

73

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: § 904 BGB, § 2, § 3 Abs 1, § 4 Abs 1 Ziff 3,
§ 7, § 102 Ziff 5, §§ 106 bis 109, § 114 BinnSchG

Rechtssatz: 1. Wenn beim Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses ein Schiffer in Ausübung seiner Dienstverrichtungen eine Notstandsmaßnahme im Sinne von § 904 Satz 1 BGB trifft, so haftet für den dadurch entstandenen Schaden grundsätzlich der Ausrüster dem durch die Maßnahme geschädigten Eigentümer der Sache nach § 904 Satz 2 BGB.

Die Haftung beschränkt sich in der Regel in entsprechender Anwendung des § 4 Abs 1 Ziff 3 BinnSchG auf Schiff und Fracht.

2. Die Forderung aus § 904 Satz 2 BGB gegen den Ausrüster gewährt ein Schiffsgläubigerrecht im Range der Forderungen aus § 102 Ziff 5 BinnSchG. Die Vorschriften der §§ 106 bis 109 BinnSchG sind auf das Rangverhältnis der Forderung aus § 904 Abs 2 BGB entsprechend anzuwenden.

3. Sendet der Ausrüster, nachdem er von der Forderung aus § 904 Satz 2 BGB Kenntnis erlangt hat, das Schiff zu einer neuen Reise aus, so haftet er für die Forderung in entsprechender Anwendung des § 114 BinnSchG auch beschränkt persönlich.

4. Wenn bei einem Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses der Schiffer eines im Hafen ins Treiben geratenen Schiffes unter den Voraussetzungen des § 904 Satz 1 BGB Anker auf einer überfluteten Werftanlage auswirft und diese dadurch beschädigt, so stehen deren Eigentümer Schadensersatzansprüche aus § 904 Satz 2 BGB gegen den Ausrüster des Schiffes in dem oben zu 1 bis 3 gekennzeichneten Umfang auch dann zu, wenn das Schiff erst dadurch ins Treiben gekommen war, daß ein im Hafen sachgemäß vertäut gewesenes Schiff des Werfteigentümers infolge höherer Gewalt losgerissen worden und gegen das Schiff gestossen war.

Aktenzeichen: I ZR 147/51

Urteil des BGH vom 13. Mai 1952

OLG Hamburg

Verkündet am 13. Mai 1952
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

- 1) der Firma R [REDACTED], M [REDACTED] & L [REDACTED] GmbH in
H [REDACTED], He [REDACTED]sweg [REDACTED], vertreten durch ihren
Geschäftsführer,
- 2) der Firma Johannes F [REDACTED] & Sohn in E [REDACTED], S [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Beklagte und zu 1) Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter der Beklagten zu 1): Rechtsan-
walt [REDACTED] -

gegen

- 1) die "W [REDACTED] am Rh [REDACTED]" F [REDACTED]- und T [REDACTED]-Versiche-
rungs AG in D [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
- 2) den Schiffseigner Heinrich Sch [REDACTED] in En [REDACTED],
Nebenintervenienten,
- Prozeßbevollmächtigte des zweiten Rechtszugs: Rechtsan-
wälte Dres. [REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED] in H [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 13. Mai 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr.Lindenmaier, Schmidt, Wilde,
Dr.Krüger-Nieland und Dr.Benkard

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
in Hamburg vom 28. August 1951 wird zurückgewiesen.
Die Beklagte trägt die Kosten des Revisionsrechtszu-
ges einschließlich der Kosten der Nebenintervention.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin klagt aus abgetretenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin, der Firma [REDACTED] K[REDACTED] auf Schadensersatz aus § 904 BGB. Der Klage liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Beklagte zu 1) verwendet den Kahn "Fr[REDACTED]" zur Binnenschifffahrt. Als Eigentümer des Kahns ist im Schiffsregister in St[REDACTED] die St[REDACTED]-O[REDACTED]-Reederei GmbH eingetragen. Gesellschafter dieser GmbH waren die Gesellschafter der jetzigen Firma J[REDACTED]. Fr[REDACTED] & Co. in Em[REDACTED]. Die Klägerin hatte diese Firma im gegenwärtigen Rechtsstreit zunächst mit verklagt. Sie hat die gegen sie gerichtete Klage aber in deren Einverständnis bereits im ersten Rechtszuge zurückgenommen. Die Beklagte zu 1), von nun an als Beklagte bezeichnet, hat die Führung des Kahns "Fr[REDACTED]" dem Schiffer Sch[REDACTED] anvertraut. Der Kahn lag in der Nacht zum 23. Februar 1948 in Hamburg in der Norderelbe im sogenannten Durchstich in der Nähe der Werft der Firma I. [REDACTED] K[REDACTED] (künftig als Firma K[REDACTED] bezeichnet), vertäut an Pfahlgruppen. Neben ihm lagen uferwärts der Kahn "W[REDACTED]" und stromabwärts der dem Schiffseigner Schw[REDACTED], dem jetzigen Nebenintervenienten der Klägerin, gehörige Kahn "W[REDACTED]". Ostwärts dieser Kähne lagen weitere Fahrzeuge, darunter der der Firma K[REDACTED] gehörige Leichter "Irene K[REDACTED]", ebenfalls an Pfahlgruppen vertäut. In der Nacht zum 23. Februar 1948 setzte bei Hochwasser starker Eisgang ein. Durch ihn wurden der Leichter "Irene K[REDACTED]" und die mit diesem vertäuten Kähne ins Treiben gebracht. Der Leichter "Irene K[REDACTED]" stieß gegen den Kahn "Fr[REDACTED]", so daß dieser mit dem Kahn "W[REDACTED]" ebenfalls ins Treiben kam. Es bestand die Gefahr, daß der Kahn "Fr[REDACTED]"



