

19. Begriff des Schiffers im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes. Umfang der Verpflichtung des Schiffseigners zur Bethätigung eigener Sorgfalt in Bezug auf die Ausführung eines von ihm abgeschlossenen Frachtvertrages durch den Schiffer.

Binnenschifffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 §§ 3. 4. 7. 8. 15. 16. 26. 58. 139.

I. Civilsenat. Urt. v. 13. März 1901 i. S. L. & L. (Befl.) w. B. (Kl.). Rep. I. 434/00.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Auf Grund abgeschlossenen Frachtvertrages hatte die Beklagte für die Klägerin den Transport von 500 Sack Zucker im Hamburger Hafen nach dem Dampfer „Scarssdale“ übernommen. Die Ladung wurde am 25. Juli 1899 im Mittellandkanal bei den Lagerhäusern der Klägerin in die der Beklagten gehörende Schute Nr. 3500 eingenommen.

Um 3 Uhr nachmittags war die Verladung beendet. Am nächsten Tage sollte die Schute nach dem Dampfer „Scarssdale“ geschleppt werden. In der dazwischen liegenden Nacht hatte die Schute ohne Bewachung gelegen. Sie war in dieser Nacht gesunken, und infolge davon der Zucker theils verloren gegangen, theils in beschädigtem Zustande geborgen. Die Klägerin berechnete den erwachsenen Schaden auf 8685,35 *M* und forderte klagend von der Beklagten die Zahlung dieses Betrages nebst Prozeßzinsen, indem sie es der Beklagten zum Verschulden anrechnete, daß sie nicht für die gehörige Bewachung der Schute während der Nacht gesorgt habe.

Die Beklagte bestritt nicht, daß das Versinken der Schute und die Beschädigung der Ladung auf die unterlassene Bewachung der Schute zurückzuführen sei, machte aber geltend, daß sie nur mit ihrer Schute als Schiffseignerin hafte. Ein eigenes Verschulden auf ihrer Seite liege nicht vor, da sie den Transport nicht persönlich ausführt, sondern ihrem Ewerführer-Tagelöhner S. übertragen habe, der als ein ordentlicher, mit den Verhältnissen des Hafenerverkehrs durchaus vertrauter Schiffer bekannt gewesen sei. In der zweiten Instanz behauptete die Beklagte, daß S. bei ihr in Wochenlohn gestanden habe, und berief sich sodann noch auf folgendes: nach den im Hamburger Hafenerverkehr herrschenden Anschauungen genüge es, wenn der Ewerführer-*Maas* zur Ausführung des Frachtvertrages einen geeigneten Mann stelle; er könne diesen nicht kontrollieren und sich nicht darum kümmern, ob im einzelnen Falle eine Schute über Nacht beladen im Hafen liegen bleiben müsse; für die Bewachung Sorge zu tragen gehöre zu den Obliegenheiten der als Schiffsführers bestellten Person, deren Verschulden nach § 4 des Binnenschifffahrtsgesetzes nur eine Haftung des Schiffseigners mit Schiff und Fracht begründe; übrigens sei zu erwägen, daß, wenn eine Kontrolle des S. erforderlich gewesen wäre, die Inhaber der verklagten Gesellschaft doch kein persönliches Verschulden treffe, weil sie sich in derartigen Angelegenheiten durch ihren Vice vertreten ließen und für dessen etwaiges Verschulden nicht verantwortlich seien.

Geltend gemacht wurde außerdem von der Beklagten, daß die Klägerin ein Mitverschulden treffe, weil sie oder doch ihr Angestellter, der Inspektor R., gesehen habe, daß die Schute unbewacht gewesen sei, und sich nicht um die Sache gekümmert habe.

Das Landgericht erklärte, nachdem die Verhandlung auf den Grund des Anspruches beschränkt worden war, durch Zwischenurteil den Klagenanspruch dem Grunde nach mit dem Hinzufügen für berechtigt, daß Beklagte zur Höhe des Schadens unbeschränkt hafte, und vom Oberlandesgericht wurde nach Vernehmung von zwei Sachverständigen die Berufung der Beklagten zurückgewiesen:

Auf die Revision der Beklagten wurde das Urteil des Oberlandesgerichtes aufgehoben, und die Sache zurückverwiesen, aus folgenden

#### Gründen:

„Nach den zur Rechtfertigung des erhobenen Anspruches vorgebrachten tatsächlichen Behauptungen gründet sich dieser Anspruch auf den zwischen den Parteien abgeschlossenen Frachtvertrag. Maßgebend für diesen sind die Vorschriften im 4. Abschnitt des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 mit Ausnahme derjenigen, die nach § 139 Abs. 1 des Gesetzes bei Schiffen, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, auf das Rechtsverhältnis des Schiffers, sowie auf die Beförderung von Gütern keine Anwendung finden. Nach § 58 Abs. 1 des Gesetzes haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Neben dieser Vorschrift kommt in Betracht die Bestimmung des im § 26 des Gesetzes mitaufgeführten Art. 400 H. G. B., nach welcher der Frachtführer für seine Leute einzustehen hat.

