

9

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

HGB § 485

Steht die nautische Leitung eines Schleppzugs dem Führer des geschleppten Schiffes zu, so haftet der Reeder dieses Schiffes in entsprechender Anwendung des § 485 HGB für die Schäden, die einem Dritten durch den schuldhaft fehlerhaften Kurs eines der Schlepper entstanden sind.

BGH, Urt. v. 10. Mai 1976 - II ZR 111/74 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 111/74

URTEIL

Verkündet am
10. Mai 1976
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma P [REDACTED] & A [REDACTED], H [REDACTED] [REDACTED], Jo [REDACTED] [REDACTED],
2. der L [REDACTED] Sh [REDACTED] Company, R [REDACTED], vertreten durch
ihren Präsidenten, Herrn Jurij Ka [REDACTED] Aw [REDACTED], da-
selbst,

Beklagten und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Fr [REDACTED] und Ha [REDACTED] H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. h. c. [REDACTED] -

9

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Mai 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 20. Juni 1974 werden auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

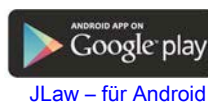
Tatbestand

Am 13. Januar 1970 begegnete im Hamburger Hafen das BTMS "J[REDACTED]" dem von der Beklagten zu 2 bereederten SS "St[REDACTED] Kh[REDACTED]", dem der Schlepper "K[REDACTED]" der Beklagten zu 1 als Heckschlepper assistierte. Dabei geriet das BTMS "J[REDACTED]" gegen die der Klägerin gehörende Landeanlage "At[REDACTED]" und beschädigte sie.

Die Klägerin hat ihren auf 44.790,34 DM bezifferten Schaden zunächst gegen die Eignerin des BTMS "J[REDACTED]" und dessen Schiffer gerichtlich geltend gemacht. In diesem Rechtsstreit hat sie den Beklagten den Streit verkündet. Von ihnen ist die Beklagte zu 1 dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetreten. Die Klage ist durch Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 8. Februar 1973 abgewiesen worden.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Nunmehr fordert die Klägerin von den Beklagten den oben genannten Schadenbetrag sowie Ersatz der 9.113,08 DM betragenden Kosten des Vorprozesses. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 53.903,42 DM nebst Zinsen zu zahlen sowie wegen der Hauptforderung, der Zinsen und Kosten die Zwangsvollstreckung zu dulden, und zwar die Beklagte zu 1 in den Schlepper "K[REDACTED]" und die Beklagte zu 2 in das SS "St[REDACTED] Kh[REDACTED]". Nach ihrer Ansicht ergibt sich die Schadenersatzpflicht der Beklagten aus den - bindenden - Feststellungen des Urteils vom 8. März 1973, wonach der Schlepper "K[REDACTED]" durch Backbordkurs dem BTMS "J[REDACTED]" die Durchfahrts-lücke zwischen dem "St[REDACTED] Kh[REDACTED]"-Schleppzug und der Landeanlage ganz oder weitgehend versperrt habe.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben in erster Linie die Einrede der Verjährung erhoben. Nach ihrer Ansicht ist der Lauf der Verjährungsfrist durch die Streitverkündung im Vorprozeß nicht unterbrochen worden, weil die Voraussetzungen für eine solche nicht vorgelegen hätten. Für den Fall einer zulässigen Streitverkündung meinen sie, daß das Urteil vom 8. März 1973 nur insoweit bindende Wirkung haben könne, als es den - auf Grund der Anfahrung der Landeanlage - gegen BTMS "J[REDACTED]" streitenden Anscheinsbeweis für ausgeräumt und ein Verschulden dieses Fahrzeugs seitens der Klägerin nicht für hinreichend dargetan angesehen habe. Sie bestreiten jedwedes Verschulden des Schleppers "K[REDACTED]" an dem Unfall, da dessen Abstand zu der Landeanlage stets mindestens 30 m betragen habe, so daß genügend Raum für die Durchfahrt des BTMS "J[REDACTED]" vorhanden gewesen sei.

Die Beklagte zu 1 hat den Schlepper "K■■■■", die Beklagte zu 2 hat das SS "St■■■■ Kh■■■■" in Kenntnis der Klageforderung auf neue Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben der Klage in Höhe von 9.113,08 DM nebst Zinsen stattgegeben und den weitergehenden Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit ihren Revisionen, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten den Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß die Schadenersatzansprüche der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 (vgl. § 3 a.F., §§ 4, 114 BinnSchG) und gegen die Beklagte zu 2 (vgl. § 485, § 486 a.F., § 774 HGB) nicht gemäß § 117 Nr. 7, § 118 BinnSchG a.F. bzw. §§ 901, 902, 903 Nr. 3 HGB a.F. am 31. Dezember 1971 verjährt sind. Denn die Verjährung wurde durch die Streitverkündung im Vorprozeß unterbrochen (§ 209 Abs. 2 Nr. 4 BGB; § 261 b Abs. 3 ZPO). Allerdings ist es richtig, daß die Streitverkündung die Verjährung eines Anspruchs nur dann unterbricht, wenn sie nach § 72 ZPO zulässig ist. Das ist aber hier zu bejahen.