gegen die Werftanlagen der Firma H[REDACTED], in denen ein Schiff lag, und gegen die Elbbrücke getrieben wurde. Dadurch drohte ein besonders hoher Schaden zu entstehen. Der Schiffer des Kahns "Fr[REDACTED]" Sc[REDACTED] warf daher beide Vorderanker des Kahns aus, um diesen ständig zu machen. Der Kahn befand sich zu der Zeit über den überfluteten Slipanlagen der erwähnten Firma K[REDACTED]. Die Anlagen wurden beschädigt. Mit dieser Möglichkeit hatte Sc[REDACTED] gerechnet, sie aber in den Kauf genommen, um die drohenden unverhältnismäßig größeren Schäden dadurch zu verhindern. Nachdem der Kahn "Fr[REDACTED]" ständig geworden war, hängten sich mehrere Fahrzeuge an ihn an. Der Schiffer des Kahns "N[REDACTED]" warf, als dieser Kahn ins Treiben geriet, ebenfalls Anker. Nach dem Tidenwechsel lagen auf den Slipanlagen der Firma K[REDACTED] noch mehrere andere Fahrzeuge, die dorthin getrieben worden waren. Die Klägerin hat dem Schiffseigner Schw[REDACTED] den Streit verkündet, er ist ihr beigetreten. Die Beklagte hat den Kahn "Fr[REDACTED]" auf neue Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat vorgetragen, ihrer Versicherungsnehmerin, der Firma K[REDACTED], seien dadurch, daß Sc[REDACTED] über ihren Anlagen die Anker geworfen habe, Schäden in Höhe von mehr als 19.000 DM entstanden. Für diese habe die Beklagte als Ausrüster des Kahns "Fr[REDACTED]" nach § 904 Satz 2 BGB einzustehen. Einen Teil dieser Schäden mache sie, die Klägerin, als Rechtsnachfolger der Firma K[REDACTED] geltend. Sie hat im ersten Rechtszuge beantragt, die Beklagte zu 1) zu verurteilen, an sie, die Klägerin, 6.100 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 20. Juni 1948 zu zahlen und wegen dieses Betrages und der Kosten die Zwangsvollstreckung in den Kahn "Fr[REDACTED]" zu dulden. Die Beklagte hat Klageabweisung begehrt und erwidert, sie hafte als Aus-

rüster nur für ein Verschulden ihres Schiffers. Ein solches liege aber nicht vor. Etwaige Ansprüche aus § 904 Satz 2 BGB seien nicht gegen den Ausrüster, sondern nur gegen den Eigentümer des Kahnens zu richten, in dessen Interesse die Notstandsmaßnahme vorgenommen sei. Die Klägerin könne hier aber überhaupt keine Ansprüche aus § 904 BGB erheben, weil der Kahn "Fr[REDACTED]" erst durch den Anprall des Leichters "Irene K[REDACTED]", also eines Schiffes der Rechtsvorgängerin der Klägerin, ins Treiben gekommen sei. Der Leichter sei nicht ordnungsmäßig vertäut gewesen. Dafür sei die Firma K[REDACTED] verantwortlich. Im übrigen schließe bereits allein der Umstand, daß erst der Anprall des Leichters "Irene K[REDACTED]" gegen das Schiff "Fr[REDACTED]" den weiteren Verlauf der Dinge und den Schaden der Firma K[REDACTED] verursacht habe, Ansprüche dieser Firma und damit auch solche der Klägerin gegen sie, die Beklagte, aus. Die Schäden seien zudem nicht allein dadurch entstanden, daß Sch[REDACTED] die Anker des "Fr[REDACTED]" geworfen habe, um den Kahn ständig zu machen. Das Schiff des Nebenintervenienten habe nämlich ebenfalls über den Slipanlagen der Firma K[REDACTED] Anker geworfen und die Anlagen beschädigt. Außerdem hätten sich, nachdem der Kahn "Fr[REDACTED]" durch das Werfen der Anker ständig geworden sei, die Schiffe "W[REDACTED]" und "Fr[REDACTED]" an ihn gehängt. Auch der Kahn des Nebenintervenienten habe sich, obwohl er selbst Anker geworfen habe, auch noch an dem Kahn "Fr[REDACTED]" befestigt. Erst durch diese anderen Kähne sei der Ankerdruck des Kahns "Fr[REDACTED]" so groß geworden, daß erhebliche Schäden eingetreten seien. Die Schäden an den Slipanlagen seien ferner zum Teil auch dadurch erwachsen, daß infolge des Eisganges in der Nacht weitere Schiffe auf die damals überflutet gewesenen Anlagen geraten seien. Sie, die Beklagte, könne daher allenfalls nur für einen Teil des Schadens verant-

wortlich gemacht werden.

Die Klägerin und der Nebenintervenient sind der Darstellung der Beklagten entgegengetreten. Die Klägerin hat noch geltend gemacht, der ganze Geschehensablauf in der Nacht sei durch den Eisgang ausgelöst worden. Dieser habe mit solcher Wucht eingesetzt, daß die Duckdalben wie Streichhölzer geknickt seien und daß keine Maßnahme es habe verhindern können, daß die ordnungsmäßig vertäut gewesenen Fahrzeuge losgerissen worden seien. Hierbei sei es für die Anwendung des § 904 BGB gleichgültig, welches Fahrzeug zeitlich zuerst das Schicksal erlitten habe.

Das Landgericht hat durch Vernehmung von Zeugen Beweis erhoben und sodann durch Urteil vom 7. März 1951 für Recht erkannt:

Die Klage ist dem Grunde nach gerechtfertigt, jedoch mit der Maßgabe, daß die Beklagte nur mit dem Kahn "Fr[REDACTED]" haftet.

