

76. 1. Bedeutung des § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

2. Schadensersatzanspruch der Ladung eines geschleppten Fahrzeuges gegen den Schlepper. Kann sich der Schlepper einem solchen Anspruche gegenüber auf Befreiungsklauseln im Schleppvertrage berufen?

B.Sch.G. §§ 3. 4. 7.

B.G.B. §§ 276. 823 Abs. 1.

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Mai 1906 i. S. F. (Bekl.) w. C. & A. (Kl.).
Rep. I. 610/05.

I. Landgericht II Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin hatte im April 1900 in einem der Witwe Dr. gehörigen Flußkahn 1600 Sack Rohzucker verfrachtet. Führer des

Rahns war der Schiffer N. Dieser schloß mit dem Beklagten einen Schleppvertrag für die Strecke von Spandau bis Havelort. Der Rahn wurde als viertes Anhängsfahrzeug von dem beklaglichen Schlepper „Auguste“ mitgenommen. Bei der Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke bei Rathenow geriet der Rahn gegen einen Brückenpfeiler und sank. Die Ladung wurde beschädigt und konnte nur zum Teil geborgen werden.

Die Ladung gehörte der Firma L. B. & Söhne zu Hamburg. Auf Grund einer Fession dieser Firma nahm die Klägerin den Beklagten auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch, indem sie geltend machte, daß der Führer des Schleppers, Steuermann Gr., das Brückenjoch unrichtig angesteuert und durch diese Vernachlässigung seiner Pflichten den Schaden verursacht habe.

Die Beklagte bekämpfte die Klage u. a. auch deswegen, weil der Schleppvertrag mit der Klausel geschlossen sei, daß sich der Rahnführer für etwa entstehende Schäden nur an deren Urheber, nicht aber an sie (die Beklagten) halten könne.

Die Klage wurde in erster Instanz abgewiesen, in zweiter Instanz aber unter Beschränkung der Haftung des Beklagten mit Schiff und Fracht dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Revision des Beklagten zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Die Begründung des Berufungsurteils ist nicht frei von Rechtsirrtum, die Entscheidung selbst aber stellt sich aus anderen Gründen als gerechtfertigt dar, so daß die Revision nach § 563 Z.P.O. zurückzuweisen war.

Das Berufungsgericht hat den Vorwurf, der Führer des Schleppers habe den Unfall des Br.'schen Rahns durch fahrlässige Steuerung verursacht, für begründet erachtet. Es sieht die Firma L. B. & Söhne, aus deren Rechten die Klage erhoben ist, als Ladungsbeteiligte an und folgert aus § 7 B.Sch.G., daß der Führer des Schleppers auch dieser Firma gegenüber verpflichtet sei, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden, und daß er ihr für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden hafte. Der Beklagte aber sei für diesen Schaden nach den §§ 3 und 4 B.Sch.G. in der Weise verantwortlich, daß er mit Schiff und Fracht hafte. Gegenüber dieser gesetzlichen Haftung komme die Befreiungs-

Klausel des Schleppvertrags nicht in Betracht, da L. B. & Söhne Rechte nicht aus dem Schleppvertrage ableiteten.

Aus dieser Begründung ergibt sich, daß der Berufungsrichter nicht verkannt hat, daß durch § 3 B.Sch.G. nicht eine selbständige Deliktssklage gegen den Schiffseigner geschaffen ist, die nur von dem Nachweise eines Dienstverschuldens der Schiffsbesatzung abhinge. Der Gedanke des Gesetzes ist nur der, daß, wenn dem geschädigten Dritten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen ein Ersatzanspruch gegen die schuldige Person der Schiffsbesatzung gegeben sei, auch der Schiffseigner für diesen Anspruch haften solle, und zwar in der aus § 4 ersichtlichen Beschränkung. Nachgebildet ist der § 3 der seerechtlichen Vorschrift des § 485 H.G.B. (früher Art. 451), für die dieser Grundsatz stets anerkannt worden ist (Entsch. des R.O.'s in Zivilf. Bd. 9 S. 162); das Reichsgericht hat ihn auch für § 3 B.Sch.G. in dem Urteile vom 22. Juni 1901 in der Sache Rep. I 82/01 (Jurist. Wochenschr. S. 619 Nr. 8) bereits zur Anwendung gebracht.

Der Anspruch gegen die Person der Schiffsbesatzung, für den der Schiffseigner nach § 3 einzutreten hat, kann seinen Rechtsgrund in besonderen Bestimmungen des Binnenschiffrechts haben. Dahin gehört die Haftung des Schiffers für gehörige Sorgfalt in der Ausführung seiner Dienstverrichtungen, die nach § 7 auch gegenüber den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger) besteht. Ein Irrtum des Berufungsgerichts aber ist es, daß dieser Fall hier vorliege. L. B. & Söhne waren zwar Ladungsbeteiligte im Sinne von § 7 gegenüber dem Br.'schen Rahne, in dem der Zucker verfrachtet war. Dem Schlepper aber, dessen Dienste der Br.'sche Rahn zur Ausführung der Frachtreise in Anspruch genommen hatte, stehen sie nicht als Ladungsbeteiligte gegenüber. Eine Ladung des Schleppjugs, die dem Schlepper anvertraut wäre, gibt es nicht, und ebensowenig liegt ein Vertragsverhältnis zwischen dem Absender oder Empfänger der Rahnladung einerseits und dem verklagten Schleppschiffahrtsunternehmer andererseits vor.