Nach § 72 Abs. 1 ZPO kann eine Partei, die für den Fall des ihr ungünstigen Ausgangs des Rechtsstreits einen Anspruch auf Schadloshaltung gegen einen Dritten erheben zu können glaubt, dem Dritten bis zur rechtskräftigen Entscheidung des Rechtsstreits gerichtlich den Streit verkünden. Ein Anspruch auf "Schadloshaltung" ist über den Gesetzeswortlaut hinaus auch dann anzunehmen, wenn der Streitverkündete alternativ statt des zuerst Verklagten als Verursacher desselben Schadens in Betracht kommt (BGHZ 8, 72, 80; BGH, Urt. v. 10. Juni 1974 - III ZR 89/72, VersR 1974, 1027, 1028). Das wird aus dem Zweck der Vorschriften über die Streitverkündung hergeleitet, durch welche die Zahl der Prozesse verringert und sich widersprechende Prozeßergebnisse vermieden werden sollen (BGHZ 8, 72, 81/82). Hier lag es im Zeitpunkt der Streitverkündung nun so, daß die Sach- und Rechtslage für die Klägerin ungeklärt war. Nach der Darstellung der Interessenten des BTMS "J[REDACTED]" traf die Schuld an der Anfahrung der Landeanlage allein den Schlepper "K[REDACTED]", weil dieser plötzlich nach Backbord ausgeschert sei und dadurch dem BTMS "J[REDACTED]" den Weg versperrt habe; hingegen war nach den Darlegungen der Beklagten dieses Fahrzeug mit überhöhter Geschwindigkeit aus dem Parkhafen in die Norderelbe eingebogen und hatte lediglich aus diesem Grunde nicht zwischen der Landeanlage und dem Schleppzug, der zu dieser genügend Abstand gehalten habe, hindurchfahren können. Danach war, je nachdem welche dieser Schilderungen zutreffend war, von dem Bestehen alternativer Schadenersatzansprüche auszugehen, mag auch die Klägerin ursprünglich der Ansicht gewesen sein, daß eine gesamtschuldnerische Haftung des BTMS "J[REDACTED]", des Schleppers "K[REDACTED]" und

des SS "St[REDACTED] Kh[REDACTED]" in Betracht komme. Infolgedessen bestehen gegen die Zulässigkeit ihrer Streitverkündung gegenüber den Beklagten im Vorprozeß keine Bedenken.

2. Das Oberlandesgericht Hamburg hat die Abweisung der Schadenersatzklage gegen die Eignerin des BTMS "J[REDACTED]" und dessen Schiffer im Vorprozeß wie folgt begründet: Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, daß der Schlepper "K[REDACTED]" ohne ersichtlichen Grund und ohne Signal Backbordkurs genommen, dadurch die Durchfahrtslücke zwischen dem "St[REDACTED] Kh[REDACTED]"-Schleppzug und der Landeanlage im letzten Moment weitgehend versperrt und damit das BTMS "J[REDACTED]" gezwungen habe, zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit dem Schlepper Maschinen- und Rudermanöver auszuführen, die den Kurs der "J[REDACTED]" in Richtung auf die Landeanlage ändern mußten; infolgedessen sei der - auf Grund der Anfahrung - gegen BTMS "J[REDACTED]" streitende Anscheinsbeweis entkräftet; damit sei es Sache der Klägerin gewesen, darzulegen und zu beweisen, daß die "J[REDACTED]" den Unfall - z. B. durch zu hohe Geschwindigkeit oder durch zu spätes oder unrichtiges Reagieren auf die drohende Gefahr - wenigstens mitverschuldet habe; insoweit fehle aber jeglicher Sachvortrag.

Diese Ausführungen sind auf Grund der Interventionswirkung der Streitverkündung (§ 74 Abs. 3, § 68 ZPO) für den vorliegenden Rechtsstreit bindend. Allerdings ist es zutreffend, daß die tatsächlichen Feststellungen des Richters im Vorprozeß und seine Rechtsausführungen den Richter des zwischen dem Streitverkünder und dem Streitverkündeten

schwebenden Hauptprozesses nur in dem Umfange binden, als die Entscheidung im Vorprozeß hierauf beruht (vgl. BGHZ 8, 72, 82; 16, 217, 229). Indes verkennen die Revisionen beider Beklagten die Bindungswirkung des hier im Vorprozeß ergangenen Urteils, soweit sie diese auf die Ausräumung des gegen das BTMS "J[REDACTED]" streitenden Anscheinsbeweises beschränken wollen. Denn dieses Urteil beruht nicht nur darauf, daß das Gericht den gegen die "J[REDACTED]" sprechenden Anscheinsbeweis für ausgeräumt angesehen, sondern jedwede schuldhafte (Mit-)verursachung der Schäden der Klägerin durch dieses Fahrzeug - wegen nicht hinreichend substantiiertem Vortrag - verneint hat. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht alle Behauptungen und Beweisanträge der Beklagten, die zu einer anderen Beurteilung dieses Punktes führen sollen (und bereits im Vorprozeß hätten geltend gemacht werden können), nicht berücksichtigt.

