

Für das Nachschlagewerk!
Für die amtliche Sammlung!

1. Gesetz: HGB §§ 485, 510; EGHGB Art. 7

Rechtssatz: Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, ist im Verhältnis zu Dritten im Rahmen der in Art. 7 EGHGB angeführten Haftungsfälle als Reeder anzusehen.

2. Gesetz: HGB § 774

Rechtssatz: Auch wenn der Ausrüster für ein Schiffsgläubigerrecht beschränkt persönlich haftet, weil er das Schiff zu einer neuen Reise ausgesendet hat, haftet der Reeder, dem der Ausrüster das Schiff zurückgegeben hat, ebenfalls beschränkt persönlich, wenn er seinerseits das Schiff zu einer neuen Reise aussendet.

Aktenzeichen: II ZR 274/56

Urteil des BGH vom 26. September 1957

LG Bremen
OLG Bremen

Verkündet
am 26. September 1957
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des E. [REDACTED] Bugsier- und Bergungsgeschäfts P. W. W. [REDACTED]
Wwe., E. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Hochseefischerei F. B. [REDACTED] GmbH in B. [REDACTED],
vertreten durch den allein vertretungsberechtigten
Kaufmann Friedrich Carl B. [REDACTED] in B. [REDACTED], B. [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 19. September 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Cöster und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen
Oberlandesgerichts in Bremen vom 6. Januar 1956
aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Eigentümerin des Fischdampfers "██████████" (531 BRT). Bei dem Fischdampfer (FD) handelt es sich um einen ehemaligen U-Boot-Jäger, den die Beklagte nach Kriegsende aus Privathand erworben hatte. Der Eigentumsübergang ist am 13. März 1952 ins Schiffsregister eingetragen worden. Die Beklagte hatte das Schiff im Jahre 1952 der Werft Jos. L. ██████████ in Papenburg zum Umbau übergeben. Zur Beaufsichtigung der Umbauarbeiten hatte sie den bei ihr angestellten Kapitän ██████████ nach Papenburg entsandt. Nach Fertigstellung der Umbauarbeiten bei der Werft sollte der Dampfer am 25. August 1952 nach Emden übergeführt und dort noch im Dock mit einer neuen Schraube versehen werden. Für die Fahrt wurde ein befristeter Fahrerlaubnisschein ausgestellt. Mit der Überführungsfahrt beauftragte die Werft den Kapitän ██████████. Da dieser revierunkundig war und der FD tief im Gatt lag, bestellte die Werft für die Fahrt zwei Lotsen und bei der Klägerin einen Schlepper, der von dem Schiffsführer ██████████ geführt wurde.

Am 25. August 1952 befanden sich an Bord der "██████████" außer Kapitän ██████████ noch der bei der Beklagten angestellte Steuermann ██████████ und zwei ebenfalls im Dienste der Beklagten stehende Seeleute. Die Maschine war mit dem Maschinenmeister ██████████, der Patentinhaber ist, und dem Maschinenbauer ██████████ besetzt. Diese beiden sowie die übrigen Decksleute waren Werftpersonal. Die Schiffsführung und die Lotsen waren sich darüber einig, daß die Führung des Schleppzuges bei dem Kapitän des FD liegen sollte. Der Schlepper sollte dem FD als Bugschlepper dienen und der FD mit eigener Kraft in langsamer Fahrt folgen. Ferner kamen die Beteiligten dahin überein, die östliche Durchfahrt der Leerorter Brücke zu nehmen. Im übrigen wurden Signale "wie üblich" verabredet. Der Lotse ██████████ befand sich auf der "██████████", der Lotse ██████████ an Bord des Schleppers.



Die Schleppverbindung zwischen den Schiffen betrug etwa 40 m.

