

9. Haftet der Eigentümer eines Schleppdampfers bei einem Zusammenstoße des geschleppten Schiffes mit einem anderen Schiffe für den hierdurch entstandenen Schaden, wenn dieser durch die Führung des geschleppten Schiffes verschuldet ist?

H.G.B. § 734.

B.Sch.G. § 92.

I. Civilsenat. Ur. v. 11. Dezember 1901 i. S. Schr. & Wr. (Bekl.) w.
R. (Nl.). Rep. I. 267/01.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 12. Mai 1900, nachmittags gegen 2 Uhr, ereignete sich auf der Elbe, bei Hamburg, ein Zusammenstoß zwischen dem englischen Kohlendampfer „Achroite“, der von See gekommen war und, um an seinem Böschplaz vor Anker zu gehen, ein Wendemanöver ausführte, und der norwegischen Bark „Nor“, die nach See wollte und von dem Schleppdampfer „Tuzhaven“ geschleppt wurde. Der Zusammenstoß fand statt, als der Schleppzug, der beabsichtigt halte, vor der „Achroite“ an dieser vorüberzugehen, eine Wendung nach rechts gemacht hatte, um hinter ihr herumzukommen. Die „Tuzhaven“ gelangte noch ungefährdet an der Backbordseite und dem Heck der „Achroite“ vorüber; aber die „Nor“ konnte dem Schleppdampfer nicht schnell genug folgen und fuhr mit ihrem Klüberbaum in die Backbordseite der „Achroite“ hinein. Beide Schiffe erlitten bedeutende Beschädigungen, die für die „Achroite“ auf 655 £ 18 Sch. 8 P. und 148,70 M., für die „Nor“ auf 22000 M. beziffert werden. Kläger mißt die Schuld an dem Zusammenstoße der Führung des Schleppzuges bei und hat deshalb 1) gegen die Firma Rn. & B., die für die „Nor“ in Höhe von

7000 *M* Bürgschaft geleistet hatte, auf Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen, 2) gegen die Firma Schr. & Wr. als Eigner des Schleppdampfers „Tuzhaven“ auf Zahlung des Restes seines Schadens nebst Zinsen Klage erhoben. Beklagte haben entgegnet, daß lediglich die Führung der „Achroite“ an dem Zusammenstoße schuld sei, und haben Abweisung beantragt. Die Firma Kn. & B., der die Rhederei der „Nor“ ihre eigenen Schadensersatzansprüche abgetreten hatte, hat daneben Widerklage erhoben und Verurteilung des Klägers zur Zahlung von 22000 *M* nebst Zinsen beantragt. In den Vorinstanzen, in denen die Verhandlung zunächst auf den Grund des Anspruches beschränkt wurde, ergingen voneinander abweichende Urteile. Das Berufungsgericht nahm an, daß nur die Führung der „Nor“ den Zusammenstoß verschuldet, die Firma Kn. & B. also aus ihrer Bürgschaft zu haften habe. Es stimmte sodann dem Landgerichte darin bei, daß sowohl den Schiffer als die Besatzung des Schleppdampfers kein Vorwurf treffe, war jedoch, im Gegensatz zum Landgericht, der Ansicht, daß sein Eigner ebenfalls für den von dem geschleppten Schiffe verursachten Schaden in Anspruch genommen werden könne, und erklärte demgemäß den Anspruch des Klägers gegen die Firma Schr. & Wr. als Eigner des Schleppdampfers mit der Maßgabe, daß sie nur mit dem Dampfer „Tuzhaven“ und dessen Schlepplohn hafte, dem Grunde nach für berechtigt. Die Revision dieser Mitbeklagten wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Zusammenstoß lediglich von der Führung der „Nor“ verschuldet worden sei, entspricht dem festgestellten Sachverhalte und giebt zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Dem Berufungsgerichte ist jedoch auch darin beizutreten, daß der Eigentümer des Schleppdampfers gleichwohl ebenfalls in Anspruch genommen werden kann. Die Revision bestreitet dies, weil weder den Schiffer noch die Besatzung des Schleppers ein Vorwurf treffe, und macht geltend, daß unter diesen Umständen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 3 B.Sch.G. sich die Haftung auf die „Nor“ und deren Fracht beschränke.

