

29. Gehören zur Schiffsbesatzung in dem Sinne, daß der Rheder für ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verantwortlich ist, auch solche Personen, welche nur vorübergehend zur Verrichtung von Schiffsdiensten angestellt sind? Kriterium für die Frage, ob eine Thätigkeit zu den Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung gehört. Sind unter den durch eine Person der Schiffsbesatzung beschädigten „dritten“ Personen auch die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung selbst zu verstehen?

H. G. B. Artt. 455. 451. 554. 593.

Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 §. 3 Abs. 2.

I. Civilsenat. Ur. v. 26. April 1884 i. S. Flensburger Dampfschiff-
fahrts-Gesellschaft (Bekl.) w. F. (Kl.) Rep. I. 95/84.

I. Landgericht Flensburg.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Aus den Gründen:

„Am 23. Dezember 1881 wurde der Versuch gemacht, das der Beklagten gehörige, mit einer für H. bestimmten Ladung Steinkohlen in Flensburg angelangte Dampfschiff Quarta, Kapitän Hage, dessen Mannschaft schon tags vorher entlassen war und welches mit seinem Vordertheile dicht an dem Bollwerke, an welchem es entlöschet werden sollte, lag, während der tiefer gehende Hinterteil des Wasserstandes wegen in einiger Entfernung von dem Bollwerke geblieben war, auch mit dem Hinterteile näher an das Bollwerk heranzubringen. Dies geschah mittelst einer auf dem Schiffe befindlichen Dampfwinde (winch), und

zwar in der Weise, daß ein am Lande befestigtes Tau um die Walze der Winde gelegt, das Tau auf dem Schiffe straff angezogen und nun die Winde, mit deren Bedienung der beklagliche Inspektor Jessen einen gewissen Johannsen, einen früheren Matrosen, den die Beklagte gegenwärtig mit Dienstleistungen am Lande und auf ihren im Heimathafen anwesenden Schiffen beschäftigt, beauftragt hatte, in Betrieb gesetzt wurde, wodurch sich das Tau aufrollte und das Schiff näher an das Bollwerk heranzog. . . . Bei dieser Arbeit soll der gedachte Johannsen nach Klägers Angabe einmal einen erforderlichen Warnungsruf unterlassen haben und soll dadurch bewirkt sein, daß der Kläger, welcher zu den von dem Ladungsempfänger H. mit der Löschung der Ladung beauftragten Arbeitern gehörte und welcher mit zwei anderen Arbeitern das Tau als der vorderste Mann hielt, vornübergerissen wurde und, als er, um sich zu halten, um sich griff, mit der linken Hand in das Räderwerk der Dampfwinde geriet, durch welches die Hand dermaßen verlegt wurde, daß sie amputiert werden mußte.

Der Kläger beansprucht dieserhalb von der Beklagten als Entschädigung eine jährliche Rente . . . , indem er diesen Anspruch sowohl auf ein von dem gedachten Johannsen durch Unterlassung des Warnungsrufes begangenes Verschulden, für welches die Beklagte als Rhederin des Schiffes Quarta hafte, als auch auf ein eigenes Verschulden der Beklagten gründet, welches er darin findet, daß diese es unterlassen habe, das Räderwerk der Winde mit einem Schutzbleche zu umgeben, bei dessen Anbringung der Unfall vermieden sein würde.

Die Beklagte hat den Grund und die Höhe des Anspruches bestritten. . . .

Die von der Beklagten erhobenen Revisionsangriffe richten sich gegen die Annahme des Berufungsrichters, daß die Beklagte für das von Johannsen begangene Verschulden hafte, und werfen dem Berufungsrichter dieserhalb Verletzung der Artt. 445 und 451 H.G.B. sowie einen Verstoß gegen §. 513 Ziff. 7 C.P.O. durch mangelnde Begründung vor. Die gedachte Annahme stellt sich jedoch nach Artt. 445. 451 a. a. O. als richtig dar, und die erhobenen Angriffe können daher, obwohl im einzelnen den Ausführungen des Berufungsrichters nicht überall beigeprüft werden kann, keinen Erfolg haben.

Denn nach Art. 451 H.G.B. ist der Rheder für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbefahrung einem Dritten

durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, und nach der in Art. 445 H.G.B. enthaltenen Definition der Schiffsbesatzung werden zu dieser außer dem Schiffer und der Schiffsbesatzung auch alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen gerechnet. Im vorliegenden Falle war aber unbestritten der Johannsen von der Beklagten zur Bedienung der Dampfwinde des Schiffes angestellt, sodaß er unter die letztgedachte Kategorie von Personen fällt.

