

28. Gehören Fischdampfer zu den zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffen im Sinne der Artt. 432, 450 H.G.B.?

I. Zivilsenat. Urt. v. 6. Dezember 1893 i. S. D. (Rl.) w. B. (Bekl.)
Rep. I. 191/93.

I. Landgericht Verden.

II. Oberlandesgericht Celle.

Der Kläger, welcher als Heizer auf dem, dem Beklagten gehörigen Fischdampfer „Präsident Herwig“ angestellt war, hat im Mai 1891 gelegentlich einer Reparatur dieses Dampfers . . . dadurch eine Verletzung der linken Hand erlitten, daß eine eiserne, zur Drehung der Schiffschraube dienende Welle, welche aus dem Maschinenraume an Deck gezogen werden sollte, infolge Reißens der zum Aufwinden benutzten Laue hinabstürzte und auf den Kläger fiel. Für den ihm durch diese Verletzung zugefügten Schaden macht Kläger den Beklagten

verantwortlich, indem er behauptet, zum Heben der Welle sei auf die Weisung des die Arbeit leitenden, im Dienste des Beklagten stehenden Maschinenmeisters F. ungeachtet der Bitte des Oberheizers P. und des Klägers, eine andere, stärkere Taille zu nehmen, da die benutzte zu schwach sei, die große Last zu tragen, eine Taille verwendet, welche sofort beim Heben der Last gebrochen sei, sodas die Welle auf den sich im Maschinenraume befindenden Kläger gefallen sei, welcher den Auftrag gehabt habe, der Welle beim Herausziehen die erforderliche Richtung zu geben. . . .

Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt. Er hat geltend gemacht, das Kläger sich die Verletzung lediglich durch eigenes Verschulden zugezogen habe, und jedes Verschulden des F. bestritten. Der erste Richter hat die Klage abgewiesen, und der Berufungsrichter die eingelegte Berufung zurückgewiesen. Auf die Revision des Klägers ist das Berufungsurteil aufgehoben, und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen aus folgenden

Gründen:

. . . „Auf die Frage der Haftbarkeit des Beklagten als Eigentümers des Fischdampfers „Präsident Herwig“ für die von dem Kläger bei Gelegenheit einer Schiffsarbeit erlittene, nach dessen Behauptung von dem Maschinenmeister des Beklagten, F., verschuldete Körperverletzung ist allerdings, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, weder das sogen. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken u. s. w. herbeigeführten Körperverletzungen, noch das Reichsgesetz vom 13. Juli 1887, betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Schifffahrt beteiligter Personen, anwendbar. Denn nach § 1 Abs. 2 des letztgedachten Gesetzes unterliegen den Bestimmungen desselben Seeleute nicht, wenn sie zur Besatzung von Fischerfahrzeugen gehören. Ebenso ist in § 6 Gew.-O. die Anwendung derselben auf die Fischerei und auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf den Seeschiffen ausdrücklich ausgeschlossen, und der Kläger kann sich daher auch nicht, wie das Oberlandesgericht ebenfalls mit Recht angenommen hat, auf die Vorschrift der Gewerbeordnung in § 120 Abs. 3 (in der Fassung vom 1. Juli 1883) berufen, nach welcher die Gewerbeunter-

nehmer verpflichtet sind, alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Betriebes und der Betriebsstätte zur thunlichsten Sicherheit gegen Gefahr für Leben und Gesundheit erforderlich sind.

Als rechtsirrtümlich und die Artt. 432, 450, 451, 452 H.G.B. verlegend erscheint dagegen die Ansicht des Berufungsgerichtes, daß der dem Beklagten gehörige Fischdampfer „Präsident Herwig“ kein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes Schiff, Beklagter daher nicht Rheber sei, und mithin auch die Artt. 451, 452 H.G.B. hier keine Anwendung fänden.