Infolge des hochragenden Vorschiffes der "██████████" konnten von der Brücke aus der vorauslaufende Schlepper und die Schlepptrosse nicht völlig übersehen werden. Deshalb gingen Kapitän ██████████ und der Lotse ██████████ auf das Peildeck. Ein Posten, der die Trosse ständig zu beobachten hatte, wurde auf der Back nicht aufgestellt. Bis zur Ledamündung wechselte die Fahrtstufe des Schleppzuges zwischen langsamer und halber Fahrt. Die Einstellung der Maschine der "██████████" auf diese Fahrtstufen konnte nur nach Gefühl vorgenommen werden, da kein Umdrehungsanzeiger vorhanden war. Über die gefahrenen Manöver wurde kein Maschinentagebuch auf der "██████████" geführt. Kapitän ██████████ gab auf seinem Schiff die Kommandos durch ein Sprachrohr an die Rudergänger.

Kurz vor der Ledamündung lief der Schleppzug einem Motorkahn auf, der die Ostdurchfahrt nehmen sollte. Der Schleppzug verringerte seine Fahrt, um einen Zusammenstoß mit dem Motorfahrzeug zu vermeiden. Zwischen dem Schlepper und dem FD wurden bei diesem Manöver keine Signale ausgetauscht, weil auf beiden Fahrzeugen die notwendige Fahrtminderung erkannt wurde. Trotzdem kam der FD etwas auf und die Trosse wurde lose. Um die Leine wieder steif zu bekommen, führte der FD sofort ein "Voll rückwärts"-Manöver durch. Anschließend ging der Schleppzug wieder auf "Halbe Fahrt" mit Richtung auf die Ostdurchfahrt der Leerorter Brücke.

Gegen 17 Uhr (Hochwasser 16.17 Uhr) wurde die Ledamündung erreicht. Etwa 400 m vor der Leerorter Brücke machte der Schlepper in Richtung des Drehpfeilers der Brücke ein Backbordmanöver. Gleich darauf kam der FD erheblich auf. Der Schlepper wendete jetzt von Backbord auf

Steuerbord und lief schräg zur Fahrtrichtung der "Anna Busse". Die Schleppleine zwischen den Schiffen war lose geworden und hing durch. Auf beiden Schiffen wurde die gefährliche Lage bemerkt, Kapitän J. [REDACTED] befahl "Volle Fahrt voraus" und sprang an Deck, um seinen Matrosen beim Schlippen der Leine behilflich zu sein. Gleich darauf kommandierte der Lotse H. [REDACTED] "Hart Steuerbord". Auf der "[REDACTED] [REDACTED]" erteilte Kapitän W. [REDACTED] das Kommando "Voll rückwärts". Dennoch stießen beide Schiffe dergestalt zusammen, daß der FD mit dem Steven den Schlepper am Steuerbord achtern in einem Winkel von etwa 30 - 60 ° faßte und ihn mit der Backbordseite unter Wasser drückte. Der Schlepper lief dabei voll Wasser und versank unmittelbar darauf. Von der Besatzung des Schleppers ertranken zwei Personen. Der FD wurde nicht beschädigt.

Die Klägerin hat den Schlepper wenige Tage später heben lassen und am 15. Oktober 1952 wieder in Dienst gestellt. Sie nimmt die Beklagte wegen der entstandenen Kosten für Bergung, Wiederinstandsetzung, Nutzungsverlust, Material und Sonstiges in Anspruch.

Sie ist der Auffassung, daß die Beklagte zur Zeit des Unfalls Reeder gewesen sei. Auch müßten die am 25. August 1952 auf dem Schiff beschäftigten Personen als Schiffsbesatzung angesehen werden, für deren Verschulden an dem Zusammenstoß die Beklagte zu haften habe. Die Maschine des FD sei nicht in Ordnung gewesen und auch nicht ordnungsgemäß bedient worden. Der FD sei zu schnell gefahren, der Schlepper habe den Fahrtüberschuß nicht auffangen können und sei deshalb überrannt worden. Zum Zusammenstoß sei es auch dadurch gekommen, daß die Back nicht mit einem Ausguck besetzt gewesen sei. Der Kapitän des FD habe von seinem Platz aus weder die Trosse noch den Schlepper vollständig übersehen können, da die "[REDACTED] [REDACTED]" stark hecklastig gewesen sei. Ihm sei deshalb die durch den Fahrtüberschuß

entstandene Lose in der Leine entgangen und er habe sein Kommando verspätet gegeben. Wenn Kapitän [REDACTED] aber einen Ausguck aufgestellt hätte, der die Trosse ständig beobachtet hätte, so wäre das Durchhängen der Leine sofort bemerkt und gemeldet worden. Das Vollrückwärtsmanöver wäre nicht verzögert und der Unfall infolgedessen vermieden worden. Auch ein pflichtwidriges Verhalten des Steuermanns [REDACTED] sei für die Verzögerung des Rückwärtsmanövers ursächlich gewesen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 56 858,71 DM nebst Zinsen bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in den FD zu verurteilen.

