

9. Ist § 46 der Bremer Einführungsverordnung zum Handelsgesetzbuche auf solche Flußschiffe zu beschränken, welche zum Erwerbe durch die Schifffahrt dienen?

H.G.B. Artt. 450. 736—741.

Bremer Verordnung vom 6. Juni 1864 § 46.

I. Civilsenat. Urth. v. 3. November 1894 i. S. de H. (Kl.) w. den Bremer Staat (Bekl.). Rep. I. 225/94.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Im Oktober 1893 ist der dem Kläger gehörige Overfahn, während er auf der Weser vor Anker lag, von einer dem Beklagten gehörigen, bei den Weserkorrektionsarbeiten benutzten Dampfchute derartig angerannt worden, daß er sofort sank. Unstreitig fällt die Schuld an dem Zusammenstoße der Besatzung der Dampfchute zur Last. Der Kläger nimmt auf Grund des § 46 der Bremer Verordnung vom 6. Juni 1864, betreffend die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, welcher lautet: „Die Bestimmungen der Artt. 736 bis 741 H.G.B. sind auch auf Flußschiffe und die Flußschifffahrt anzuwenden. Die Vorschriften des 10. Titels Artt. I—IV des Seerechtes der Hansestädte von 1614 sind aufgehoben —“ den Beklagten als Eigentümer der Dampfchute auf Ersatz seines Schadens in Anspruch. Der Beklagte beantragt Abweisung der Klage. Nach seiner Meinung ist § 46 der Verordnung vom 6. Juni 1864 nur auf solche Flußschiffe zu beziehen, welche dem Erwerbe durch die Schifffahrt dienen. Da die Dampfchute von ihm nicht zu Erwerbszwecken verwendet werde, glaubt er für das Verschulden der Besatzung nicht haftbar gemacht werden zu können.

In erster Instanz ist die Klage abgewiesen, in der Berufungsinstanz dagegen der Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Haftung des Beklagten aber auf den Wert der Dampfschute beschränkt worden. Die Revision des Beklagten ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

... „Der Streit der Parteien dreht sich um die Auslegung des § 46 der Bremer Verordnung vom 6. Juni 1864, betreffend die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, dessen Verlegung, obgleich der Geltungsbereich der Verordnung sich nicht über den Bezirk des Berufungsgerichtes hinaus erstreckt (§ 511 C.P.D.), nach dem Reichsgesetze vom 15. März 1881 (R.G.Bl. S. 38) die Revision begründet.

Die beiden einander entgegenstehenden Ansichten sind in den Urteilen der Vorinstanzen dargelegt. Das Landgericht, davon ausgehend, daß Art. 736 H.G.B. den Rheder desjenigen Schiffes, dessen Besatzung den Zusammenstoß verschuldet hat, verpflichtet, mit Schiff und Fracht für den entstandenen Schaden aufzukommen, und daß das Handelsgesetzbuch (Art. 450) als Rheder den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes bezeichne, nimmt an, daß nach der Absicht des Gesetzgebers durch den § 46 der Bremer Einführungsverordnung die aus Art. 736 H.G.B. sich ergebende Haftung des Rheders eines Seeschiffes auch für den Rheder eines Flußschiffes, d. h. für den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Flußschiffahrt dienenden Schiffes, habe begründet werden sollen. Für diese Meinung wird auf die Wortfassung des § 46 Bezug genommen („die Bestimmungen der Artt. 736—741 H.G.B. sind auch auf Flußschiffe und auf die Flußschiffahrt anzuwenden“), durch welche eine etwaige Absicht des Gesetzgebers, die Eigentümer von Flußschiffen in weiterem Umfange als die Eigentümer von Seeschiffen, nämlich ohne Beschränkung auf den Fall der Bestimmung des Schiffes zum Erwerbe durch die Schifffahrt, für haftbar zu erklären, nicht zum Ausdrucke gebracht worden sei.

Hiergegen führt das Oberlandesgericht aus, daß das Landgericht in den § 46 eine Unterscheidung hineintrage, die das Gesetz, welches schlechthin von Flußschiffen und Flußschiffahrt spreche, nicht mache; denn es gehöre weder zum Begriffe des Flußschiffes noch der Fluß-