Die Beklagte hat gegen das Urteil Berufung eingelegt mit dem Antrage, die Klage abzuweisen. Die Klägerin und der Nebenintervenient haben beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Die Klägerin hat sich ferner der Berufung der Beklagten angeschlossen und beantragt, das angefochtene Urteil dahin zu ändern, daß auch ihre persönliche Forderung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werde. Die Beklagte hat Zurückweisung der Anschlußberufung beantragt. Sie hat noch vorgetragen, der Leichter Irene K[REDACTED] sei in der Unfallsnacht unbemannt gewesen. Mit Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse hätte sich aber ein Wachmann auf ihm befinden müssen. Dieser hätte, als der Leichter ins Treiben geriet, die notwendigen Maßnahmen, z.B. das Werfen des Ankers, veranlassen können, um den Leichter ständig zu machen oder seine

Fahrt zu verringern und so den Zusammenstoß mit dem Kahn Fritzen 36 abzuwenden oder seine Folgen herabzumindern. Die Klägerin hat dem widersprochen. Das Berufungsgericht hat durch Urteil vom 28. August 1951 die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf die Anschlußberufung der Klägerin das Urteil des Landgerichts wie folgt geändert:

Die Klage ist dem Grunde nach berechtigt. Die Beklagte haftet außer mit dem Kahn "Fr. [REDACTED]" auch persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie die Abweisung der Klage erstrebt. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß festgestellt, daß die Voraussetzungen eines Notstands im Sinne von § 904 Satz 1 BGB vorlagen, als der Schiffer Schulz die Anker des Kahns "Fr. [REDACTED]" über den Slipanlagen der Rechtsvorgängerin der Klägerin auswarf. Es ist weiter ohne Rechtsirrtum davon ausgegangen, daß die Beklagte Ausrüster des Kahns "Fr. [REDACTED]" im Sinne von § 2 BinnSchG ist. Hiergegen erhebt die Revision auch keine Angriffe. Sie macht jedoch geltend, das Berufungsgericht habe in anderen Richtungen sachliches Recht und Verfahrensrecht verletzt.

I. Die Revision bittet in erster Linie nachzuprüfen, ob die Haftungsvorschrift des § 904 Satz 2 BGB im Gebiet des Schifffahrtsrechts überhaupt anwendbar ist. Sie verweist hier auf die Bestimmung des § 734 HGB, die nach § 92 BinnSchG im Binnenschifffahrtsrecht entsprechend anzuwenden ist. Die Revision meint, der Rechtsgedanke, der

diesen Bestimmungen zugrunde liege, spreche dafür, die Haftung für Schäden, die durch Notstandsmaßnahmen von Schiffen entstünden, grundsätzlich auszuschliessen. Diese Rechtsauffassung trifft nicht zu. Die Vorschriften des § 734 HGB, § 92 BinnSchG betreffen die Haftung im Falle von Zusammenstößen von Schiffen, wenn der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt worden ist, oder wenn Ungewißheit über seine Ursachen besteht. Sie schließen für diese Fälle Ansprüche auf Ersatz derjenigen Schäden aus, die den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch den Zusammenstoß zugefügt werden. Diese in den Vorschriften enthaltene Begrenzung des Ausschlusses der Haftung für Ersatz genau umschriebener Schäden macht bereits eine entsprechende Anwendung für die hier in Rede stehenden Schäden der Klägerin unmöglich. Das Binnenschiffahrtsgesetz regelt die Haftung der Schiffseigner nicht erschöpfend. Neben den Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes finden grundsätzlich die Haftungs Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs ergänzend Anwendung, soweit sie nicht durch die Sonderregelung des Binnenschiffahrtsgesetzes eingeschränkt werden. So wird z.B. nach jetzt anerkannter Rechtsauffassung die Haftung aus § 831 BGB durch die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht berührt. Ebensowenig schließen diese eine Haftung aus § 904 Satz 2 BGB aus. Die Haftung aus dieser Vorschrift bleibt vielmehr, sofern ihre Voraussetzungen vorliegen, neben den Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes bestehen.

II. Das Landgericht und das Berufungsgericht haben die Rechtsauffassung vertreten, ein Eigentümer könne sich wegen der Schäden, die ihm ein Schiffer durch eine in Ausübung seiner Dienstverrichtungen vorgenommenen Notstandsmaßnahme im Sinne von § 904 BGB zufüge, grundsätzlich an den Ausrüster des Schiffes halten. Als Begründung führt das Landgericht § 15 BinnSchG und das Oberlandesgericht § 16 BinnSchG an. Diese Vorschriften treffen den in Rede stehenden Fall jedoch nicht unmittelbar. Der § 15 BinnSchG regelt die Vertretungsmacht des Schiffers nur für die Fälle, in denen das Schiff sich weder am Heimatort noch an einem Ort befindet, in dem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat. An diesen Voraussetzungen fehlt es hier. Der § 16 BinnSchG betrifft nur die Vertretungsmacht für den Abschluß von Rechtsgeschäften. Unter solchen sind aber nur die auf einen rechtlichen Erfolg gerichteten privaten Willenserklärungen zu verstehen, bei denen die Wirkung entsprechend dem auf sie gerichteten und geäußerten Parteiwillen eintritt (BGH NJW 1952, 417 und Lehmann Allgemeiner Teil zum BGB 5. Aufl § 20 zu V 1 b S 95). Bei Notstandshandlungen wird die Wirkung dagegen ohne Rücksicht auf den Parteiwillen und seine Äußerung unmittelbar durch das Gesetz bestimmt. Bei ihnen handelt es sich (Lehmann aaO) nicht um Rechtsgeschäfte, sondern um Rechtshandlungen im engeren Sinne. Trotzdem also §§ 15, 16 BinnSchG nicht zum Zuge kommen können, trifft die Rechtsansicht der Vorinstanzen, daß der Ausrüster für Schäden hafte, die durch Notstandsmaßnahmen entstehen, die der Schiffer in Ausübung von Dienstverrichtungen trifft, im Ergebnis zu. Die Angriffe der Revision gegen diese Rechtsauffassung gehen fehl. § 904 Satz 2 BGB besagt nicht ausdrücklich, gegen wen der Schadensersatzanspruch aus dieser Vorschrift besteht, ob