Die Beklagte hat nicht den Beweis unternommen, daß der dem Frachtgute zugefügte Schaden weder von ihr selbst, noch von ihren Leuten verschuldet sei. Sie haftet daher für diesen Schaden; aber sie haftet für ihn, wie sich aus § 58 Abs. 3 des Gesetzes ergibt, nur nach Maßgabe des Art. 396 Absff. 1—4 H. G. B., da ihr oder einem ihrer Leute eine bössliche Handlungsweise nicht zur Last gelegt wird.

vgl. v. Hahn, Commentar zum Handelsgesetzbuch § 1 zu Art. 396; Entsch. des R. G.'s in Civill. Bd. 7 S. 129,

und es scheint denn auch, daß mit der erhobenen Klage eine weiter-

gehende Haftung der Beklagten nicht hat in Anspruch genommen werden sollen.

Zu berücksichtigen sind ferner die Bestimmungen in § 4 Abs. 1 Ziff. 2 und in § 4 Abs. 2 Satz 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Nach § 4 Abs. 1 Ziff. 2 haftet der Schiffseigner nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist, oder nicht. Dieser, bei Frachtverträgen, die der Schiffseigner geschlossen hat, seine hauptsächlichste Anwendung findende, inhaltlich mit dem Art. 452 Abs. 1 Ziff. 2 H.G.B. übereinstimmende, Satz erfährt dann aber eine Einschränkung durch die im § 4 Abs. 2 Satz 1 (vgl. Art. 452 Abs. 2 H.G.B.) getroffene Bestimmung, nach welcher der Schiffseigner im Falle eigenen Verschuldens persönlich haftet.

Die Beklagte leugnet ein eigenes Verschulden, indem sie sich darauf beruft, daß sie mit der Ausführung des von ihr übernommenen Transportes ihren Erwerbsführer-Wochenlöhner S. beauftragt, und es daher lediglich diesem in seiner Eigenschaft als Schiffer obgelegen habe, für die Bewachung der Schute während der Nacht vom 25. zum 26. Juli Sorge zu tragen.

Demgegenüber führt das Berufungsgericht aus: S. sei hier nicht „Schiffer“ gewesen; wie die Beklagte selbst vorgetragen habe, stehe er seit geraumer Zeit in ihrem ausschließlichen Dienste, in der Weise, daß er bald diese, bald jene Schute der Beklagten bediene und den jeweilig ihm aufgetragenen Transport ausführe; dies entspreche nicht der Stellung eines Schiffers, wie sie in den §§ 7 flg. des Binnenschifffahrtsgesetzes charakterisiert werde; vielmehr sei es für den Begriff des Schiffers wesentlich, daß ihm in einer mehr oder weniger dauernden Weise die Führung eines bestimmten Schiffes und die Sorge für alles, was damit zusammenhänge, übertragen werde, und daher habe er die aus den §§ 8, 15, 16 Abs. 2 des Gesetzes sich ergebenden Pflichten und Befugnisse; S. sei dagegen nicht für ein bestimmtes Schiff als Führer bestimmt gewesen; dies entspreche auch den be-

sonderen Verhältnissen des Hafenverkehrs; hier handle es sich stets nur um Transporte, die in kürzester Frist zu erledigen seien; das Schiff verlasse nicht seinen Heimatsort; hier sei der Schiffseigner selbst in der Lage, den Betrieb zu leiten und zu überwachen; die mit der Ausführung einzelner Transporte beauftragten Angestellten würden deshalb auch im Verkehr nicht als Schiffer, sondern als Ewerführer-Tageelöhner bezeichnet, während der Schiffseigner selbst als Ewerführer bezeichnet werde; ihn allein treffe daher die Sorge für die Fahrtüchtigkeit, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes und somit auch für die gehörige Bewachung des Schiffes. Von Vorstehendem ausgehend, gelangt dann das Berufungsgericht zu dem Ergebnis, daß die Unterlassung der Bewachung der Schute der Beklagten selbst zum Verschulden anzurechnen sei.