Allerdings ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte des Art. 445 H.G.B., daß der Gesetzgeber an Fälle der vorliegenden Art nicht gedacht zu haben scheint. Denn in dem bei der Beratung des Seerechtes zum Grunde gelegten preussischen Entwurfe war eine dem jetzigen Art. 445 entsprechende Bestimmung noch nicht enthalten, während der Art. 465 dieses Entwurfes bestimmte, daß die auf Dampfschiffen als Maschinisten oder in anderer Eigenschaft bei der Maschine angestellten Personen, sofern nicht im Vertrage ausdrücklich ein anderes bestimmt sei, dieselben Rechte und Pflichten haben sollten, wie die zur Bedienung des Schiffes selbst angenommene Mannschaft, und zwar ohne Unterschied, ob sie vom Schiffer oder vom Rheder selbst angenommen seien, was in den Motiven dadurch gerechtfertigt wurde, daß die Stellung dieser Personen bisher, namentlich in Ansehung der Frage, ob der Maschinist der Disziplin des Schiffers unterworfen, unklar gewesen sei. Es wurde dann aber schon bei der ersten Lesung angeregt und beschlossen, daß nicht nur die Maschinisten, sondern auch die Aufwärter ꝛ auch in betreff der Haftung der Rheder für ihr Verschulden der Schiffsbesatzung gleichzustellen seien, da kein Grund ersichtlich sei, sie in dieser Beziehung von der Schiffsbesatzung zu unterscheiden (vgl. Protokolle S. 2921), und der demgemäß von der Redaktionskommission in den Entwurf erster Lesung aufgenommene Art. 423 ist seinem wesentlichen Inhalte nach den Bestimmungen entsprechend, welche als Artt. 445. 451 in das Handelsgesetzbuch übergegangen sind, während Art. 465 des preussischen Entwurfes mit der Erweiterung auf Aufwärter oder in anderer Eigenschaft, ohne zur Schiffsbesatzung zu gehören, auf einem Schiffe angestellte Personen als Art. 554 in dem Titel „von der Schiffsbesatzung“ in das Handelsgesetzbuch aufgenommen wurde und jetzt durch den zweiten Absatz des §. 3 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 ersetzt ist. Hiernach scheinen die Verfasser des Gesetzes allerdings bei der Bestimmung des

Art. 445 H.G.B., daß zur Schiffsbesatzung außer dem Schiffer und der Schiffsmannschaft auch alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen zu rechnen seien, nur solche Personen vor Augen gehabt zu haben, welche in einem dauernden Dienstverhältnisse (wie dies nicht nur bei der Schiffsmannschaft, sondern auch bei Maschinisten, Aufwärttern u. d. Fall zu sein pflegt) stehen und auf welche die Bestimmung des Art. 554 H.G.B. anwendbar erschien, daß sie — sofern nicht durch Vertrag ein anderes bestimmt sei — dieselben Rechte und Pflichten haben sollten, welche in dem Titel von der Schiffsmannschaft für diese festgesetzt wurden. Nach dem klaren Wortlaute des Art. 445 H.G.B. umfaßt derselbe aber auch alle nur temporär zu Schiffsdiensten auf dem Schiffe angestellten Personen und auch die ratio legis geht ersichtlich dahin, den Rheder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden im Interesse der Sicherheit des Verkehrs mit Schiff und Fracht für den Schaden haften zu lassen, welchen das Schiff, d. h. eine auf dem Schiffe in Diensten des Rheders zu Schiffszwecken thätige Person, in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten zufügt. Dies ist denn auch bereits in einem Urteile des I. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 27. Juni 1881 i. S. Neptun w. Jensen in Ansehung des freiwilligen Lotsen angenommen, welcher in der hier fraglichen Beziehung als zur Schiffsbesatzung gehörig angesehen wurde, obwohl ein Lotse nur zu einem vorübergehenden Dienste angenommen wird. Ganz dasselbe muß aber von solchen Personen gelten, die während des Aufenthaltes des Schiffes in einem Hafen in der Zwischenzeit von der Entlassung des bisherigen bis zur Anmusterung einer neuen Mannschaft im Auftrage des Schiffers oder Rheders auf dem Schiffe Dienste verrichten, welche in den Kreis der sonst von Personen der Schiffsmannschaft oder dem Bedienungspersonal der Maschine oder sonstigen ständigen Schiffsangestellten auszuführenden Thätigkeit fallen. Die in der Litteratur von

Ehrenberg, Beschränkte Haftpflicht S. 220—222, vertretene Ansicht, daß die Artt. 445. 451 H.G.B. nur auf die auf Grund eines Feuervertrages zu Schiffsdiensten verpflichteten Personen zu beziehen seien, verdient hiernach keine Billigung.