insbesondere nur gegen den Einwirkenden selbst oder ob gegebenenfalls gegen dessen Dienstherrn oder ob allgemein gegen denjenigen, zu dessen Gunsten die Einwirkung erfolgt ist. Die Fragen sind in der Rechtslehre umstritten. Aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie auch aus dem Zusammenhalt der beiden Sätze des § 904 BGB ist zu entnehmen, daß die Schadensersatzpflicht in der Regel denjenigen trifft, der auf die fremde Sache selbst eingewirkt hat, und zwar auch dann, wenn er die Einwirkung zu Gunsten eines anderen ausgeübt hat. Von dieser Regel bestehen aber Ausnahmen. Das Reichsgericht (RGZ 113, 301 ff. [3037]) hat bereits ausgeführt, wenn einem Führer eines Torpedoboots die Weisung erteilt werde, ein festgefahrenes Fährschiff abzuschleppen, so liege darin zugleich die Weisung, bei Ausübung seiner Obliegenheit alles zu tun, was zur Erhaltung und Rettung des Schiffes und seiner Mannschaft erforderlich werde, und darunter fielen auch Notstandsmaßnahmen. Das Reichsgericht hat in dem Falle die Haftung des Deutschen Reichs, von dem die Weisung ausging, aus § 904 Satz 2 BGB bejaht. Die vom Reichsgericht vertretene Rechtsauffassung ist weiter dahin zu entwickeln, daß, wenn ein Schiffer in Ausübung seiner Dienstverrichtungen eine Notstandsmaßnahme trifft, grundsätzlich der Ausrüster dem durch diese Maßnahme geschädigten Eigentümer im Rahmen von § 904 S 2 BGB in den Haftungsgrenzen des Binnenschiffahrtsgesetzes haftet. Die §§ 2, 3 Abs 1 BinnSchG bestimmen zwar nur, daß der Ausrüster für den Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Schiffsbesatzung, zu der nach § 3 Abs 2 BinnSchG auch der Schiffer gehört, einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung seiner Dienstverrichtungen zufügt. Diese Vorschriften, die also ein Verschulden des Schiffers, an dem es hier fehlt, fordern,

73

schließen aber eine Haftung des Ausrüsters für eine in Ausübung der Dienstverrichtungen getroffene Notstandsmaßnahme des Schiffers nicht aus. Die Haftungsbestimmung des § 3 BinnSchG berührt die des § 904 BGB nicht. Die Haftung des Ausrüsters gemäß § 904 BGB ergibt sich hier aus folgenden Erwägungen. Nach § 2 BinnSchG ist der Ausrüster als Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes anzusehen. Das bedeutet, daß er in Bezug auf die Rechte und Pflichten, welche sich aus der Verwendung des Schiffes zur Binnenschiffahrt ergeben, als Schiffseigner gilt. Er muß daher auch die Folgen der Verwendung des fremden Schiffes zu der Binnenschiffahrt im Rahmen der Haftungsgrenzen des Binnenschiffahrtsgesetzes auf sich nehmen. Er hatte in seiner Eigenschaft als Schiffseigner die Führung des Schiffes dem Schiffer Schulz anvertraut und war dessen Dienstherr. Nach § 7 Abs 2 BinnSchG war Schulz verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Diese Pflicht lag ihm, wie § 7 Abs 2 BinnSchG besagt, insbesondere gegenüber dem Schiffseigner, also beim Bestehen des Ausrüsterverhältnisses dem Ausrüster, somit der Beklagten, gegenüber ob. Wenn dem Schiff selbst eine gegenwärtige Gefahr droht oder wenn durch das Schiff solche Gefahren Dritten drohen und wenn dadurch unverhältnismäßig hohe Schäden zu besorgen sind, so fällt es in den Rahmen der dem Schiffer dem Ausrüster gegenüber bestehenden Pflichten, diese Gefahren nach Möglichkeit abzuwenden. Ist hierzu die Einwirkung auf eine Sache eines Dritten nötig und ist der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Dritten entstehenden Schaden unverhältnismäßig groß, so gehört es zu den Dienstpflichten, die dem Schiffer dem Ausrüster gegenüber obliegen, die Notstandshandlungen vorzunehmen. Schäden,