Rheber ist nach Art. 450 H.G.B. der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht zur Führung der Landesflagge (nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867 der Bundesflagge) zusteht, ist nach Art. 432 H.G.B. ein Schiffsregister zu führen. Eine Definition der Begriffe „Schiff“ (oder „Seeschiff“) und „Erwerb durch die Seefahrt“ enthält das Handelsgesetzbuch nicht. Behufs Ermittlung dieser Begriffe ist daher zunächst auf die vor der Geltung des Handelsgesetzbuches in kaufmännischen und seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen zurückzugehen. Nach diesen wurden aber notorisch nicht nur die zum Transporte von Gütern und Personen dienenden, sondern auch z. B. diejenigen Schiffe, welche unter der Bezeichnung Grönlandsfahrer und Sübseefahrer für den Walfischfang und Robbenschlag bestimmt waren, als zu den Seeschiffen oder sogen. Rauffahrtsschiffen, auf welche die Grundsätze des Privatseerechtes anzuwenden seien, gehörig angesehen.

Vgl. auch Kaltenborn, Seerecht Bd. 1 S. 41 49.

Dies wird bestätigt durch die Entstehungsgeschichte des Handelsgesetzbuches. Denn gegen die Bestimmung des das V. Buch „Vom Seehandel“ einleitenden Art. 385 des preussischen Entwurfes: „Als Seeschiffe dieses Gesetzbuches sind nur solche Schiffe anzusehen, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen“, wurde schon in erster Lesung (Protokolle S. 1483—1485) unter anderem geltend gemacht, daß diese Definition zu eng sei, indem sie z. B. die für den Walfischfang bestimmten Schiffe, die Grönlandsfahrer, die Remorqueurs u. s. w. ausschließe, worauf bei der Abstimmung,

ohne daß gegen die Berechtigung dieses Einwandes irgend ein Widerspruch erhoben wäre; das Wort „nur“ aus dem Art. 385 des Entwurfes gestrichen wurde. Bei der zweiten Lesung wurden gegen den demgemäß gefaßten Art. 395 des Entwurfes aus erster Lesung wiederum mehrfache Einwendungen erhoben, wobei zugegeben wurde, daß verschiedene Vorschriften des V. Buches allerdings nur auf gewisse größere, zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe berechnet seien, andererseits aber nochmals, und ebenfalls ohne Widerspruch, hervorgehoben wurde, daß die Definition in Art. 395 selbst insofern zu eng sei, als es sich um die Vorschriften des im preussischen Entwurfe und im Entwurfe erster Lesung die Überschrift „Von Seeschiffen“ (nicht — wie im Gesetze selbst die Überschrift „Allgemeine Bestimmungen“) tragenden ersten Titels des V. Buches handele, indem z. B. auch die größeren zum Fischfange bestimmten Fahrzeuge und dergleichen, somit Schiffe, welche nicht zum Transporte von Personen oder Gütern bestimmt seien, in das Schiffsregister einzutragen sein würden. Das Ergebnis dieser Beratungen bestand in der völligen Streichung des ursprünglichen Art. 385 (vgl. Protokolle S. 3694—3696), während die im preussischen Entwurfe fehlende, in den Entwurf erster Lesung als Art. 406 aufgenommene, mit Art. 450 des Handelsgesetzbuches wörtlich übereinstimmende Bestimmung beibehalten ward, und zum Zwecke der Bezeichnung derjenigen Schiffe, welche in das Schiffsregister eingetragen werden sollen, die Art. 432 Abs. 1 und Art. 438 in das Gesetzbuch aufgenommen wurden.