Vgl. dagegen auch Wagner, Beiträge zum Seerecht S. 66, welcher die oben vertretene Auffassung im Principe teilt.

Auf die Frage, ob im Sinne des Art. 445 H.G.B.

zu den auf dem Schiffe angestellten Personen auch z. B. die im Hafen oder in einem Dock eine Reparatur an dem Schiffe vornehmenden Handwerker oder Leute des Dockbesizers oder Schiffsbau-meisters, welche das Schiff zum Zwecke der Vornahme einer Reparatur an eine andere Stelle transportieren, sowie die das Beladen oder Entlöschten eines Schiffes besorgenden, nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen zu rechnen sind, braucht hier nicht näher eingegangen zu werden. Denn daß die Bedienung der zu Schiffszwecken auf dem Schiffe angebrachten Winde, um welches es sich im vorliegenden Falle handelt, zu den Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung gehört, kann nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, und ist auch an sich von der Beklagten gar nicht bestritten, welche vielmehr nur einwendet, daß das Schiff nach dem Frachtvertrage nicht verpflichtet gewesen sei, näher an das Bollwerk heranzuholen, daß die Entlöschung desselben auch in seiner bisherigen Lage habe erfolgen können, und daß der Kläger und seine Genossen, welche das Löschten gegen eine feste Vergütung übernommen hätten, den Johannsen nur zur Erleichterung ihrer Arbeit und in ihrem Interesse zum Näherholen veranlaßt hätten. Aber auch diesen Einwand hat der Berufungsrichter mit Recht verworfen, da der Zweck, zu welchem die von Johannsen bediente Dampfwinde bei der hier fraglichen Gelegenheit in Thätigkeit gesetzt wurde, auch unter Voraussetzung der Richtigkeit dieser Angaben, mit dem Rhedereibetriebe selbst, d. h. mit der Benutzung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt, in unmittelbarer Beziehung steht. Denn hätte auch die Beklagte als Verfrachterin wegen der Bestimmung des Frachtvertrages, nach welcher das Schiff nur so weit zu gehen brauchte, wie die Tiefe des Wassers es erlaubte, rechtlich nicht gezwungen werden können, Versuche zur größeren Annäherung an das Bollwerk zu machen, so hat sich doch die Schiffsbesatzung nicht auf diesen Standpunkt gestellt, sondern, da die hier fragliche Arbeit nach der Feststellung des Berufungsrichters wenigstens teilweise unter der Leitung des (nicht entlassenen) Obersteuer-mannes, welcher nach der eigenen Behauptung der Beklagten das Kommando auf dem Schiffe hatte, vorgenommen wurde, thatsächlich entweder eine der Rhederei auf Grund des Art. 593 H.G.B. obliegende Verpflichtung dem Ladungsempfänger gegenüber anerkannt oder sich diesem gegenüber doch konnivent erweisen wollen, sodaß der Berufungs-richter mit Recht annehmen konnte, daß es sich noch um eine letzte

Bewegung des Schiffes zur Beendigung seiner Frachtreise gehandelt hat. Ob er eine Verpflichtung des Schiffes hierzu nach der Chartepartie mit Recht oder Unrecht angenommen hat, ist unerheblich, da die Arbeit des Näherholens des Schiffes an das Bollwerk sich auch im letzteren Falle als die Ausführung einer Dienstverrichtung der Schiffsbefahrung (Art. 451 H.G.B.) charakterisiert, die im (sei es nun wirklichen oder vermeintlichen) Interesse und für Rechnung und auf Gefahr des Rheders vorgenommen wurde. Ebenso unerheblich ist es, ob der Beklagten wegen der schon vorher vorgenommenen Entlassung der Mannschaft, durch welche das Schiff auf der Reise nach Flensburg bedient wurde, vom Befrachter oder Empfänger ein Verschulden zur Last gelegt werden kann. . . .

Der Einwand daß der Kläger als zur beklaglichen Schiffsbefahrung gehörig zu betrachten sei, ist unerheblich. Denn unter den dritten Personen, welchen der Rheder nach Art. 451 H.G.B. für den Schaden, den ihnen eine Person der Schiffsbefahrung durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, sind, wie bereits in dem diesseitigen Urteile vom 28. Oktober 1882 in Sachen der Hamburg-Amerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft wider Ehlerl näher ausgeführt ist, auch die übrigen Angehörigen der Schiffsbefahrung selbst zu verstehen.“ . . .