die aus der Wahrung dieser Pflichten eines Schiffers dem Eigentümer der durch die Notstandshandlung beschädigten Sache erwachsen, sind in solchen Fällen unmittelbare Folgen der von dem Ausrüster vorgenommenen Verwendung des Schiffes zur Binnenschifffahrt. Für sie im Rahmen des § 904 Satz 2 BGB in den Haftungsgrenzen des Binnenschifffahrtsgesetzes aufzukommen, ist dann aber Sache des Ausrüsters. Das ergibt sich aus der Rechtsstellung, die § 2 BinnSchG dem Ausrüster einräumt. Da das Werfen des Ankers durch den Schiffer Sch. eine Notstandsmaßnahme im Sinne von § 904 Satz 1 BGB war und da ihre Vornahme nach den obigen Darlegungen zu den dem Schiffer Sch. dem Ausrüster gegenüber obliegenden Pflichten gehörte, so bestehen gegen die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts, daß die Beklagte als Ausrüster für die Schäden aus § 904 Satz 2 BGB grundsätzlich aufzukommen hat, schon aus den bisher dargelegten Gründen keine Rechtsbedenken. Die Berechtigung der Rechtsansicht ergibt sich ferner aus folgender Erwägung. Die von Sch. in Ausübung seiner Dienstverrichtungen vorgenommene Handlung stellte an sich eine vorsätzliche Verletzung fremden Eigentums dar. Für sie hätte Schulz nach § 823 Abs 1 BGB ungeschränkt und die Beklagte als Ausrüster nach §§ 3, 4 Abs 1 Ziff 3, 114 BinnSchG dinglich und beschränkt persönlich ohne weiteres einzustehen gehabt, wenn nicht die Notstandsvoraussetzungen des § 904 Satz 1 BGB vorgelegen hätten. Diese haben aber zugleich mit der Beseitigung der Widerrechtlichkeit des Handelns den Anspruch aus § 904 Satz 2 BGB ausgelöst, weil der Eigentümer, der die Einwirkung hinnehmen muß, dafür einen besonderen Schadensersatzanspruch erhalten soll. Gerade wenn das Verhältnis, in dem § 823 Abs 1 BGB und § 904 BGB zueinander und ferner die §§ 2,

3, 4 Abs 1 Ziff 3, 7, 114 BinnSchG zu den erwähnten Vorschriften des BGB stehen, berücksichtigt wird, ergibt sich ebenfalls zwangsläufig die Haftung des Ausrüsters für die Schadensersatzansprüche, die durch die Notstandsmaßnahmen des Schiffers ausgelöst werden.

Grundsätzlich haftet der Schiffseigner, und somit auch der Ausrüster, für Ansprüche, die auf Verschulden des Schiffers gegründet werden, nach § 4 Abs 1 Ziff 3 BinnSchG zunächst nur dinglich mit Schiff und Fracht. Aus der Rechtsstellung des Ausrüsters und der grundsätzlichen Regelung seiner Haftung im Binnenschiffahrtsgesetz folgt aber weiter, daß der Ausrüster auch für den aus § 904 Satz 2 BGB folgenden Anspruch zunächst nur dinglich haftet (so auch Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl § 13 VI 3 S 133 für die Haftung des Reeder's nach § 904 Satz 2 BGB). Eine beschränkt dingliche Haftung muß, worauf Vortisch-Zschucke (§ 102 BinnSchG Anm I a S 677) und Mittelstein (2. Aufl § 102 BinnSchG Anm 2 S 415) mit Recht hinweisen, notwendig dazu führen, dem Gläubiger ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht einzuräumen, denn ohne die Gewährung einer solchen Sicherheit könnte die Haftungsbeschränkung den Gläubiger unter Umständen praktisch rechtlos machen. Diese Folgerung nötigt dann aber ferner dazu, den in § 102 BinnSchG aufgeführten, bestimmt umgrenzten Kreis der Forderungen, die die Rechte eines Schiffsgläubigerrechtes gewähren, zu erweitern und zugleich den Rang der aus § 904 Satz 2 BGB entspringenden Forderungen im Verhältnis zu den im § 102 BinnSchG im einzelnen festgelegten Forderungen näher zu bestimmen. Der Revision ist zuzugeben, daß es sich hierbei um eine Anerkennung eines weiteren dinglichen Rechtes und damit

zugleich um eine Ergänzung des Gesetzes handelt. Die Bedenken, die die Revision hiergegen und damit zugleich auch in diesem Zusammenhange wiederum gegen die Haftung des Ausrüsters für Ansprüche aus § 904 Satz 2 BGB überhaupt erhebt, greifen nicht durch. Es liegt hier, wie die obigen Darlegungen zeigen, eine Lücke im Gesetz vor. Sie ist im Wege der Rechtsfindung unter Fortentwicklung der Grundgedanken und des Zweckes des Gesetzes durch einen gerechten Ausgleich der Interessen des Schiffseigners, und damit auch des Ausrüsters, sowie des durch die Notstandshandlung Geschädigten und der übrigen Schiffsgläubiger auszufüllen. Die Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte muß dazu führen, dem Gläubiger der in Rede stehenden Forderungen die Rechte des Schiffsgläubigers im Range der Ziff 5 des § 102 BinnSchG zu gewähren und auf diese Forderungen dann auch die Bestimmungen der §§ 106 bis 109 BinnSchG entsprechend anzuwenden. Der Senat verkennt nicht, daß durch die dargelegte Ausweitung des § 102 Ziff 5 BinnSchG eine Verschlechterung der in Ziff 5 einzeln aufgeführten Forderungen und vor allem auch der in § 106 Ziff 6 festgelegten Ansprüche eintreten kann. Die sich in dieser Richtung ergebenden Bedenken können jedoch nicht ausschlaggebend in das Gewicht fallen, weil nach den obigen Ausführungen die hier in Betracht kommenden Forderungen aus § 904 Satz 2 BGB ihrem Wesen nach den in § 102 Ziff 5 BinnSchG aufgeführten nahestehen und es an der inneren Berechtigung fehlt, sie schlechter zu behandeln als diese, und weil ferner der Gesetzgeber, wie insbesondere § 108 BinnSchG lehrt, die in § 102 Ziff 6 BinnSchG erwähnten Forderungen in jeder Hinsicht ungünstiger behandelt wissen will, als alle anderen Schiffsgläubigerforderungen. Zusammenfassend ist insoweit zu sagen, daß gegen das angefoch-

tene Urteil in all den bisher erörterten Punkten keine durchgreifenden Bedenken bestehen.