3. Soweit das Berufungsgericht aus den - bindenden - Feststellungen des Urteils im Vorprozeß über das Verhalten des Schleppers "K[REDACTED]" die Folgerung gezogen hat, diesen treffe ein Verschulden an der Anfahrung der Landeanlage durch BTMS "J[REDACTED]", lassen seine Ausführungen ebenfalls keinen Rechtsfehler erkennen. Bei allem, was die Revision hiergegen vorbringt, übersieht sie die bindende (und damit durch abweichenden Sachvortrag in dem jetzigen Rechtsstreit nicht auszuräumende) Feststellung, daß der Schlepper "K[REDACTED]" ohne ersichtlichen Grund Backbordkurs genommen und die Durchfahrt für das gegenkommende BTMS "J[REDACTED]" weitgehend versperrt hat.

4. Schließlich ist dem angefochtenen Urteil auch zu folgen, soweit es die Haftung der Beklagten zu 2 bejaht hat. Diese ergibt sich - unabhängig davon, ob sich ein Schadenersatzanspruch gegen die Beklagte zu 2 bereits aus dem Einhalten der falschen (linken) Fahrwasserseite durch den "St. Kh."-Schleppzug herleiten läßt - jedenfalls daraus, daß der Schlepper "K." einen fehlerhaften Kurs eingeschlagen hat:

Nach § 485 HGB ist der Reeder für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Seelotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Nun geht es allerdings bei der falschen Fahrweise des Schleppers "K." nicht um das Verschulden eines Besatzungsmitglieds des SS "St. Kh." oder des Lotsen dieses Schiffes, sondern um das schuldhafte Verhalten der Besatzung des dem Seeschiff assistierenden Schleppers. Für ein solches Verschulden hat aber der Reeder des geschleppten Schiffes in entsprechender Anwendung des § 485 HGB zu haften, wenn - wie hier - die nautische Leitung des Schleppzugs dem Führer des geschleppten Schiffes zusteht, der Schlepper also dessen Weisungsrecht hinsichtlich "Bugsieren" oder "Assistieren" unterworfen ist (BGH, Urt. v. 27. Juni 1957 - II ZR 344/55, Hansa 1957, 1867, 1869; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Aufl. § 481 HGB Anm. 10; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 174; Prüssmann, Seehandelsrecht § 485 Anm. D 1 c aa). Das ist deshalb gerechtfertigt, weil die Schlepperbesatzung das geschleppte Fahrzeug nach den Weisungen der Führung desselben zu manövrieren oder dabei zu unterstützen hat, insoweit einen Teil der Tätigkeiten der Besatzung des geschleppten

Schiffes praktisch durchführt. Hiergegen vermag auch die Revision der Beklagten zu 2 keine durchgreifenden Bedenken zu erheben. Sie verneint deren Haftung als Reeder des SS "St. Kh." aber deshalb, weil der Backbordkurs des Schleppers "K." weder von der Führung des Seeschiffes angeordnet worden noch im Rahmen der diesem von dem Schlepper zu leistenden Dienste notwendig gewesen sei und damit außerhalb der Dienstverrichtungen der Schlepperbesatzung gelegen habe. Letzteres ist nicht richtig. Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung sind, wie der Senat für die der Vorschrift des § 485 HGB entsprechende Bestimmung des § 3 BinnSchG ausgeführt hat (BGHZ 50, 238, 240), stets anzunehmen, wenn diese "in Ansehung des Schiffsdienstes" tätig wird. Das ist nicht nur der Fall, wenn sie einer konkreten Weisung nachkommt oder die Tätigkeit für die Verwendung des Schiffes zur Schifffahrt notwendig ist. Vielmehr gehört hierher jedes Verhalten, das mit dem zu leistenden Schiffsdienst nach Zweck und Art in einem inneren Zusammenhang steht (Liesecke, Anm. zu dem genannten Senatsurteil in LM § 3 BinnSchG Nr. 7). Das gilt auch für die Tätigkeit der Besatzung des einem Seeschiff assistierenden Schleppers, die wie oben dargelegt wurde, praktisch einen Teil der Tätigkeiten der Besatzung des geschleppten Schiffes durchführt, damit dieser insoweit gleichsteht. Nimmt sie daher - wie hier - mit ihrem Fahrzeug einen falschen Kurs, so liegt dieses Verhalten innerhalb der ihr übertragenen Dienstverrichtungen, auch wenn dieser Kurs von der Führung des Seeschiffes nicht angeordnet worden oder zum Manövrieren des letzteren nicht notwendig gewesen ist. Danach kann es nicht zweifelhaft sein, daß auch die Beklagte zu 2

für die fehlerhafte Fahrweise des Schleppers "K" einzustehen hat. Im übrigen ist zu den Ausführungen der Revision der Beklagten zu 2 zu diesem Punkte lediglich noch zu bemerken, daß sie auch hier von einer zu engen Bindungswirkung des Urteils im Vorprozeß ausgeht.

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Skibbe