

11. Schleppzug. Haftung des Eigentümers des geschleppten Schiffes für ein dem Führer des Schleppdampfers zur Last fallendes Verschulden nach § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

I. Civilsenat. Ur. v. 21. März 1900 i. S. Schiffsversicherungsverein zu A. (Bekl.) w. E. u. Gen. (Kl.). Rep. I. 14/00.

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

Gründe:

„Das Berufungsgericht nimmt abweichend vom Landgericht an, daß der Zusammenstoß des vom Dampfer E. geschleppten R.'schen Rahnes mit dem Rahn des Klägers nicht von den Bootsleuten des R.'schen Fahrzeuges, sondern von dem Führer der E. verschuldet sei. Der Rahn war vorn und hinten mit dem Schleppdampfer vertaut, und das dem Führer des letzteren zur Last fallende Verschulden bestand nach der Auffassung des Berufungsgerichtes darin, daß er das Kommando zum Loswerfen vorn gegeben hat, ohne sich, wie es seine Pflicht gewesen wäre, zu vergewissern, ob alles vorbereitet war, um auch hinten loszuwerfen. Die Mannschaft des R.'schen Rahnes sei auf das Kommando nicht vorbereitet gewesen; insolgedessen sei hinten zu spät losgeworfen worden. Dadurch sei der Rahn in eine Seitwärtsbewegung geraten, die den Zusammenstoß herbeigeführt habe.

Das Berufungsgericht legt hierbei besonderes Gewicht darauf, daß in den für den vorliegenden Fall unstreitig maßgebenden Bedingungen des Schleppvertrages bestimmt ist: „Der Rahnführer tritt mit Annahme der Quittung über den Bugstierlohn bis zur Erledigung der Fahrt unter den Befehl unserer“ (der Schleppschiffahrtsgesellschaft) „Beamten und Kapitäne.“ Diese Bestimmung sei dahin zu verstehen, daß der Rahnführer unter Verzicht auf eigene selbständige Führung sich mit seinem Rahn dem Kommando des Schleppkapitänes unterstelle. Daraus folge, daß die ganze Besatzung des R.'schen Rahnes dem Führer des Schleppers zu gehorchen hatte, und daß letzterer nicht etwa darauf angewiesen war, seine Befehle dem Rahnführer zu erteilen und diesem die Sorge für deren Ausführung zu überlassen.

Die Frage, ob unter diesen Umständen der Eigentümer des Rahnes, der mit dem klägerischen Rahn zusammengestoßen ist, mit Schiff und Fracht für den Kollisionsschaden einzustehen habe, bejaht das Berufungsgericht unter Hinweis auf das Urteil des I. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 21. Dezember 1887 (Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 20 S. 84 flg.). Den hier für das Seerecht ausgesprochenen Grundsatz, daß der Schleppzug eine nautische Einheit bilde, die gewissermaßen als ein Schiff zu gelten habe, und daß deshalb in Bezug auf die Haftung des Rhebers für schuldhafte Handlungen der Schiffsbesatzung der Führer und die Mannschaft des Schleppers als zur Besatzung des geschleppten Schiffes gehörig anzusehen seien,

erachtet das Berufungsgericht mit einzelnen, vorliegend nicht in Betracht kommenden Modifikationen auch auf die Binnenschiffahrt für anwendbar.

Die Revision rügt, daß diese Übertragung des seerechtlichen Grundsatzes gegen § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes verstöße. Die Rüge ist nicht begründet.

Die von der Revision geltend gemachte Bestimmung, die folgenden Wortlaut hat:

„Sind mehrere Schiffe zu einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung“ (wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung begründet wird) „nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich.“

ist aus einem in der Reichstagskommission zur Beratung des Binnenschiffahrtsgesetzes gestellten Antrage hervorgegangen, der damit begründet wurde, daß nach den Entscheidungen des Reichsgerichtes, wenn zufällig die am Schleppzuge hangenden Fahrzeuge demselben Eigner gehören wie der Schleppdampfer, der Besitzer des letzteren für einen von diesem verursachten Schaden nicht nur mit dem Dampfer, sondern auch mit den sämtlichen angehängten Fahrzeugen verhaftet sei. Dies involviere eine große Ungerechtigkeit.

Nach dem Verlauf der Beratungen, auf den nicht näher eingegangen zu werden braucht, darf angenommen werden, daß die mitgeteilte Erwägung von der Mehrheit der Kommission und demnächst auch von den gesetzgebenden Faktoren gebilligt worden ist. Es ist ferner zuzugeben, daß, wenn die obige Folgerung aus dem in der Entscheidung des Reichsgerichtes aufgestellten Grundsatz zu ziehen wäre, letzterer in der That zu einem häufig sehr unbilligen Ergebnis führen würde. Und zwar würde, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt, die Unbilligkeit ebenso, vielleicht noch stärker hervortreten, wenn der Schleppdampfer und die angehängten Fahrzeuge verschiedenen Eigentümern zustehen.