Die Beklagte hat unstreitig den Kahn Fr. [REDACTED] in Kenntnis der Forderung der Klägerin auf neue Reisen ausgesandt. Ist dem aber so, so treffen die weiteren Folgerungen des Berufungsgerichts, daß die Beklagte dann auch beschränkt persönlich gemäß der Vorschrift des § 114 BinnSchG zu haften hat, zu. Die Bedenken, die das Landgericht hiergegen erhoben und die sich auch die Revision zu eigen gemacht hat, greifen nicht durch, weil der Beklagten nach den obigen Ausführungen ein Schiffsgläubigerrecht zusteht.

III. Die Revision macht weiter geltend: Selbst wenn der Ausrüster an sich für Ansprüche aus § 904 Satz 2 BGB haften sollte, und wenn auch die Ausführungen des Berufungsgerichts über die dingliche und beschränkt persönliche Haftung des Ausrüsters für Ansprüche aus § 904 Satz 2 BGB rechtsgrundsätzlich zutreffen sollten, so müsse eine Haftung der Beklagten im vorliegenden Falle mindestens deshalb ausscheiden, weil der gesamte Geschehensablauf hier erst dadurch ausgelöst worden sei, daß der Leichter der Rechtsvorgängerin der Klägerin gegen den Kahn Fr. [REDACTED] gestoßen sei. Die Notstandshandlung des Schiffers Sch. [REDACTED], aus der die Klägerin die Rechte herleite, sei hier erst durch ein Schiff der Rechtsvorgängerin der Klägerin verursacht worden. Daher müsse die Klägerin den Schaden tragen, und zwar auch dann, wenn der Anprall des Leichters gegen den Kahn Fr. [REDACTED] nicht auf einem von der Rechtsvorgängerin der Klägerin zu vertretenden Verschulden beruhen sollte. Im übrigen liege ein solches Verschulden jedoch vor.

1. Es ist zunächst auf die Frage einzugehen, ob das Losreißen des Leichters Irene K. und der Zusammenstoß mit dem Kahn Fr. auf einem Verschulden der Rechtsvorgängerin der Klägerin beruhte. Wäre das der Fall gewesen, dann würde die Rechtsvorgängerin der Klägerin nämlich der Beklagten für alle durch ihr Verschulden adäquat entstandenen Schäden aufzukommen haben. In dem Falle könnte die Klägerin auch mit den Ansprüchen aus § 904 Satz 2 BGB nicht durchdringen, weil ihre Rechtsvorgängerin die Notstandsmaßnahme dann selbst schuldhaft verursacht hätte. Das Berufungsgericht hat indessen ohne Rechtsverstoß festgestellt, daß der Leichter ordnungsmäßig vertäut war und daß er nur durch den Bruch der Pfahlgruppe, die auf höhere Gewalt zurückzuführen war, ins Treiben gekommen ist. Die gegenteilige Behauptung der Beklagten hat das Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme, die zu würdigen allein Sache des Tatrichters war, ohne Rechtsverletzung für widerlegt erachtet. Die Beklagte hatte in ihrer Berufungsbegründung zwar noch geltend gemacht, der Rechtsvorgängerin der Klägerin sei es als ein für die Entstehung des Schadens ursächliches Verschulden anzurechnen, daß sich auf dem Leichter in der Unfallsnacht kein Schiffsmann zur Bewachung befunden habe. Auf dieses Vorbringen ist das Berufungsgericht in seinen Urteilsgründen nicht eingegangen. Die Revision rügt hier Verletzung des § 286 ZPO. Die Rüge greift nicht durch. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Eisgang plötzlich eingesetzt. Nach dem von der Beklagten eingereichten Havarieprotokoll hat weder ihr eigener Schiffer Sch. noch der Schiffer des Kahns N. in der Nacht Wache gehalten. Laut dem Havarieprotokoll hat Sch. damals ausgesagt, am 22. Februar 1948 sei so

73

gut wie noch kein Eis auf der Elbe gewesen. Nach seiner gerichtlichen Aussage ist Sch. in der Nacht erst aufgewacht, als die Festmacherdrähte bereits krachten und der Leichter schon auf den Kahn zutrieb. Bei dieser Sachlage fehlt es an einer hinreichend substantiierten Darlegung der Beklagten, daß der Geschehensablauf ein anderer gewesen wäre, wenn sich in der Unfallsnacht auf dem Leichter ein Wachmann befunden hätte. Es ist bei dem festgestellten unstreitigen Sachverhalt nicht zu ersehen, auf welche Weise bei dem plötzlich einsetzenden starken Eisgang und vor allem bei dem feststehenden nur sehr geringen Abstand, in dem die Fahrzeuge zueinander lagen, ein Wachmann es hätte verhindern können, daß der Leichter, nachdem die Pfähle gebrochen waren, bei den Stromverhältnissen ins Treiben geriet und gegen den Kahn Fr. , der ganz in seiner Nähe lag, stieß. Somit kann es dahinstehen, ob der Leichter in der Nacht überhaupt von einem Schiffsmann hätte bewacht werden müssen. Wenn das Berufungsgericht es unterlassen hat, auf die Frage der Bewachung, die, wie erörtert, nicht entscheidungserheblich ist, einzugehen, so kann der in der Richtung gerügte Verfahrensmangel nicht zur Aufhebung des Urteils führen, weil dieses nicht auf ihm beruht und der Verstoß die Beklagte also im Ergebnis nicht beschwert (§ 563 ZPO). Die Feststellung des Berufungsgerichts, der Anprall des Leichters gegen den Kahn Fr. sei nur auf höhere Gewalt zurückzuführen, ist nach alledem verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden.

