

8. Hat der Rheder eines durch den Zusammenstoß mit einem anderen Schiffe beschädigten Schiffes einen Anspruch auf Schadenersatz gegen den Rheder dieses Schiffes auch dann, wenn zwar nicht die Besatzung des klägerischen Schiffes, wohl aber der dasselbe bedienende Zwangslotse den Zusammenstoß durch seine Mitschuld herbeigeführt hat?

S. G. B. Artt. 736. 737. 740.

L. 27 Dig. de R. V. 6. 1.

I. Civilsenat. Art. v. 4. Februar 1882 i. S. G. B. & Co. (Kl.) w. die Rhederei des Dampfers „Kreßmann“ (Bekl.). Rep. I. 616/81.

I. Landgericht Danzig.

II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Aus den Gründen:

„Der Berufungsrichter gelangt auf Grund einer Prüfung des

Gutachtens der vernommenen Sachverständigen und der eigenen Angabe des Lotsen R. zu der tatsächlichen Feststellung, daß auch diesem das beschädigte klägerische Schiff „Dvington“ bedienenden Lotsen ein Versehen zur Last falle, da er mit dem Schwogen des „Dvington“ nicht eher hätte beginnen sollen, als bis er eine Bordertrosse angebracht hatte, und daß, wenn er dies gethan hätte, der Zusammenstoß sicher vermieden wäre.

Nun bediente freilich der R. den Dampfer „Dvington“, wie unter den Parteien nicht streitig ist, als f. g. Zwangslotse im Sinne des Art. 740 H.G.B., d. h. als ein solcher Lotse, zu dessen Annahme der Kapitän des „Dvington“ durch obrigkeitliche Anordnung verpflichtet war, während irgend ein Verschulden auch auf seiten einer Person der Besatzung dieses Schiffes weder behauptet noch festgestellt ist. Gleichwohl hat aber der Berufungsrichter den Art. 740 H.G.B. im vorliegenden Falle mit Recht für nicht anwendbar erachtet. Denn seiner Annahme, daß das konkurrierende Versehen des R. die Rheder des „Kreßmann“ von der Verpflichtung zum Erfatze des durch den Zusammenstoß entstandenen Schadens befreie, entspricht den Bestimmungen der Artt. 736 und 737 H.G.B. Zwar ist nach Art. 736 im Falle eines Zusammenstoßens von zwei Schiffen und einer dadurch bewirkten Beschädigung von Schiff oder Ladung auf einer oder auf beiden Seiten, wenn eine Person der Besatzung des einen Schiffes durch ihr Verschulden den Zusammenstoß herbeigeführt hat, der Rheder dieses Schiffes nach Maßgabe der Artt. 451 und 452 H.G.B. verpflichtet, den durch den Zusammenstoß dem anderen Schiffe und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen, während der Art. 737 (abgesehen von dem Falle, daß keiner Person der Besatzung des einen oder des anderen Schiffes ein Verschulden zur Last fällt) seinem Wortlaute nach einen Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen der beiden Schiffe zugefügten Schadens nur dann versagt, wenn der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt ist, womit dem Zusammenhange nach offenbar ein beiderseitiges Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung bezeichnet ist, zu welcher der Zwangslotse nach Art. 740 H.G.B. nicht gerechnet werden kann. Allein der Art. 736 H.G.B. setzt voraus, daß der Zusammenstoß durch ein Verschulden der Besatzung des Schiffes des in Anspruch genommenen Rheders herbeigeführt ist, und verlangt mithin einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem zu er-

stehenden Schaden und jenem Verschulden. An diesem fehlt es aber auch dann, wenn bei dem Zusammenstoße zwar nicht das Verschulden einer Person der Besatzung des anderen Schiffes, wohl aber das Verschulden eines dasselbe führenden Zwangslotfen mitgewirkt hat und — wie vom Berufungsrichter festgestellt ist — ohne dies Verschulden der Zusammenstoß vermieden wäre. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, welche den Artt. 736 und 737 H.G.B. in dieser Beziehung zum Grunde liegen, findet die Verpflichtung zum Schadensersatz auch dann nicht statt, wenn der betreffende Nachteil zwar auf diejenige Thatsache, für welche eingestanden werden muß, zurückgeführt werden kann, ebensowohl aber auch auf eine andere Thatsache, wobei es als unerheblich erscheint, ob für diese letztere der Beschädigte zu haften hat oder ob sie ein bloßer Zufall ist.

Vgl. I. 27 §. 2 Dig. de R. V. 6. 1.

Hiernach ist der ratio des Gesetzes zufolge der Art. 737 H.G.B. über seine Wortfassung hinaus dahin auszulegen, daß ein Ersatzanspruch überall da nicht stattfinden soll, wo der Zusammenstoß nicht ausschließlich von der Besatzung des beklaglichen Schiffes verschuldet ist, mag auf seiten des anderen Schiffes auch nicht gerade ein Mitverschulden der Besatzung, sondern nur ein solches von Personen, für welche der Rheder nicht haftet, vorliegen.

Die Bestimmung des Art. 740 H.G.B., nach welcher der Rheder eines unter der Führung eines Zwangslotfen befindlich gewesenen Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei ist, welcher durch den von dem Lotfen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist, steht dieser Auffassung nicht entgegen. Denn dadurch ist nur ausgesprochen, daß der Rheder dritten Personen (dem Rheder und den Ladungsinteressenten des anderen Schiffes, sowie den Ladungsinteressenten seines eigenen Schiffes) für den ihnen durch den Zusammenstoß erwachsenen Schaden durch ein lediglich dem Zwangslotfen zur Last fallendes Verschulden nicht verantwortlich werde. Auch beruht diese Bestimmung auf dem Gedanken, daß es eine ungerechtfertigte Härte sein würde, die Haftung des Rheders für fremdes Verschulden auch bei Versehen solcher Personen eintreten zu lassen, deren Annahme und Auswahl nicht in der Willkür des Rheders oder seines Vertreters (des Schiffers) stehe, welche ihm vielmehr durch höhere Gewalt aufgezwungen würden.

Vgl. Beratungsprotokolle S. 2792. 2797—2800.

Dadurch ist aber keineswegs ausgeschlossen, das Verschulden des Zwangslotfen zu berücksichtigen, wenn es sich — wie im vorliegenden Falle — nicht um einen von dem Rheder einem Dritten zu leistenden, sondern um einen seinerseits von dem Rheder des anderen Schiffes beanspruchten Schadenersatz handelt. Vielmehr ist durchaus kein Grund ersichtlich, auch in dieser Richtung zwischen dem Zwangslotfen und einem freiwilligen Lotfen — für dessen Verschulden beim Zusammenstoße der Rheder (wie schon anderweitig in Übereinstimmung mit Rierulff, Sammlung Bd. 6 S. 304 flg. ausgeführt worden) verantwortlich ist — zu unterscheiden und den Ersatzanspruch eines Rheders, dessen Schiff von einem Zwangslotfen geführt war, günstiger zu behandeln, als wenn das Schiff mit keinem oder einem freiwilligen Lotfen versehen gewesen wäre.“