

5. In welchem Umfange haften der Schiffer und Rheder dritten Personen für den diesen aus der Untüchtigkeit der zum Laden oder Löschen verwendeten Gerätschaften erwachsenen Schaden, wenn diese Arbeiten durch besondere Stauer mit deren Gerätschaften bewirkt werden?

H.G.B. Artt. 445. 451. 478—481.

I. Civilsenat. Urtheil v. 24. Januar 1883 i. C. R. (Bekl.) w. B. Wwe.  
(Rl.) Rep. I. 496/82.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Es ist zwischen den Parteien unstreitig, daß der Ehemann der Klägerin am 7. Februar 1882, als er im Auftrage der Firma James Gibson & Co. Waren in seiner Rolle an Seite des im Hamburger Hafen liegenden englischen Dampfschiffes „John Ormston“ gebracht hatte, dadurch, daß das Tau einer f. g. Brook, in welcher fünf zusammen circa 600 Pfund schwere Fässer Butter aus einer Schute an Bord des „John Ormston“ gewunden wurden, an der Stelle, an welcher es an dem Windehaken befestigt war, riß, durch drei insolge dessen herabstürzende Butterfässer im Rücken getroffen und schwer verletzt, auch in Folge dieser Verletzungen am 17. Februar 1882 gestorben ist.

Der Beklagte, welcher für die von der Klägerin auf Schadensersatz in Anspruch genommene Rhederei des „John Ormston“ als Kavent eingetreten ist, wurde in dieser Eigenschaft in erster Instanz verurteilt, der Klägerin für die Zeit von 20 Jahren, beginnend mit dem 7. Februar 1882, eine jährliche Rente von 1000 M, welche jedoch im Falle ihrer Wiederverheirathung wegfällt, zu zahlen und seine dagegen erhobene Berufung ist vom Oberlandesgerichte als unbegründet verworfen.

Die hiergegen vom Beklagten eingelegte Revision erweist sich als unbegründet.

Der Berufsungsrichter geht mit Recht davon aus, daß nach Art. 451 H.G.B. der Rheder für den Schaden verantwortlich ist, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Wenn der Berufsungsrichter hierbei den Art. 451 a. a. D. dahin versteht, daß derselbe keine selbständige Verpflichtung des Rheders statuirt, sondern diesen nur für haftbar erkläre, sofern auch die betreffende Person der Schiffsbesatzung selbst aus ihrem Verschehen hafte, so bedarf die Richtigkeit dieser Auffassung hier keiner Prüfung, da sie dem Beklagten günstig ist und die Entscheidung des Berufsungsrichters hierauf nicht beruht.

Mit Recht nimmt der Berufsungsrichter dann ferner an, daß die Artt. 478—481 H.G.B. zunächst von den Verpflichtungen des Schiffers gegen den Rheder handeln, und daß insbesondere nach Art. 479 a. a. D. zwar auch den dort genannten Personen, aber auch nur diesen, ein direktes Klagerrecht aus den Verschehen des Schiffers gegen diesen auf Grund ihrer an sich gegen den Rheder begründeten Kontraktansprüche

zusteht, wobei anerkannt wird, daß der Ehemann der Klägerin in einem der hier bezeichneten Kontraktverhältnisse zu der beklaglichen Rhederei nicht gestanden habe. Damit ist aber die Haftung des Schiffers aus einer aquilischen Verschuldung auch anderen als den in Art. 479 a. a. D. genannten Personen gegenüber, wie der Berufungsrichter weiter mit Recht annimmt, keineswegs ausgeschlossen, woraus sich dann auch die nach Art. 451 a. a. D. angenommene Haftung der beklaglichen Rhederei für ein solches Verschulden ergibt.

Auch die Gründe, aus denen der Berufungsrichter annimmt, daß im vorliegenden Falle die Verletzung und der Tod des Ehemannes der Klägerin auf ein Verschulden des Schiffers des „John Drmston“ zurückzuführen sei, lassen eine Rechtsverletzung nicht erkennen.