Hieraus ist zugleich mit Sicherheit zu entnehmen, daß es keineswegs im Sinne der Verfasser des Handelsgesetzbuches lag, durch die in Art. 432, bezw. Art. 450 H.G.B. aufgenommenen Worte „zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Schiffe“ bezw. „eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes“ den bisherigen Begriff des Seeschiffes und des Rheders auf die Benutzung der Schiffe zum Erwerbe durch die Übernahme der Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See (vgl. Art. 271 H.G.B. unter 4) einzuschränken, und daß vielmehr stillschweigend anerkannt wurde, der Erwerb „durch die Seefahrt“ könne auch in der Benutzung eines Schiffes zum Wal- fisch- oder Robbenfang, sowie zur großen (Hochsee-)Fischerei und zum Schleppen anderer Fahrzeuge auf See bestehen, worüber denn auch in der Litteratur längere Zeit hindurch kein Zweifel erhoben worden ist.

Vgl. die Kommentare von Makower und Lewis zu Artt. 432 und 450 H.G.B.; sowie Lewis in Endemann's, Handbuch des Handrechtes Bd. 4 S. 18; Perels, Handbuch des öffentlichen Seerechtes S. 20 und Wagner, Handbuch des Seerechtes S. 2. 151 und 175.

Erst Schröder in Endemann's Handbuch Bd. 4 S. 253 Anm. 27 rechnet den Betrieb des Fischfanges nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt und hat diese Ansicht dann in Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 32 S. 81 flg. näher zu begründen versucht, worin ihm Gareis und Fuchsberger, Das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch Bemerkung 8 und 9 zu Art. 434 gefolgt sind. Diese Ansicht, welcher auch das Berufungsgericht beigetreten ist, erscheint aber als unhaltbar.

Bei unbefangener Betrachtung des Wortlautes der Artt. 432 und 450 H.G.B. ist nicht erfindlich, weshalb der „Erwerb durch die Seefahrt“ nicht ebensowohl durch die gewerksmäßig zum Zwecke des Gewinnes mittels eines Schiffes ausgeübte Okkupation der Produkte der See (also insbesondere durch die Seefischerei) als durch den Transport von Gütern oder Personen über See zum Zwecke des Gewinnes geschehen könnte. Auch ist, wie das Berufungsgericht selbst anerkennt, daraus, daß das die Überschrift „vom Seehandel“ tragende V. Buch des Handelsgesetzbuches Bestimmungen über das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern und Personen und über das Darlehn gegen Verbodmung enthält, noch keineswegs zu entnehmen, daß diese Geschäfte die einzigen Formen bilden, in denen der Seehandel sich bewegt.

Aber auch die gedachte Überschrift des V. Buches und die Vorschriften des Handelsgesetzbuches im IV. Buche über die Handelsgeschäfte lassen sich dem Wortlaute und der Entstehungsgeschichte der Artt. 432 und 450 H.G.B. gegenüber nicht dazu verwerten, nur solchen Schiffen, welche mittels der Seefahrt Geschäfte der in Artt. 271 und 272 H.G.B. bezeichneten Art betreiben, die Eigenschaft eines Seeschiffes im Sinne des V. Buches zuzuerkennen. Gegen die Überschrift „vom Seehandel“ wurde schon im Beginne der zweiten Lesung (Protokolle S. 3694) mit Recht geltend gemacht, daß dieselbe nicht passe, weil sie — was nicht zutreffend sei — voraussetzen würde, daß die vier ersten Bücher des Handelsgesetzbuches sich ausschließlich auf den Landhandel bezögen, und weil das V. Buch auch nicht

