

38. Gilt der Satz des Seerechts, wonach beim Zusammenstoße mit einem Schleppzuge das geschleppte Schiff das Verschulden seines Schleppers zu vertreten hat, auch dann, wenn das geschleppte Schiff ein Seeleichter ist?

HOB. §§ 734, 735.

BOB. §§ 254, 831.

I. Zivilsenat. Ur. v. 13. Januar 1912 i. S. S.-A.-P.-Aktenges.
(Bell.) w. Ver. Bugf.- u. Fr.-Schiffahrtsges. (Kl.). Rep. I. 100/11.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe.

„Es handelt sich für die Revisionsinstanz lediglich um die Frage, ob bei dem Zusammenstoße eines Seeschiffes mit einem im Anhang eines Schleppers befindlichen Seeleichter der Seeleichter für ein Verschulden seines Schleppers aufzukommen hat, und zwar aufzukommen hat gegenüber dem Anspruche des Gegenseglers auf Schadensersatz, oder doch wenigstens in dem Sinne, daß gegenüber seinem Anspruche auf Ersatz des ihm verursachten Schadens sich der Gegensegler auf Mitverschulden des Schleppers berufen kann.

Der Vorderrichter hat beides verneint. Er geht davon aus, daß im allgemeinen die Haftung eines Seeschiffes für seinen Schlepper anzuerkennen sei. Wenn ein Seeschiff, nachdem es mit eigener Triebkraft weite Reisen zurückgelegt habe, auf dem engen Revier für kurze Zeit Bugsterdienste eines Schleppers in Anspruch nehme, dessen Führung jedenfalls insofern vom Seeschiffe aus geleitet werde, als er seine Befehle vom Kapitän des Seeschiffes erhalte, so sei die Anschauung zutreffend, daß es sich beim Schlepper nur um eine nach außen verlegte Maschine des Seeschiffes selbst handle. Diese Verhältnisse hätten zu der Erwägung geführt, daß die Billigkeit erfordere, bei einem Verschulden des Schleppers einen geschädigten Dritten nicht auf den Schlepper allein zu verweisen, sondern ihm auch das Seeschiff als den eigentlichen Träger des zugleich von ihm aus geleiteten gefahrbringenden Unternehmens als Haftungsobjekt zuzuerkennen. Alle diese Gesichtspunkte träfen nun aber bei einem Seeleichter nicht zu, führten vielmehr zu der Konsequenz, daß man in dieser Beziehung dem Seeleichter rechtlich dieselbe Stellung gebe wie einem Binnenfahrzeuge.

Die Revision will das nicht gelten lassen. Von dem für Seeschiffe geltenden Satze eine Ausnahme zu machen, wenn es sich um einen Seeleichter handle, bestehe kein hinreichender Anlaß. Auch hier treffe die Erwägung zu, daß die Besatzung des Schleppers eine Dienstverrichtung ausführe, die dem geschleppten Schiffe diene und für dieses Geltung habe, daß daher die Besatzung des Schleppers als Besatzung des geschleppten Schiffes anzusehen sei. Auf keinen

Fall aber erscheine es zulässig, ganz allgemein und ohne Rücksicht auf die konkreten Verhältnisse dem Seeleichter jene unterschiedliche Rechtsstellung zu verleihen. Es müsse entscheidendes Gewicht darauf gelegt werden, ob es sich im einzelnen Falle um einen Schleppzug handle, dessen Zusammenstellung dem im Binnenschiffsverkehre Üblichen angenähert sei, oder ob nicht vielmehr der Schleppzug nach Größe und Besatzung der einzelnen Schiffe so gestaltet sei, daß man den Schlepper als die nach außen verlegte Maschine des Seeschiffs ansehen müsse. Nach dieser Richtung seien tatsächliche Feststellungen nicht getroffen, wie denn auch in der Verhandlung der unteren Instanzen diese Rechtsfrage überhaupt nicht zur Sprache gekommen sei.

Diese Bemängelungen erscheinen nicht gerechtfertigt. Vielmehr ist der Begründung des angefochtenen Urteils zuzustimmen. Sie liegt durchaus im Sinne der Ausführungen des Urteils des Reichsgerichts in den Entsch. in Zivils. Bd. 65 S. 382.