Die Beklagte hat ihren Klageabweisungsantrag in erster Linie darauf gestützt, daß sie zur Zeit des Unfalls weder Reeder noch Ausrüster des FD gewesen und auch ein Schiffsgläubigerrecht an dem Schiff nicht entstanden sei, da die Fahrt von Papenburg nach Emden nur eine Überführungs- und Probefahrt und damit Werftangelegenheit gewesen sei. Erst am 27. August seien in Emden die ersten Seeleute angeheuert und am 30. August das Schiff in Bremerhaven ausgerüstet worden; auch die Seeversicherung sei erst für den 28. August abgeschlossen worden. Die zur Unfallzeit auf dem Schiffe beschäftigten Personen seien im Auftrag der Werft tätig und keine Schiffsbesatzung im Sinne des Gesetzes gewesen, für die ein Reeder zu haften habe. Keine der auf dem FD beschäftigten Personen treffe ein Verschulden. Insbesondere habe der Kapitän des FD von seinem Standort aus die Trosse jederzeit einwandfrei beobachten können, so daß ein Ausguck überflüssig gewesen sei. Die Maschine des FD sei in Ordnung gewesen, die langsame Fahrtstufe des FD sei nicht verändert worden. Der Unfall müsse allein darauf zurückgeführt werden, daß der Schlepper zunächst, ohne seine Absicht kundzutun, nach Backbord ausgeschoren und gleich darauf "Recht Steuerbord"-Kurs eingeschlagen und dadurch so viel Fahrt verloren habe, daß die Trosse lose geworden

und der Anschein erweckt worden sei, als ob der FD die Fahrt beschleunigt habe.

Die Klägerin hat der Schiffswerft den Streit verkündet, die jedoch dem Rechtsstreit nicht beigetreten ist.

Das Seeamt [REDACTED] hat durch Spruch vom 24. September 1952 festgestellt, daß der Unfall durch Fahrtüberschuß des FD verursacht worden sei, die Ursache des Fahrüberschusses aber nicht habe geklärt werden können und ein Verschulden der Beteiligten nicht vorliege.

Im Strafverfahren sind die Kapitäne [REDACTED] und [REDACTED] freigesprochen worden.

Das Landgericht hat durch Zwischen- und Teilurteil den Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt und die Klage in Höhe von 18 952,90 DM nebst Zinsen abgewiesen. Es hat angenommen, daß die Beklagte zur Zeit des Unfalls Reeder des FD gewesen sei und den Kapitän [REDACTED] und den Steuermann [REDACTED] ein ursächliches Verschulden treffe. Auch den Kapitän [REDACTED] treffe ein mitwirkendes Verschulden.

Auf die Berufung der Beklagten und die Anschlußberufung der Klägerin hat das Berufungsgericht die Klage in vollem Umfang abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihren Klageantrag in vollem Umfang weiterverfolgt. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Ohne Rechtsirrtum geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Klageanspruch nicht auf Vertrag gestützt werden kann, weil zwischen den Parteien vertragliche Abmachungen

nicht getroffen sind. Der Schleppvertrag ist zwischen der Klägerin und der Werft abgeschlossen. Auch die Vorschriften der §§ 734 ff HGB über den Zusammenstoß von Schiffen kommen als Anspruchsgrundlage nicht in Frage, da sie nicht für Schiffe gelten, die miteinander in Schleppverbindung stehen (Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl. Vorhem. 13 vor § 734; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. § 29 II 4). Das Berufungsgericht würdigt daher das Klagevorbringen zutreffend unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der Haftung des Reeders (§§ 485 f) oder Ausrusters (§ 510) für das Verschulden der Schiffsbesatzung.