Die Ausführungen des Berufungsgerichtes sind indes, wie mit Grund von der Revision gerügt wird, insofern rechtsirrtümlich, als der Begriff des Schiffers im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes verkannt ist. Nach § 3 Abs. 2 des Gesetzes gehört der Schiffer zur Schiffsbesatzung, und im § 7 Abs. 1 wird als Schiffer der Führer des Schiffes bezeichnet. Zugleich der Schiffer kann daher der Schiffseigner nur dann sein, wenn er selbst das Schiff führt oder, sofern die Reise noch nicht angetreten ist, er selbst das Schiff führen will. Anderenfalls ist Schiffer derjenige, der vom Schiffseigner als Führer des Schiffes bestellt ist. Dafür, daß nur, wer mehr oder weniger beständig bei den Fahrten eines bestimmten Schiffes dessen Führer sei, als Schiffer angesehen werden könne, gewährt das Gesetz keinen Anhalt. Ebensonenig kommt nach dem Gesetz für den Begriff des Schiffers etwas darauf an, von welcher Dauer die Reise des Schiffes ist, oder darauf, daß das Schiff sich bei der Reise von dem Heimathafen entfernt. Dies ergibt sich klar aus dem bereits angezogenen § 139, nach welchem gewisse einzelne Bestimmungen des Gesetzes, insbesondere auch die §§ 15 und 16, auf die das Berufungsgericht verweist, und der § 8 Abs. 4, . . . in dem bloß örtlichen Schiffsverkehr auf das Rechtsverhältnis des Schiffers u. s. w. keine Anwendung finden sollen.

War daher im vorliegenden Falle S. von der Beklagten mit der Ausführung des von ihr übernommenen Transportes beauftragt, so war er für diesen Transport der Schiffer im Sinne des Gesetzes, und

da die Entscheidung des Berufungsgerichtes auf der entgegengesetzten Annahme beruht, so unterliegt sie der Aufhebung. Keineswegs aber erscheint es schon bei der gegenwärtigen Sachlage als geboten, die Beklagte von eigenem Verschulden freizusprechen. Rechtsirrtümlich ist auch die Aufstellung des Berufungsgerichtes, daß dem Rheeder oder Schiffseigner eine Kontrolle des Schiffers in der Ausführung des Frachtvertrages nicht obliege. Zwar haben die Vorschriften des § 4 Abs. 1 Ziff. 2 des Binnenschifffahrtgesetzes und des Art. 452 Abs. 1 Ziff. 2 H.G.B. darin ihren Grund, daß dem Schiffseigner oder dem Rheeder regelmäßig ausreichende Mittel zu wirksamer Kontrolle fehlen. Daraus darf aber nicht gefolgert werden, daß er nur bei der Auswahl des Schiffers, und der Personen der Schiffsbefahrung überhaupt, mit Sorgfalt zu verfahren habe, im übrigen aber, soweit die Ausführung des von ihm abgeschlossenen Vertrages zu den Obliegenheiten des Schiffers gehöre, aller eigenen Diligenzpflicht überhoben sei. Vielmehr muß er, soweit ihm selbst eine Einwirkung auf die Vertragserfüllung möglich ist, von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Das bringt die von ihm übernommene Vertragspflicht mit sich, wie denn ja auch in § 4 Abs. 2 des Binnenschifffahrtgesetzes und in Art. 452 Abs. 2 H.G.B. die persönliche Haftung im Falle eigenen Verschuldens ganz allgemein bestimmt ist.

Vgl. Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht Bd. 1 S. 224.

Die Beklagte betreibt ihr Gewerbe, soweit sie Güterbeförderungen im Hamburger Hafen ausführen läßt, am Orte ihrer Geschäftsniederlassung. Sie ist also in der Lage, ihren Geschäftsbetrieb in zweckdienlicher Weise zu leiten und zu beeinflussen, und danach bestimmt sich auch das Maß ihrer Vertragspflicht in Bezug auf die nächtliche Bewachung der für die Güterbeförderungen verwendeten Schuten. Allgemeine Regeln darüber, was in dieser Hinsicht einem Erwerführer-Baas zu thun obliegt, lassen sich nur insofern aufstellen, als verlangt werden muß, daß angeordnet werde, wie sich gegebenenfalls der Schiffer zu verhalten hat, daß die getroffenen Anordnungen ausreichend und ausführbar seien, und daß auf ihre Befolgung durch geeignete Aufsichtsführung ernstlich und nachdrücklich gehalten werde. Im übrigen müssen die Umstände des einzelnen Falles darüber entscheiden, ob dem Erwerführer-Baas oder, was dem gleich stehen würde, einem seiner Angestellten eine Pflichtveräumnis zur Last fällt. Was im Geschäfts-

betriebe der Beklagten in den angedeuteten Richtungen geschehen oder nicht geschehen ist, steht nicht fest; die Sache bedarf daher noch weiterer Aufklärung, und zu dem Ende der Zurückverweisung an das Berufungsgericht. Die erneute Verhandlung vor diesem mag dann auch von der Beklagten dazu benützt werden, ihre Einrede eigenen Verschuldens der Klägerin näher thatsächlich zu begründen. Die bisherige Begründung war unzureichend, da namentlich die erforderliche Angabe darüber fehlt, wann die behauptete Wahrnehmung von dem Angestellten der Klägerin gemacht sein soll." . . .