Der Seeleichter dient der Seefahrt, ist also ein Seeschiff. Es handelt sich hier somit um den Zusammenstoß zweier Seeschiffe, und der Bordrichter wendet mit Recht die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs an. Es sind die Verhältnisse, wie sie tatsächlich im Betriebe der Schifffahrt liegen, die aus technischen Gründen der Nautik sich ergebende Stellung des Seeschiffs zu seinem Schlepper, welche die Annahme begründen, daß während des Schleppens die Mannschaft des Schleppers den Angestellten des Seeschiffs zuzurechnen ist. Wenn in neuerer Zeit der Verkehr im Seeleichter einen Typus der Seeschiffe geschaffen hat, bei welchem jene Verhältnisse ganz anders liegen, so entfällt diesem gegenüber die Grundlage, die jene Annahme rechtfertigt. Es entfällt ihm gegenüber zugleich die einzige Grundlage für einen Rechtsatz, wonach der geschleppte Seeleichter ohne weiteres für Verschulden seines Schleppers aufzukommen hätte. Damit allein, daß die Besatzung eines Schleppers eine Dienstverrichtung ausführt, die dem geschleppten Schiffe dient, ist diese Grundlage nicht gegeben, und ob die Dienstverrichtung des Schleppers für das geschleppte Schiff „Geltung hat“, wie sich die Revisionsbegründung ausdrückt, das eben ist die erst noch zu entscheidende Frage. Sie gegenüber dem Seeleichter zu verneinen, liegt in der Auffassung begründet, wie sie in dem erwähnten Urteile dieses Senats zum Ausdruck gekommen ist und an der festzuhalten ist.

Der Revision ist zuzugeben, daß Fälle vorkommen können, wo nach den besonderen Umständen eine Haftung des Seeleichters für Versehen des Schleppers anzuerkennen, vielleicht auch geradezu die Befassung des Schleppers den Angestellten des Leichter-Reeders zuzurechnen ist. Nur sind im vorliegenden Falle solche Umstände nicht hervorgetreten. Es sind tatsächliche Feststellungen, die der Bordrichter teils dem Verlaufe der Ereignisse, teils seiner eigenen Kenntnis der obwaltenden tatsächlichen Verhältnisse entnimmt, wenn er berichtet, daß sich diese Seeleichter in Größe, Bauart und Handhabung nicht wesentlich unterscheiden von den modernen großen Oberländer Rähnen, und daß sich die nautische Leitung an Bord nicht des Leichters, sondern des Schleppers befindet. Auch in der Revisionsinstanz hätte es für die Revisionsklägerin immerhin nahe gelegen, die Punkte zu bezeichnen, die im gegenwärtigen Falle eine besondere Auffassung rechtfertigen könnten, was indes nicht geschehen ist.

Auch aus § 831 BGB. kann die Revisionsklägerin für ihren Standpunkt nichts herleiten, weil die Voraussetzungen dieser Norm hier nicht gegeben sind. Das Verhältnis des Seeleichter-Reeders zum Schlepper ist in dem Schleppvertrage begründet, den er mit dem Eigentümer des Schleppers als einem selbständigen Unternehmer geschlossen hat. Das dem Schlepper vorgeworfene Versehen würde von dem Kapitän des Schleppers begangen sein. Diesen hat aber nicht der Leichter-Reeder, sondern sein Schiffseigner zu den einschlägigen Verrichtungen bestellt.

Endlich hat der Bordrichter mit Recht auch den § 254 BGB. unangewendet gelassen. Es handelt sich um einen Schiffszusammenstoß, eine Materie, die einschließlich des Zusammenstoßes mit einem Schleppzuge in den §§ 734 ff. BGB. ihre Regelung gefunden hat. Insbesondere der Fall des beiderseits begangenen Verschuldens ist in § 735 Abs. 2 behandelt, einer Norm, neben der, soweit sie reicht, für die Anwendung des § 254 BGB. kein Raum bleibt.“ . . .