Dieser Angriff ist indes nicht zutreffend. Zunächst ist die Geltung des Binnenschiffahrtsgesetzes für die zu treffende Entscheidung keineswegs zweifelhaft, und zwar auch dann nicht, wenn der Schlepp-

dampfer „Cuxhaven“, wie Beklagte behaupten, wirklich nur im Binnen-
gewässer verwendet wird. Denn bei dem in Rede stehenden Zu-
sammenstoße schleppte er ein Seeschiff und stand unter dessen Kom-
mando, sodaß es fraglich ist, ob nicht im vorliegenden Falle das
Seerecht Anwendung findet. Es braucht jedoch hierauf nicht ein-
gegangen zu werden, denn der Abs. 3 in § 4 B.Sch.G. würde jeden-
falls nicht Platz greifen. Diese Bestimmung, hervorgegangen aus dem
Mißverständnisse, daß nach Entscheidung des Reichsgerichtes jeder
Schleppzug für die Haftpflicht als ein unteilbares Ganzes in Betracht
komme (vgl. Kommissionsbericht, Verhandlungen des Reichstages 1894/95
Druckf. Nr. 253 S. 5), hat nicht die Bedeutung, daß für den Schaden
aus einem Zusammenstoße stets nur das Schiff, das thatsächlich mit
dem beschädigten zusammenstößt, solle in Anspruch genommen werden
können. Die Haftung ist vielmehr auch im Binnenschiffahrtsgesetz, durch
§ 92 und die Verweisung auf §§ 734—739 H.G.B., so geordnet,
daß jeder Eigener den Schaden zu vertreten hat, den eine zur Be-
satzung seines Schiffes gehörige Person durch ihr Verschulden herbei-
geführt hat, und deshalb kommt es auch für den Bereich des Binnens-
schiffahrtsgesetzes darauf an, ob die Person, auf deren Verschulden
der Schade zurückgeführt werden muß, zu der Besatzung desjenigen
Schiffes zu rechnen ist, dessen Eigener in Anspruch genommen wird.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 46 S. 42.

Die Grundsätze aber, nach denen die Frage zu beantworten ist, welche
Personen im gegebenen Falle zu der Besatzung des Schiffes gehören,
sind für die Seefahrt und für die Binnenschiffahrt die gleichen.

Zur Schiffsbesatzung werden nach § 481 H.G.B. gerechnet der
Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe
angestellten Personen. Ebenso nach § 3 Abs. 2 B.Sch.G., wo nur
noch der Zwangslotse ausgenommen wird, dessen Verschulden, wenn
solches zu einem Zusammenstoße geführt hat, auch im Seerechte nach
§ 738 H.G.B. eine Haftung des Rheders nicht begründet. Hierbei
ist allerdings zunächst an Personen gedacht, die dauernd auf dem
Schiffe angestellt sind; der Kreis der zur Schiffsbesatzung zu rech-
nenden Personen ist jedoch nicht auf solche beschränkt, sondern umfaßt
alle diejenigen, die im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätig sind.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 20 S. 85.

Auch hiermit steht das Binnenschiffahrtsgesetz im Einklange; ins=

besondere hat dessen § 21 nicht die Bedeutung, daß zur „Schiffsmannschaft“ nur die dauernd auf dem Schiffe angestellten Personen gerechnet werden sollen, sondern seine Bestimmung soll gegenüber dem weiteren Begriffe der Schiffsbefazung den Begriff der Schiffsmannschaft durch das Merkmal der Anstellung zum Schiffahrtsdienste abgrenzen.

Vgl. Begründung, Reichstagsverhandlung 1894/95 Druckf. Nr. 81 S. 57; Förtsch, Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, 2. Aufl. Anm. 1 zu § 21 B.Sch.G.