Die Beklagte wäre im Zeitpunkt des Unfalls nur dann Reeder gewesen, wenn sie Eigentümerin des Schiffes war und ihr das Schiff entweder zum Erwerb durch die Seefahrt diente (§ 484) oder sie das Schiff zur Seefahrt, wenn auch nicht des Erwerbes wegen, verwendete (Art. 7 EGHGB).

Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Beklagte am Unfalltag Eigentümerin des FD gewesen ist und die Werft durch den Umbau weder nach § 950 noch nach § 947 BGB das Eigentum an dem Schiff erworben hat. Das Berufungsgericht ist ferner der Meinung, die Beklagte habe, solange nicht der umfassende Umbau, der einem Neubau gleichgestellt werden müsse, ^{vollendet} gewesen sei, vor der Abnahme des Schiffes gar nicht die Möglichkeit gehabt, das Schiff ihrem Erwerb durch Seefahrt nutzbar zu machen. Sie habe ferner das Schiff am Unfalltag noch nicht zur Seefahrt verwendet.

Die Revision vertritt demgegenüber die Ansicht, ein Schiff diene dem Eigentümer schon dann zum Erwerb durch die Seefahrt, wenn er Handlungen vornehme, die den Erwerb durch die Seefahrt erst ermöglichen. Jedenfalls aber habe, so meint die Revision, die Beklagte das Schiff bei der Unglücksfahrt zur Seefahrt verwendet. Denn das Schiff sei vor der Beklagten gehoben und auf die Werft gebracht worden

(anders die Darstellung der Beklagten im Schriftsatz vom 14. Oktober 1955): durch den Umbau sei die bereits begonnene Verwendung zur Seefahrt nicht unterbrochen worden. Die Überführung von Papenburg nach Emden sei mit dem Willen der Beklagten geschehen und daher als Verwendung des Schiffes zur Seefahrt durch die Beklagte anzusehen.

Der Senat hat keinen Anlaß, auf die Frage einzugehen, ob die Beklagte zur Zeit des Unfalls Reeder war, ob ihr also das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt diene oder sie wenigstens das Schiff zur Seefahrt verwendete. Wäre die Frage zu bejahen, so wäre die Reederhaftung der Beklagten auf Grund des § 485 HGB oder des Art. 7 EGHGB ohne weiteres gegeben. Aber auch wenn die Frage mit dem Berufungsgericht zu verneinen wäre, haftet die Beklagte dinglich und beschränkt persönlich für ein etwaiges Verschulden der Schiffsbesatzung des FD, da in diesem Falle die Werft als Ausrüster anzusehen wäre und die Beklagte das von ihr übernommene Schiff auf neue Reise ausgesendet hat.

Was zunächst die dingliche Haftung anlangt, so ist entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts im Falle des Vorliegens eines Verschuldens der Schiffsbesatzung des FD ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 9 HGB und damit ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff nach § 755 HGB entstanden. Geht man zugunsten der Beklagten mit dem Berufungsgericht davon aus, daß der FD zur Überführungsfahrt nicht von der Beklagten, sondern von der Werft verwendet wurde, so hat die Werft das Schiff zur Seefahrt im Sinne des Art. 7 EGHGB verwendet. Denn das Schiff war auch in der Hand der Werft nicht zur Schifffahrt auf einem Binnengewässer bestimmt (§ 1 BSchG): da es ein Seeschiff war und auch von der Werft als solches bis zu der auf See erfolgten Abnahme verwendet wurde, ist es ohne Bedeutung, daß das Schiff zur Unfallzeit ein Binnengewässer befuhr (Vortisch, Zschucke, BSchG 2. Aufl. § 1 Anm. 7; Schaps, Allgemeine Einleitung, Anm. 27; Wüstendörfer § 5 III 1, IV 3). Es