schiffahrt, daß dieselben zum Erwerbe dienen, ebensowenig, wie im Begriffe des Seeschiffes und der Seefahrt die Verwendung zu Zwecken des Seehandels liege. Wenn, wie sich aus der Zweckbestimmung des Handelsgesetzbuches überhaupt ergebe, dessen V. Buch nur die für den Seehandel maßgeblichen Normen festsetze, und demgemäß auch bei den die Rechtsverhältnisse bei Zusammenstößen von Schiffen regelnden Vorschriften der Artt. 736—741 nur die dem Seehandel dienenden Seeschiffe in Betracht kommen könnten, so sei hieraus sowie aus der ausgesprochenen Haftbarkeit des Rheders eine Legaldefinition der Begriffe Seeschiff und Seeschiffahrt nicht zu entnehmen. Der § 46 der Bremer Einführungsverordnung spreche aber nicht von einer Übertragung der Rechtsätze des Handelsgesetzbuches auf Flußhandelschiffe; und daraus allein, daß in den Artt. 736—741 H.G.B. die Haftung des Rheders statuiert sei, könne nicht gefolgert werden, daß der erwähnte § 46 den Begriff des Rheders so, wie er im Seehandelsrechte gelte, auch für die Flußschiffahrt als bereits gegeben vorausgesetzt habe oder denselben neu habe einführen wollen. Dies würde nur dann angenommen werden können, wenn die Ausdehnung der fraglichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches auf Flußschiffe das Vorhandensein einer hinsichtlich der Verwendung des Schiffes in der Stellung des Rheders befindlichen Person notwendig erforderte. Das sei aber nicht der Fall; denn das Wesen jener Vorschriften liege in der Sachhaftung und der Regelung der Folgen des Verschuldens in besonderen Fällen und beruhe in keiner Weise auf dem Erwerbszwecke der zusammenstoßenden Schiffe, sodaß für die Haftung des Rheders nicht die Besonderheit der mit dem Schiffe verfolgten Erwerbsthätigkeit den entscheidenden Gesichtspunkt biete, sondern das Rechtsverhältnis, in welchem er zu dem Schiffe stehe, nämlich das des Eigentümers. Daraus folge, daß die Ausdehnung der Vorschriften in Artt. 736—741 H.G.B. auf Flußschiffe die Absicht verfolge, in der dort geregelten Weise den Eigentümer des schuldigen Flußschiffes haftbar zu machen, ohne daß es darauf ankomme, welchem Zwecke das Schiff diene. Auch aus der ungleichen Rechtslage, die sich für den Bremer Staat ergebe, wenn er für verschuldete Zusammenstöße seiner ihm nicht zum Erwerbe dienenden Fahrzeuge haftpflichtig sei, soweit es sich um Weserschiffe handele, dagegen nicht haftpflichtig bei Seeschiffen, könne die Notwendigkeit nicht abgeleitet

werden, den § 46 der Einführungsverordnung auf die dem Erwerbe dienenden Flußschiffe zu beschränken; denn diese Ungleichheit folge nur daraus, daß es bisher an einer die Artt. 736—741 auf nicht zum Erwerbe bestimmte Seeschiffe ausdehnenden Gesetzesvorschrift fehle. Diese Lücke in der Gesetzgebung für die Seeschiffahrt berechtige nicht dazu, die gleiche Lücke auch für die Bremer Flußschiffahrt durch eine einschränkende Auslegung des § 46 der Einführungsverordnung künstlich zu schaffen, obgleich die unbeschränkte Anwendung der dem Handelsgesetzbuche entnommenen Rechtsätze dem allgemeinen Rechtsbewußtsein entspreche.

Das Reichsgericht hat keinen Anstand genommen, dieser Auslegung des Oberlandesgerichtes beizutreten. Aus der Wortfassung des § 46 der Einführungsverordnung allein kann ein Grund für die von dem Beklagten vertretene Meinung nicht entnommen werden, da in demselben von Flußschiffen und Flußschiffahrt ohne jede Einschränkung die Rede ist. Daß der Art. 736 H.G.B., dessen Anwendbarkeit für Flußschiffe angeordnet wird, die Sachhaftung des Rheders für den Schaden aus einem von der Schiffsbesatzung verschuldeten Zusammenstoße ausspricht, nötigt nicht dazu, den § 46 im Sinne des Beklagten zu verstehen. Der Art. 450 H.G.B., welcher den Begriff des Rheders für den Bereich des Handelsgesetzbuches feststellt, ist weder im Art. 736 H.G.B. noch im § 46 der Einführungsverordnung in Bezug genommen, sodaß ein äußerer Zwang für die Annahme, daß dieser Begriff in der aus Art. 450 sich ergebenden Beschränkung auf die Flußschiffahrt habe übertragen werden sollen, nicht vorliegt. Es kommt also darauf an, ob zwingende innere Gründe dafür sprechen, daß nach der Absicht des Gesetzgebers bei Zusammenstößen von Flußschiffen der Eigentümer des schuldigen Schiffes nur dann haften solle, wenn ihm dasselbe zum Erwerbe durch die Schiffahrt diene.