2. Es ist nunmehr auf den weiteren Angriff der Revision einzugehen, daß eine Ersatzpflicht aus § 904 Satz 2 BGB hier, auch wenn die Rechtsvorgängerin der Klägerin kein Verschulden treffe, grundsätzlich aus-

scheiden müsse, weil der gesamte Geschehensablauf erst durch den Anprall des Leichters gegen den Kahn Fr. ■■■■ ausgelöst worden sei. Das Bürgerliche Gesetzbuch regelt die sich aus einem Notstand ergebenden Befugnisse und die Rechtsfolgen ihrer Ausübung in den Vorschriften des § 904 BGB und des § 228 BGB. Die Bestimmungen stehen rechtsgrundsätzlich im Zusammenhang. Obwohl die Vorschrift des § 904 BGB sich im Sachenrecht und die Bestimmung des § 228 BGB sich im allgemeinen Teil des Bürgerlichen Gesetzbuchs befindet, enthält § 904 BGB die allgemeine Bestimmung des Notstandsrechts und regelt § 228 BGB nur einen Sonderfall. Der § 904 Satz 2 BGB schreibt für den Schaden, der dadurch entsteht, daß durch eine Notstandshandlung auf eine Sache eines Dritten eingewirkt wird, grundsätzlich eine Schadensersatzpflicht vor. In Abweichung hiervon entfällt die Schadensersatzpflicht in dem im § 228 BGB geregelten Sonderfall, in dem sich die Einwirkung gegen diejenige Sache richtet, durch die die Gefahr droht, die also die Zwangslage verursacht hat. Auch in diesem Fall besteht jedoch dann eine Ersatzpflicht, wenn der Einwirkende die durch die Sache drohende Gefahr verschuldet hat. Der Unterschied zwischen § 904 BGB und § 228 BGB besteht im wesentlichen darin, daß § 904 BGB den Notstandsangriff gegenüber einer an der Entstehung des Notstands unbeteiligten Sache, also gegenüber einer Sache, durch die keine Gefahr droht, regelt, während sich § 228 BGB auf die Notstandsverteidigung gegenüber einer gefahrbringenden Sache bezieht. Im Falle des Notstandsangriffs (§ 904 BGB) besteht die Ersatzpflicht, im Falle der Notstandsverteidigung (§ 228 BGB) entfällt sie, außer wenn der Einwirkende die Gefahr verschuldet hat. In dem hier in Rede stehenden Falle lag keine Not-

standsverteidigung, sondern ein Notstandsangriff gegenüber einer an der Entstehung des Notstands unbeteiligten Sache vor. Die Slipanlage der Rechtsvorgängerin der Klägerin hatte den Notstand nicht verursacht, von ihr drohten dem Kahn Fr. [REDACTED] keine Gefahren. Hätte die Slipanlage, auf der der Schiffer Sch. [REDACTED] als Notstandsmaßnahme die Anker geworfen hat, nicht zufällig dem Schiffseigner des Leichters Irene K. [REDACTED], sondern einem anderen Eigentümer gehört, so könnte es keinem Zweifel unterliegen, daß die Beklagte diesem gemäß § 904 Satz 2 BGB nach den obigen Darlegungen schadensersatzpflichtig wäre und daß sie auch keine Ersatzansprüche gegen die Rechtsvorgängerin der Klägerin besitzen würde, weil es an einem Rechtsgrunde dafür mangeln würde. Der Umstand, daß durch die von Sch. [REDACTED] getroffene Notstandsmaßnahme zufällig nicht auf das Gelände eines anderen Eigentümers, sondern auf die Anlage des Schiffseigners der Irene K. [REDACTED], also der Firma K. [REDACTED], eingewirkt worden ist, und daß eine Anlage der Firma K. [REDACTED] dadurch beschädigt worden ist, kann die Rechtslage, die sich aus § 904 BGB ergibt, nicht ändern. Die Voraussetzungen des § 228 BGB sind nicht gegeben, für eine analoge Anwendung dieser Sondervorschrift ist kein Raum. Auch wenn die Grundgedanken und der Sinn der gesetzlichen Bestimmungen über das Notstandsrecht berücksichtigt werden, läßt sich hier ein Wegfall der Schadensersatzpflicht entgegen der Auffassung der Revision nicht rechtfertigen. Das Gesetz enthält hier auch keine Lücke, die im Wege der Rechtsfindung auszufüllen wäre. In der Abhandlung von Trappenberg-Scheurel "Über die zivilrechtlichen Folgen der Rettung des Selbstmörders" (Studien zur Erläuterung des bürgerlichen Rechts 1932, Heft 47 S 41 und 51) wird allerdings ausgeführt, § 904 BGB gehe davon

aus, daß der Eigentümer bei der Herbeiführung der Gefahr unbeteiligt sei, aus diesem Grunde könne er nicht genötigt werden, sein Eigentum entschädigungslos fremden Interessen zu opfern (Ähnlich auch von Tuhr, Allgemeiner Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts § 97). Diese Gedankengänge mögen zutreffen. Selbst wenn man sie weiter dahin entwickeln wollte, daß ein Eigentümer, der an der Herbeiführung der Gefahr beteiligt ist, grundsätzlich keine Ersatzansprüche besitze - also auch wenn die Voraussetzungen des § 228 BGB nicht vorliegen -, könnten diese Erwägungen dem Klageanspruch hier nicht entgegenstehen. Von einem rechtserheblichen "Beteiligtsein" eines Eigentümers kann nämlich nur dann gesprochen werden, wenn er eine für die Entstehung des Schadens wesentliche Handlung vorgenommen hat, für die ihn die Verantwortung trifft oder wenn ihm eine entsprechende Unterlassung zur Last fällt. Hier liegen die Dinge nach den verfahrensrechtlich nicht zu beanstandenden Feststellungen des Berufungsgerichts, wie bereits erörtert, indessen so, daß der Leichter ordnungsmäßig vertäut war und daß die Ursache, aus der er ins Treiben geriet, allein der starke Eisgang, der plötzlich eingesetzt hatte, also höhere Gewalt war. Die Tatsache, daß der Leichter gegen den Kahn Fr. [REDACTED] gestoßen ist, beruhte nicht auf einer Handlung oder Unterlassung der Rechtsvorgängerin der Klägerin, sondern war lediglich eine nicht abzuwendende Auswirkung höherer Gewalt. Bei einer solchen Sachlage kann nicht davon gesprochen werden, daß die Rechtsvorgängerin der Klägerin an der Entstehung des Notstands im Rechtssinne beteiligt war. Der Schiffer Sch. [REDACTED] hat die Notstandsmaßnahme hier zur Abwendung von Gefahren vorgenommen, die allein durch höhere Gewalt verursacht worden waren. Ist dem aber so, so läßt sich die Haftungs-