finden daher die Vorschriften des HGB und damit des Art. 7 EGHGB und nicht die des Binnenschiffahrtsgesetzes Anwendung, wobei übrigens im vorliegenden Fall auch die Anwendung der letzteren Vorschriften zu dem gleichen Ergebnis führen würde (siehe § 2 BSchG). Art. 7 EGHGB bestimmt, daß bei Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt u.a. die Vorschriften des § 485 und des § 486 Abs. 1 Nr. 3 anzuwenden sind. Die Anwendung hat zur Folge, daß der Eigentümer eines zur Seefahrt verwendeten Schiffes zwar nicht persönlich, wohl aber mit Schiff (und Fracht) für den Schaden haftet, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Der in § 484 enthaltene Begriff des Reeders, der das Dienen des Schiffes zum Erwerb durch die Seefahrt voraussetzt, hat also für die Haftung nach § 485 eine Erweiterung dahin erfahren, daß die Verwendung des Schiffes zur Seefahrt genügt und ein Erwerbszweck nicht erforderlich ist. Es fragt sich nun, ob die vom Gesetz vorgenommene Erweiterung des Reederbegriffes für die Haftung nach § 485 auch zu einer Erweiterung des Ausrüsterbegriffes in haftungsrechtlicher Hinsicht gegenüber Dritten führen muß. Die Frage ist zu bejahen. Nach § 510 ist Ausrüster, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Dem Berufungsgericht ist zuzugeben, daß eine unmittelbare Anwendung dieser Vorschrift auf die Werft nicht möglich ist, da diese den FD nicht zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet hat. Das Berufungsgericht hat aber unterlassen zu prüfen, ob die Vorschrift nicht sinngemäß anzuwenden ist, wenn das Schiff vom Ausrüster zur Seefahrt verwendet wird. § 510 HGB entspricht wörtlich dem Art. 474 ADHGB. Während Art. 7 EGHGB die Haftung des Reeders auf Nichterwerbsschiffe ausdrücklich ausgedehnt hat, ist dies hinsichtlich der Haftung des Ausrüsters bei solchen Schiffen nicht geschehen. Daraus kann aber entgegen der Ansicht von Leo, Deutsches Seehandelrecht 1902, Anm. zu § 510, und Schaps

§ 510 Einleitung nicht der Schluß gezogen werden, daß eine solche Haftung nicht in Frage kommt. Vielmehr gebieten es der Sinn und Zweck der Vorschrift des Art. 7 EGHGB, die Haftung des Ausrüsters für das Verschulden der Schiffsbesatzung auf den Ausrüster eines Nichterwerbsschiffes auszuweiten. Wie der Erste Zivilsenat in seinem Urteil vom 6. November 1951 (BGHZ 3, 321 329 f; vgl. auch RGZ 79, 178 181) anhand der Entstehungsgeschichte des Art. 7 EGHGB dargelegt hat, unterschied das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Januar 1895, das am 1. Januar 1896 in Kraft trat, entgegen dem ADHGB in der Haftungsfrage zwischen Eigentümern von Erwerbschiffen und Nichterwerbsschiffen nicht, sondern regelte die Haftung für beide in gleicher Weise. Hierauf wurde angeregt, die gleiche Regelung in dem HGB, das damals neu gestaltet werden sollte, zu treffen, was durch Art. 7 EGHGB geschah. Die Vorschrift sollte Unbilligkeiten ausgleichen, die sich bis dahin aus der Verschiedenartigkeit der Haftungsregelung ergeben könnten. Die Haftung der Eigentümer von Nichterwerbsschiffen wurde der Haftung der Reeder im Sinne des § 484 HGB angeglichen. Die gleiche Unbilligkeit besteht aber auch, wenn ein Ausrüster ein Nichterwerbsschiff zur Seefahrt verwendet. Der Eigentümer eines solchen Schiffes haftet nicht, da ihm das Schiff weder zum Erwerb durch die Seefahrt dient noch er das Schiff zur Seefahrt verwendet. Wollte man auch die Haftung des Ausrüsters verneinen, da er das Schiff zwar zur Seefahrt, nicht aber zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, so gäbe es überhaupt niemanden, der für das Verschulden der Schiffsbesatzung eines zur Seefahrt verwendeten Schiffes kraft Gesetzes zu haften hätte. Sofern nicht vertragliche Beziehungen zwischen den Parteien bestehen und die Anwendung des § 278 BGB ermöglichen, wäre eine Haftung des den Kapitän mit der Führung eines Nichterwerbsschiffes betrauenden Nichteigentümers nur unter dem Gesichtspunkt des § 831 BGB gegeben und damit dem Geschäftsherrn der Entlastungsbeweis eröffnet, was dem Grundgedanken der seerechtlichen Haftung des Reeders und Ausrüsters für