bloß den Seehandel zum Gegenstande habe. Die seerechtlichen Bestimmungen im V. Buche des Handelsgesetzbuches aber stehen nun allerdings mit dem übrigen Inhalte dieses Gesetzbuches, dessen Bestandteil sie bilden, in einem inneren Zusammenhange und erhalten in mancher Beziehung durch jene andertweitigen Bestimmungen eine Ergänzung oder Erläuterung. Sie beschränken sich jedoch keineswegs auf die beim Seeverkehr vorkommenden Handelsgeschäfte, sondern sie ordnen zugleich eine Reihe von Rechtsverhältnissen der darin thätigen Personen unter sich wie dritten Personen gegenüber ohne Rücksicht darauf, ob dieselben Kaufleute sind und Handelsgeschäfte betreiben, oder nicht, wie z. B. die rechtliche Stellung des Schiffers und der Mitglieder der Schiffsbesatzung, die Havarie, den Schaden durch Zusammenstoß u. s. w. Ebenso verhält es sich aber mit den Bestimmungen der Artt. 432 und 450, die keineswegs ausdrücken (und auch nicht ausdrücken wollen), daß nur ein solcher Erwerb als durch die Seefahrt gemacht anzusehen sei, welcher durch den Abschluß eines Handelsgeschäftes im Sinne der Artt. 271 und 272 vermittelt werde, oder daß der Rheber als solcher in jedem Falle Kaufmann sei. Es erscheint daher für die Frage, ob ein Fischereidampfer ein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes Schiff sei, als unerheblich, daß derselbe einem originären Erwerbe (durch Okkupation) dient, welcher allerdings nicht unter die Artt. 271 und 272 bezeichneten Handelsgeschäfte fällt. Es ist daher auch gleichgültig, ob das durch den Fischfang gewonnene Naturprodukt in unveränderter Gestalt oder verarbeitet in den Verkehr gebracht wird. Nicht minder unzutreffend ist die Behauptung, daß der unmittelbare Erwerb durch die Seefahrt das entscheidende Kriterium für den Begriff des Rhebers bilde, woraus weiter gefolgert wird, daß beim Betriebe der Seefischerei der Gewerbebetrieb zwar erst durch die Seefahrt ermöglicht werde, diese letztere als solche aber nicht die Quelle des Erwerbes bilde. Hierdurch wird eine ganz willkürliche Unterscheidung in die Worte des Gesetzes „Erwerb durch die Seefahrt“ hineingetragen. Durch die bloße Benutzung eines Schiffes zur Fahrt auf der See läßt sich auch ein Frachtverdienst nicht erzielen, denn auch hierzu ist noch eine weitere Thätigkeit des Rhebers — das Auffuchen der zu befördernden Güter oder Reisenden, der Abschluß der Frachtverträge, die Einladung und Ausladung der

Güter, deren Behandlung während der Reise u. s. w. — erforderlich. Ganz analog verhält es sich aber mit der Verwendung eines Schiffes zur Fischerei, die allerdings ebenfalls noch durch eine weitere Thätigkeit als das bloße Seefahren vermittelt werden muß. Endlich ist es auch eine ungerechtfertigte Annahme, daß die sonstigen Bestimmungen des V. Buches des Handelsgesetzbuches auf die Verwendung von Seeschiffen zur Fischerei unanwendbar seien. Vielmehr würde es umgekehrt als eine große Lücke des Gesetzes zu betrachten sein, wenn z. B. die Bestimmungen über den Rheder und die Rhederei, namentlich über deren Rechte und Pflichten dritten Personen gegenüber, und wenn ferner die Titel vom Schiffer und von der Schiffsmannschaft, von der Havarie und dem Schaden durch Zusammenstoß, von der Vergung und Hilfsleistung in Seenot und von den Schiffsgläubigern als auf die große Seefischerei, zu welcher jedenfalls auch der seit einiger Zeit üblich gewordene Betrieb mit Dampfschiffen zu rechnen ist, unanwendbar zu betrachten wären.

Da das Berufungsgericht durch die rechtsirrtümlich unterlassene Anwendung der Artt. 451 und 452 H.G.B. auf den vorliegenden Fall zu der Ansicht gelangt ist, daß der Beklagte dem Kläger für ein Verschulden seines Maschinenmeisters nur dann hafte, wenn ihn — was nicht vorliege — eine culpa in eligendo oder bei der Beaufsichtigung dieses Angestellten treffe, ist hiernach das angefochtene Urteil aufzuheben.“ . . .