bestimmung des § 904 Satz 2 BGB nicht ausschließen. Die Geltendmachung der sich aus dieser Vorschrift ergebenden Ansprüche verstößt bei Zugrundelegung des festgestellten Sachverhalts auch nicht gegen Treu und Glauben. Eine unzulässige Rechtsausübung liegt nicht vor. Das Berufungsgericht hat, entgegen der Auffassung der Revision, § 242 BGB nicht verletzt.

IV. Auch die weiteren Rügen der Revision sind nicht berechtigt. Das Berufungsgericht stellt fest, daß der Schiffer des Kahns N. [REDACTED] außerhalb der Slipanlage der Rechtsvorgängerin der Klägerin Anker geworfen und die Slipanlage nicht beschädigt hat. Das Berufungsgericht würdigt weiter das Beweisergebnis ohne Rechtsverstoß dahin, daß auch andere Fahrzeuge die Slipanlage nicht beschädigt haben. Es stellt ferner fest, daß nur der Schiffer des Kahns Fr. [REDACTED] auf der Slipanlage Anker geworfen hat. Es geht des weiteren zwar davon aus, daß sich, nachdem der Schiffer Sch. [REDACTED] die Anker geworfen hatte und der Kahn Fr. [REDACTED] dadurch ständig geworden war, mehrere Fahrzeuge an diesen Kahn angehängt haben und daß dadurch der Ankerdruck verstärkt worden ist. Es ist jedoch der Auffassung, daß die Berechtigung der gegen die Beklagte erhobenen Schadensersatzansprüche dadurch nicht berührt werde. Die Revision vertritt demgegenüber die Rechtsansicht, der der Rechtsvorgängerin der Klägerin erwachsene Schaden müsse mindestens anteilmäßig unter die Beklagte und die Schiffseigner der Fahrzeuge verteilt werden, die sich an den Kahn Fr. [REDACTED] angehängt hätten, nachdem dieser ständig geworden sei. Dem vermag der Senat nicht beizutreten, vielmehr ist der angefochtenen Entscheidung auch in diesem Punkte im Ergebnis zu folgen. Das Berufungs-

gericht hat nach seinen Feststellungen auf Grund der Beweisaufnahme für erwiesen erachtet, daß nur der Ankerwurf des Schiffers Sch[REDACTED] für die Beschädigung der Slipanlage ursächlich war. Diese Feststellung ist verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden. Es ist auch nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht den Begriff der Kausalität verkannt hat. War das Werfen der Anker aber für den geltend gemachten Schaden ursächlich, so hat die Beklagte nach den obigen Darlegungen dafür zu haften. Der Umstand, daß sich durch das Anhängen der anderen Schiffe der Ankerdruck verstärkt haben mag, ist bei der gegebenen Sachlage für die Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte auch schon deshalb unerheblich, weil es im Sachvorbringen an jedem Anhaltspunkt dafür fehlt, daß auch nur ein Teil des Schadens auf die Tatsache des Anhängens zurückzuführen ist. Somit bestehen gegen die grundsätzliche Haftung der Beklagten für den durch das Werfen der Anker erwachsenen Gesamtschaden keine rechtlichen Bedenken.

V. Die Revision macht schließlich geltend, der Rechtsvorgängerin der Klägerin seien durch die Notstandsmaßnahmen zugleich Ansprüche gegen den Eigentümer der Hi[REDACTED] Werft und gegen den Ha[REDACTED] Staat aus ungerechtfertigter Bereicherung und Aufopferung erwachsen. Das folge daraus, daß Sch[REDACTED] auf den Slipanlagen die Anker geworfen habe, um die Hi[REDACTED] Werft und die Elbbrücken nicht zu beschädigen. Diese Ansprüche gegen die Hi[REDACTED] Werft und gegen den Ha[REDACTED] Staat minderten aber die Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte. Das habe das Berufungsgericht rechtsirrtümlich nicht berücksichtigt. Die Rüge ist ebenfalls unbegründet. Abgesehen von anderen durchgreifenden Beden-

ken scheitert sie bereits am Folgenden: Die Tatsache, daß die Hi [REDACTED] Werft und der Hamburgische Staat in der Unfallsnacht durch den Kahn Fr [REDACTED] nicht beschädigt worden sind, stellt keine ungerechtfertigte Bereicherung dar. Für Aufopferungsansprüche der Rechtsvorgängerin der Klägerin gegen den Eigentümer der Hi [REDACTED] Werft und gegen den Ha [REDACTED] Staat fehlt es schon deshalb an einer Rechtsgrundlage.

Da ein sonstiger entscheidungserheblicher Rechtsfehler in dem Berufungsurteil nicht enthalten ist, so war die Revision der Beklagten, wie geschehen, zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 101 ZPO.

Lindenmaier

Schmidt

Wilde

Krüger-Nieland

Benkard