Die von der Revision herangezogenen Motive zu dem Entwurfe der Einführungsverordnung ergeben nach dieser Richtung nichts von Belang; denn wenn dort,

vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft Jahrgang 1862 S. 500,

zu § 49 (dem jetzigen § 46) gesagt ist:

„Die angeführten Bestimmungen des hanseatischen Seerechtes können neben dem Entwurfe offenbar nicht bestehen, da sie auf einem, dem

des Entwurfes gerade entgegengesetzten Prinzipie beruhen. Ebensovienig aber können sie für die Flußschiffahrt fortbestehen, und das schon deshalb nicht, weil die Grenze zwischen der See- und der Flußschiffahrt häufig schwer zu bestimmen ist, und überdies ein Schiff bei Kollisionsfällen bei der Fahrt von der Mündung zum Hafen und umgekehrt nicht füglich anders behandelt werden kann, als wenn sich der Unfall in See ereignet“,

so geht daraus zwar hervor, daß von dem Senate die Aufhebung der Vorschriften des hanseatischen Seerechtes und deren Ersetzung durch die Grundsätze des Handelsgesetzbuches für die Flußschiffahrt in der Absicht vorgeschlagen wurde, eine örtliche Kollision beider Gesetze zu vermeiden; allein es fehlt jeder Anhalt dafür, daß bei diesem Vorschlage eine Verschiedenheit des Rechtszustandes bezüglich der Haftung für Kollisionschäden bei zu Erwerbzwecken verwendeten Seeschiffen und bei anderen Seeschiffen ins Auge gefaßt und demgemäß eine solche Verschiedenheit auch für die Flußschiffahrt beabsichtigt worden sei. Hat es, wie die Revision hervorhebt, zur Zeit der Emanation der Einführungsverordnung auf der Weser kaum andere Schiffe als Handelsschiffe gegeben, so liegt umsoweniger Veranlassung zu der Annahme vor, daß zwischen den Flußschiffen nach ihrem Verwendungszwecke habe unterschieden werden sollen.

Ob in der That hinsichtlich der Haftung für verschuldete Kollisionschäden zwischen solchen Seeschiffen, die dem Erwerbe, und solchen, die anderen Zwecken dienen, zu unterscheiden ist, oder ob, wie Wagner (Handbuch des Seerechtes S. 128) annehmen zu dürfen glaubt, die bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches auch auf die nicht dem Erwerbe dienenden Seeschiffe anzuwenden sind, braucht hier nicht untersucht zu werden; denn trotz einer Verschiedenheit des für Seeschiffe der verschiedenen Arten geltenden Rechtszustandes konnte der Bremer Gesetzgeber mit gutem Grunde davon absehen, diese Verschiedenheit auch für Flußschiffe aufrecht zu erhalten und vielmehr die Grundsätze des Handelsgesetzbuches für die Flußschiffahrt ohne jede Beschränkung einführen. Berücksichtigt man, daß die neuere Rechtsentwicklung geneigt ist, bei gefährlichen Betrieben eine Haftung des Unternehmers für das Verschulden seiner in solchem Betriebe beschäftigten Untergebenen aufzustellen, und daß auch der Betrieb der Schiffahrt, wie namentlich die Gefahr des Zusammenstoßes darthut, ein

für dritte Personen gefährlicher ist, so rechtfertigt es sich, auch von diesem Gesichtspunkte aus den Schiffseigentümer für das Verschulden der Mannschaft seines zum Schiffahrtsbetriebe verwendeten Schiffes haftbar zu machen, ohne daß es auf den Zweck des Schiffahrtsbetriebes ankommt. Hiermit übereinstimmend setzt auch der jetzt vorliegende, unter Mitwirkung der Interessentenkreise aufgestellte „Entwurf eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei,“ an die Stelle des Rheders den „Schiffseigner“, nämlich den Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes, und erklärt denselben verantwortlich für den durch Verschulden der Schiffsbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten zugefügten Schaden, insbesondere auch für Kollisionschaden, ohne diese Haftung von der Verwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die Schiffahrt abhängig zu machen. Da nicht erkennbar ist, daß die Bremer Gesetzgebung von der entgegengesetzten Anschauung ausgegangen sei, so liegen keine hinreichenden Gründe vor, den § 46 der Einführungsverordnung in dem vom Beklagten gewollten beschränkenden Sinne auszulegen.“ . . .