die von dem Schiff ausgehenden Gefahren widersprechen würde (vgl. BGHZ 3. 34 (407)), zumal aus einer nur auf § 278 oder § 831 BGB zu stützenden Haftung kein Schiffesführerrecht entsteht und damit die Verwirklichung des Anspruchs des Geschädigten gefährdet werden kann. Die amtliche Begründung für die Aufnahme des Art. 7 EGHGB, es fehle an einem sachlichen Grund, in den angeführten Beziehungen die Seeschiffe je nach den Zwecken, zu welchen sie benutzt werden, verschiedenen Rechtssätzen zu unterwerfen (Denkschrift zum Entwurf des HGB S. 311), trifft für den Ausrüster ebenso zu wie für den Eigentümer. Zwingen schon diese Überlegungen zu einer sinngemäßen Anwendung des § 510 HGB auf den Ausrüster eines Nichterwerbsschiffes, soweit es sich um die Haftung im Rahmen des Art. 7 EGHGB handelt, so wird diese Rechtsansicht weiter gestützt durch die Regelung dieser Frage im Binnenschiffahrtsgesetz. Dieses verlangt in der den Begriff des Ausrüsters enthaltenden Vorschrift des § 2 Abs. 1 nicht die Verwendung eines Erwerbsschiffes, sondern begnügt sich damit, daß das Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet wird. Da die Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung und bei Schiffszusammenstößen im HGB und im BSchG sonst in gleicher Weise geregelt ist (§ 485 HGB - § 3 BSchG, § 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB - § 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG, §§ 734 ff HGB - § 92 BSchG, wobei der Reeder des § 484 HGB und des Art. 7 EGHGB dem Schiffseigentümer des § 1 BSchG entspricht), ist kein sachlicher Gesichtspunkt ersichtlich, der im Rahmen dieser Haftung es gerechtfertigt erscheinen ließe, den Ausrüster des § 510 HGB anders zu behandeln als den des Binnenschiffahrtsgesetzes. Demnach ist, wer ein ihm nicht geböhriges Schiff zur Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, im Verhältnis zu Dritten im Rahmen der in Art. 7 EGHGB angeführten Haftungsfälle als Reeder anzusehen (gleicher Ansicht: Wüstendörfer in Ehrenberg, Handbuch des Handelsrechts, 7. Band, 2. Abteilung S. 90 f, 297 und Abraham, Das Seerecht, § 12 III 2 b aa „Quasi-Ausrüster“; Wüstendörfer, Seehandelsrecht, § 13 II 2).

Die Verwendung des FD zur Seefahrt wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, daß die alte Schraube des Schiffes in Emden gegen eine neue ausgewechselt werden sollte.

Die übrigen Voraussetzungen des Ausrüsterbegriffes sind für die Werft nach den Feststellungen des Berufungsgerichts und dem unstreitigen Sachverhalt im vorliegenden Falle erfüllt. Die Werft war Nichteigentümerin, die Überführungsfahrt wurde für Rechnung der Werft ausgeführt, Kapitän W. [REDACTED] war von der Werft mit der Führung des Schiffes beauftragt worden, wobei es unerheblich ist, daß er Angestellter der Beklagten war, da nicht diese, sondern die Werft ihm die Führung des Schiffes bei der Überführungsfahrt anvertraut hat. Auch die übrigen an Bord des Schiffes tätigen Personen, gleichgültig, ob sie im Angestelltenverhältnis zur Beklagten oder zur Werft standen, gehörten zur Schiffsbesatzung im Sinne des § 485 HGB. Hiernach ist, ein Verschulden der Schiffsbesatzung des FD vorausgesetzt, durch den Unfall ein Schiffsgläubigerrecht der Klägerin entstanden. Da das Ausrüsterverhältnis der Werft mit der Abnahme des Schiffes durch die Beklagte beendet war, ist die Beklagte als nunmehriger Reeder für die Klage aus dem Schiffsgläubigerrecht passiv legitimiert (RGZ 78, 307 3107; BGHZ 7, 45).