Das Motiv der obigen Bestimmung beruht aber auf einem Mißverständnis der reichsgerichtlichen Entscheidung. Dieselbe hat gar nicht die ihr beigelegte Bedeutung. Sie betraf einen Fall, in welchem der Schleppzug aus zwei Schiffen, dem Bugfierdampfer und einem von

ihm geschleppten Schiffe, bestand, und ein Zusammenstoß des letzteren mit einem dritten Schiffe stattgefunden hatte. Zunächst auf diesen Fall bezieht sich der in der Begründung zum Ausdrucke gebrachte Grundsatz der nautischen Einheit des Schleppzuges. Keineswegs aber liegt es im Sinne der erwähnten Entscheidung, daß ein aus mehreren Fahrzeugen bestehender Schleppzug Dritten gegenüber stets als eine Einheit zu betrachten ist, mit der Wirkung, daß in Bezug auf die Haftung für einen von dem Führer des Schleppers verschuldeten Zusammenstoß sämtliche an dem Schleppzuge beteiligte Fahrzeuge ein unteilbares Haftungsobjekt darbieten. Wenn der Schleppzug aus mehr als zwei Fahrzeugen gebildet wird, sei es; daß, wie im vorliegenden Falle, der Schleppdampfer mehrere Schiffe im Tau hat, oder daß mehrere Schlepper die Bugstierarbeit verrichten, so kann ein Zusammenstoß des Schleppzuges mit einem dritten Fahrzeuge in sehr verschiedener Weise und unter sehr verschiedenen Bedingungen erfolgen. Eine für alle hierher gehörigen Fälle durchgreifende Regel hat die frühere Entscheidung des Reichsgerichtes nicht aufstellen wollen, und es ist auch hier nicht der Ort, einen solchen Versuch zu machen; vielmehr hat sich die Beurteilung auf die vom Berufungsgericht festgestellte konkrete Sachlage zu beschränken. Danach ist der Zusammenstoß des R.'schen mit dem klägerischen Rahne unmittelbar durch das vom Kapitän des Schleppdampfers erteilte unrichtige Kommando, vorn loszuwerfen, herbeigeführt worden. Verneint man mit dem Berufungsgericht die Frage, ob die Bootsleute des R.'schen Rahnes bei dem vorzeitigen Lösen der vorderen Trosse nicht wenigstens eine Mitschuld an dem Unfalle trifft, so erscheint es durchaus gerechtfertigt, daß unter den obwaltenden Umständen die der früheren reichsgerichtlichen Entscheidung zu Grunde liegende Auffassung zur Geltung gebracht ist. Der Kapitän des Schleppdampfers war, da ihm durch den Schleppvertrag die Befehlsgewalt über die geschleppten Rähne übertragen war, zugleich Führer der letzteren. Das Kommando, loszuwerfen, betraf ein von dem R.'schen Rahne auszuführendes Manöver und gehörte zu den Dienstverrichtungen, die dem Kapitän des Schleppers als zeitweisem Führer dieses Fahrzeuges oblagen. In einem so gelagerten Falle ist es allerdings folgerichtig, daß der Eigentümer des Rahnes, der mit dem klägerischen Fahrzeuge zusammengelassen ist, für das Verschulden des Schlepperkapitäns in demselben Umfange einzustehen hat,

wie für dasjenige der auf seinem Schiffe befindlichen Mannschaft. Dabei mag ihm der Rückgriff nicht bloß gegen den Kapitän, sondern auch gegen den Eigentümer des Schleppdampfers offen bleiben; Dritten gegenüber ist er verantwortlich für das Verschulden der Person, der er, wenn auch nur zeitweise, und wenngleich sich dieselbe nicht auf seinem Fahrzeuge befand, dessen Führung übertragen hatte.

Das Binnenschiffahrtsgesetz hat die Haftung für ein Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere im Falle eines Zusammenstoßes, im wesentlichen übereinstimmend mit den für das Seerecht geltenden Grundätzen geordnet. Die vorstehend dargelegte, sachlich gebotene Konsequenz würde demnach im Bereiche der Binnenschiffahrt nur dann außer Anwendung bleiben müssen, wenn ihr eine positive gesetzliche Vorschrift entgegenstände. Als eine solche könnte, da die Definition der Schiffsbesatzung in § 3 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes mit derjenigen des § 481 (Art. 445) H.G.B. übereinstimmt, nur die oben angeführte Bestimmung des § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes in Betracht kommen. Dem Berufungsgericht ist aber darin beizutreten, daß aus dieser Bestimmung ein Hindernis gegen die folgerichtige Durchführung des seerechtlichen Haftungsprincipes nicht zu entnehmen ist. Die Bestimmung besagt, daß bei einem aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Schleppzuge kein Schiff haftbar gemacht werden soll für einen Schaden, der nicht durch eine Person seiner Besatzung verursacht ist. Weder der Wortlaut noch der Sinn dieser Bestimmung tritt aber in Widerspruch mit der Auffassung, daß gegebenen Falles der Führer des Schleppers der Besatzung des geschleppten Schiffes zuzurechnen ist.“ . . .