Nach vorstehenden Grundsätzen bestimmt sich auch die Haftung, wenn ein Schiff, das mit anderen zu einem Schleppzuge vereinigt ist, durch Zusammenstoß Schaden anrichtet. Ein Schleppzug wird vielfach als eine nautische Einheit bezeichnet; aber diese Bezeichnung darf nicht dazu dienen, um aus ihr die Folgerung abzuleiten, daß die Besatzung aller zu dem Schleppzuge gehörigen Schiffe als Besatzung „des Schleppzuges“, d. h. sämtlicher zu ihm verbundener Schiffe, oder die Besatzung des einen stets auch als zugleich die eines anderen zu betrachten sei. Es kann vielmehr die Besatzung des einen Schiffes immer nur dann und insoweit zugleich als die eines anderen angesehen werden, wenn und soweit sie eine Dienstverrichtung ausführt, die dem anderen Schiffe dient oder für dasselbe Geltung hat.

Danach ist keineswegs der Schaden, der dadurch verursacht wird, daß das geschleppte Schiff, und nur dieses, mit einem fremden zusammenstößt, stets auch von dem Eigentümer des Schleppers zu verantworten, und zwar auch dann nicht, wenn das Kommando, wie in dem vorliegenden Falle, auf dem geschleppten Schiffe geführt wurde. Treignet sich der Zusammenstoß infolge eines eigenen Manövers oder einer eigenen Unachtsamkeit des geschleppten Schiffes, und zwar so, daß die Ursache des Zusammenstoßes mit der Bewegung des Schleppers nichts zu thun hat und von dessen Dienstverrichtung ganz unabhängig ist, dann haftet das geschleppte Schiff allein. Der Schlepper dagegen bleibt außer Betracht; denn es fehlt ein Rechtsgrund, um seinen Eigentümer verantwortlich zu machen. So ist die Begründung in dem von dem Verfassungsgerichte erwähnten Urteile des erkennenden Senates (Hanseatische Gerichtszeitung 1896 Hauptbl. Nr. 68) zu verstehen. Anders liegt dagegen die Sache, wenn zwar nur das ge-

schleppte Schiff mit einem anderen zusammenstößt, der Zusammenstoß aber die Folge seiner Vorwärtsbewegung auf einem Kurse ist, den es einhielt, weil es seinem Schlepper folgt und folgen muß. In solchem Falle wird der Zusammenstoß verursacht durch die Steuerung des Schleppers, und dieser haftet deshalb auch, wenn die Steuerung einer Person seiner Besatzung zum Verschulden anzurechnen ist. Letzteres aber ist nicht etwa schon dann zu verneinen, wenn diejenigen Personen, die sich an Bord des Schleppers befanden, nur einem ihnen erteilten Befehle gehorchten, sodaß diese Personen kein Vorwurf trifft. Ein Verschulden seiner Besatzung liegt vielmehr stets vor, wenn der Befehl unrichtig war, und zwar unter dieser Voraussetzung auch dann, wenn er von einer nicht an Bord des Schleppers befindlichen, aber zum Kommando berufenen Person erteilt wurde, da diese, wenn und weil sie auf dem Schlepper zu befehlen hatte, dessen Besatzung zuzurechnen ist.

Diese Voraussetzungen treffen hier zu: der Zusammenstoß fand statt, weil der Schleppzug, anstatt seinen Kurs beizubehalten oder allenfalls etwas nach rechts auszuweichen, auf Befehl des Lotsen, der auf der „Nor“ in Gemeinschaft mit dem Kapitän das Kommando führte, nach links abbog und sich dadurch der „Achroite“ näherte, schließlich aber der Schlepper, ebenfalls auf Kommando des Lotsen, sein Ruder hartbackbord legte und versuchte, mit vollem Dampfe um das Heck der „Achroite“ herumzukommen, dies jedoch dazu führte, daß die „Nor“, die dem Schlepper folgen mußte, aber die Wendung, obwohl auch auf ihr das Ruder hartbackbord gesetzt wurde, nicht mehr machen konnte, in die „Achroite“ einrannte. Der Schlepper ist mithin infolge eines fehlerhaften Kommandos, dem er gehorchen mußte, die Ursache des in Rede stehenden Schadens gewesen, und deshalb hat sein Eigentümer hierfür zu haften.“ . . .