Allerdings war unbestrittenermaßen die Übernahme und Verstaung der Ladung von dem Schiffer einem Stauer — Oldenburg — übertragen, welchem auch die zerrissene Brook gehörte. Dieser Umstand ist aber vom Berufungsrichter nicht unberücksichtigt gelassen, indem derselbe bemerkt, daß der Schiffer sich nicht ohne weiteres auf die Stauer habe verlassen dürfen. Diese Erwägung ist richtig, und ebenso ist es zutreffend, wenn der Berufungsrichter annimmt, es sei eine aus der dienstlichen Stellung des Schiffers sich ergebende Pflicht desselben, sich zuvor von der Haltbarkeit der zum Übernehmen der Ladung aus den Schuten zu benutzenden Gerätschaften zu überzeugen, welche Pflicht selbst dann nicht cessiere, wenn Zwangstauer zum Einnehmen und Stauen der Ladung angenommen werden müssen. Denn nach Art. 481 H.G.B. hat der Schiffer, und zwar auch dann, wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird, für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen zu sorgen. Dies gehört mithin zu seinen Dienstverrichtungen, bei welchen er nach Art. 478 H.G.B. die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat, deren Vernachlässigung ein nach Art. 451 H.G.B. die Verantwortlichkeit des Rheders für den dadurch dritten Personen zugefügten Schaden begründet. Der Beklagte meint nun freilich, daß der Schiffer, welcher zum Übernehmen und Verstauen der Ladung einen besondern, nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Stauer annimmt und diesem auch die Stellung der dazu erforderlichen Gerätschaften überläßt, nur wegen einer culpa in eligendo hafte, und rügt deshalb Verletzung der Artt. 481. 445 H.G.B. Dieser Ansicht kann aber nicht beigetreten werden. Denn obwohl — wie bereits vom

Reichsoberhandelsgerichte in dessen Entsch. Bd. 19 S. 263 flg. in zutreffender Weise näher ausgeführt ist — der Schiffer nach Art. 481 H.G.B. nicht ohne weiteres und in allen Fällen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften und für die Ordnungsmäßigkeit der Stauung einzustehen hat und der Umfang desjenigen, worauf er seine Sorgfalt zu richten hat, ein verschiedener sein kann, je nachdem er die Stauung selbst und durch seine Leute bewirkt oder vertragsmäßig, insolge bestehender obrigkeitlicher Anordnung oder freiwillig durch Dritte bewirken läßt, so bleibt doch, wie aus Art. 481 a. a. O. hervorgeht, der Schiffer immer prinzipiell die vermöge seiner dienstlichen Stellung auf dem Schiffe zunächst verantwortliche Person, und dieser ihm gesetzlich obliegenden Verantwortlichkeit vermag er sich nicht dadurch zu entschlagen, daß er — wie es hier geschehen ist — freiwillig eine dritte Person für sich handeln läßt. Daraus folgt, daß der Schiffer nicht nur bei der Auswahl des Stauers mit Sorgfalt zu verfahren hat, sondern daß ihm auch die Überwachungspflicht obliegt. Wenn der Berufungsrichter die hierbei aufzuwendende Sorgfalt dahin definiert, daß der Schiffer für *omnis culpa* in dem Sinne hafte, daß er die von einem ordentlichen Manne unter den gegebenen Umständen zu erwartende Vorsicht und Bedachtsamkeit zu prästieren habe, so erscheint auch diese Annahme rechtlich als durchaus zutreffend. Die Gründe des ersten Richters aber, welche der Berufungsrichter für die weitere Annahme in Bezug nimmt, daß unter den Umständen des vorliegenden Falles der Schiffer bei Anwendung jener Sorgfalt in der Lage gewesen wäre, die Schadhaftheit der von dem Stauer Oldenburg verwendeten Brook zu konstatieren, beruhen auf thatfächlicher Würdigung, und es ist weder ersichtlich, daß dieselbe durch einen rechtlichen Irrtum beeinflusst ist, noch daß ein erheblicher Umstand dabei übersehen wurde. Auch ist es nicht rechtsirrtümlich, sondern vielmehr rechtlich wohl begründet, wenn der Berufungsrichter auf den Einwand des Beklagten hinzufügt, es sei, falls der Schiffer selbst die genügende Sachkenntnis zur Prüfung der Haltbarkeit der Brook nicht besessen haben sollte, seine Pflicht gewesen, einen Sachverständigen zu Räte zu ziehen. Wenn der Beklagte hiergegen in der Revisionsinstanz noch geltend gemacht hat, der Schiffer habe hierbei dem Stauer die bessere Sachkenntnis zutrauen dürfen, so trifft dies schon deshalb nicht zu, weil der Schiffer auch die Möglichkeit einer Nachlässigkeit oder eines Leichtsinnes auf Seiten des Stauers zu

---

berücksichtigen hatte. Außerdem geht der Gesetzgeber, indem er in Art. 481 H.G.B. dem Schiffer die Sorge für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen auferlegt, offenbar davon aus, daß ein ordentlicher Schiffer sich im Besitze der hierzu erforderlichen Kenntnisse befinden müsse.“...