Aber der Anspruch des Geschädigten gegen die Person der Schiffsbesatzung, der die Grundlage der Klage aus § 3 bilden muß, kann seinen Rechtsgrund auch in Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts haben. In dieser Beziehung kamen vor 1900 in den gemeinrechtlichen Gebieten vor allem die Bestimmungen des

Aquiliſchen Geſetzes in Frage. Jetzt treten an deren Stelle die Vorſchriften des Bürgerlichen Geſezbuchs über unerlaubte Handlungen, inſondere die §§ 823 und 826 B.G.B. Das vom Berufungsgericht feſtgeſtellte Sachverhältnis aber ergibt ohne weiteres, daß hier ein unter § 823 Abſ. 1 B.G.B. fallender Tatbeſtand vorliegt. Der Steuermann Gr., dem die Führung des Schleppers „Auguste“ oblag, hat fahrläſſig das Eigentum der Firma L. B. & Söhne widerrechtlich verlegt. Er iſt daher der Klägerin, an die L. B. & Söhne ihre Rechte abgetreten haben, zum Erſatze des daraus entſtehenden Schadens verpflichtet; und weil ſich die Fahrläſſigkeit des Steuermanns als ein Verſchulden in der Ausführung ſeiner Dienſtverrichtungen darſtellt, iſt auch der Beklagte nach § 3 B.Sch.G. für den Schaden mit verantwortlich.

Die Reviſion will dies freilich nicht gelten laſſen. Sie ſucht auszuführen, daß von einer Fahrläſſigkeit des Steuermanns Gr. nur geredet werden könne, weil und inſoweit ihm durch den Schleppvertrag Pflichten gegenüber dem Br.'ſchen Rahne auferlegt waren. Außerhalb dieſes kontraktlichen Bandes, auf das ſich der Kläger nicht berufen könne, liege eine Pflichtverſäumnis nicht vor. Dieſe Ausführung kann als richtig nicht anerkannt werden. Fahrläſſig handelt nach § 276 B.G.B., wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt. Die Beobachtung dieſer Sorgfalt liegt, ſoweit es ſich um den Schutz der in § 823 Abſ. 1 aufgeführten Rechtsgüter handelt, jedermann ob; und wer durch ihre widerrechtliche Vernachläſſigung an dieſen Rechtsgütern geſchädigt iſt, dem gibt das Geſez den Erſatzanspruch. Für dieſen Erſatzanspruch des Geſchädigten iſt es ohne Bedeutung, ob ſich die Außerachtlaſſung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Verhältnis des Schädigers zu einem Dritten zugleich als eine Vertragsverletzung darſtellt. Daß Gr. aus dem Schleppvertrage, den er mit dem Br.'ſchen Rahne abgeſchloſſen hatte, dieſem verpflichtet war, bei der Navigierung des Schleppzuges die Sorgfalt eines ordentlichen Schifſers anzuwenden, iſt richtig. Kraft Geſetzes aber lag ihm außerdem auch die Pflicht ob, bei der Navigierung die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um nicht fremdes Eigentum (oder das Leben oder die Geſundheit anderer) zu beſchädigen.

Erweiſt ſich die Klage durch die Vorſchriften des § 3 B.Sch.G.

in Verb. m. § 823 Abs. 1 und § 276 Abs. 1 Satz 2 B.G.B. als begründet, so muß hieraus auch weiter gefolgert werden, daß die Befreiungsklausel, die in dem Schleppvertrage Aufnahme gefunden hat, der Klage nicht entgegensteht. Wenn der Beklagte durch Vertrag mit dem Führer des Br.'schen Rahns diesem gegenüber seine gesetzliche Haftung für ein schadensstiftendes Verschulden der Schlepperbesatzung ausschloß, so wurde dadurch seine allgemeine deliktische Haftung gegenüber Dritten nicht berührt. Mag der Verzicht des Rahnführers auch so auszulegen sein, daß er nicht nur dessen kontraktliche, sondern auch dessen deliktische Ansprüche umfaßt, so kann er doch immer nur auf die eigenen Ansprüche des Rahnführers bezogen werden, nicht aber auf Ansprüche der Ladung, auf die zu verzichten der Schiffer nicht legitimiert ist. Ob Befreiungsklauseln in einem Frachtvertrage, den ein anderer im eigenen Namen, aber im Auftrage des Eigentümers des Frachtgutes abgeschlossen hat, die deliktischen Ansprüche aus dem Eigentum mitumfassen, steht nicht zur Erörterung. Den Schleppvertrag schließt der Rahnführer nicht im Auftrage des Ladungseigentümers oder des Absenders, sondern im eigenen Interesse zur Ausführung der ihm obliegenden Frachtreise.

Bei dieser Rechtslage durfte das Berufungsgericht es unentschieden lassen, ob die Behauptung des Beklagten richtig sei, daß die Befreiungsklausel auf Elbe und Havel bei allen Schleppschiffahrts-Unternehmern üblich, und daß dies auch den Speditoren und Versendern bekannt sei. Auch wenn man annimmt, daß die Klägerin die Ausführung der Frachtreise durch Schlepperhilfe beim Abschlusse des Frachtvertrags als selbstverständlich unterstellt hat, kann dieser Sachverhalt keinen Anlaß bieten, der Befreiungsklausel eine Ausdehnung auf die Rechte Dritter zu geben, die ihr an sich nicht innewohnt. Das Reichsgericht vermag in dieser Hinsicht den von der Revision ins Feld geführten vermeintlichen Billigkeitsrücksichten kein Gewicht beizulegen." . . .