Aber auch die persönliche Haftung der Beklagten im Rahmen des § 774 HGB ist gegeben. Zwar hat die Werft den Fischdampfer nach Einsetzen der neuen Schraube in Emden zu einer neuen Reise zwecks Abnahme des Schiffes durch die Beklagte auf See ausgesendet, wodurch die beschränkt persönliche Haftung der Werft nach § 774 HGB eingetreten ist. Dies schließt aber entgegen der Ansicht der Beklagten nicht aus, daß in der Person der Beklagten, die nach Übernahme das Schiff unbeschränktermaßen zu einer neuen Reise ausgesendet hat, in gleicher Weise eine beschränkt persönliche Verbindlichkeit entstanden ist; denn die Beklagte

hat durch das Aussenden des Schiffes auf neue Reise das ihr bekannte Schiffsgläubigerrecht aufs Neue gefährdet und damit die Voraussetzung für ihre beschränkt persönliche Verpflichtung nach § 774 HGB geschaffen (vgl. RGZ 107, 305 [307]; 151, 271 [277]; BGHZ 3, 46).

Das Berufungsurteil kann daher nicht aufrechterhalten werden. Das Berufungsgericht wird nunmehr zu prüfen haben, ob und inwieweit ein Verschulden eines Besatzungsmitgliedes des FD und ein mitwirkendes Verschulden eines Besatzungsmitgliedes des Schleppers vorliegt. Dabei wird von der Feststellung des Berufungsgerichts auszugehen sein, daß die Führung des Schleppzuges bei dem Kapitän des FD lag. Wenn er es unterließ, einen etwa notwendigen Befehl an den Schlepper zu erteilen, so geht dies zu Lasten der Beklagten. Es wird nicht darauf ankommen, ob Kapitän W. von seinem Standort aus die Trosse beobachten konnte und, wenn nicht, in dem Unterlassen der Aufstellung des Ausguckspostens ein pflichtwidriges Verhalten liegt; denn der Geschehensablauf spricht dafür, daß er das Durchhängen der Trosse erst so spät bemerkte, daß der Vollzug seines Kommandos "Voll rückwärts" den Zusammenstoß nicht mehr verhindern konnte. Ob die Verzögerung in der Erteilung des Kommandos auf das Fehlen des Ausguckspostens oder auf die Unaufmerksamkeit des Kapitäns zurückzuführen ist, ist gleichgültig. Aber auch wenn der Kapitän das Kommando rechtzeitig gegeben haben sollte, würde ein Verschulden der bei der Befehlsübermittlung oder der Befehlsausführung tätigen Personen nahe liegen. Daß bei rechtzeitiger Erteilung des Kommandos und ordnungsgemäßer Durchführung des Befehls der Zusammenstoß hätte vermieden werden können, ergibt sich aus dem früheren Manöver anlässlich des Zurückbleibens hinter dem Motor Kahn, wobei ganz davon abgesehen werden kann, daß die Schleppverbindung und die Verständigung der beiden Schiffe unter Verantwortung des Kapitäns W. so hergestellt werden mußte, daß ein Zusammenstoß verhindert werden konnte.

Ein Mitverschulden des Kapitäns des Schleppers z.B. wegen nicht rechtzeitiger Erteilung des Befehls "Voll voraus" würde dann in Frage kommen, wenn festgestellt werden könnte, daß die Fahrt und der Fahrtüberschuß des FD so gering waren, daß der Schlepper durch volle Vorfahrt den Zusammenstoß hätte verhindern können, und der Führer des Schleppers, als er erkennen mußte, daß der FD seine Fahrt nicht verminderte, nicht rechtzeitig den Befehl zur vollen Vorfahrt gab.

Da eine Sachentscheidung durch das Revisionsgericht nicht ergehen kann, war die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens dem Berufungsgericht zu überlassen.

Dr. Janter Dr. Haidinger Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Reinicke