

92. Tragweite der den § 8 Abs. 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 20. Mai 1898 für den bloß örtlichen Schiffsverkehrsverkehr außer Anwendung setzenden Bestimmung im § 131 Abs. 1 dieses Gesetzes. Verhältnis der Bestimmungen im § 4 Abs. 1 Ziff. 2 und Abs. 2 desselben Gesetzes zu dessen Vorschrift im § 58 Abs. 1.

I. Zivilsenat. Ur. v. 17. April 1905 i. S. u. (Bekl.) w. B. & F. (Rl.).  
Rep. I. 17/05.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 23. Juni 1903 übernahm die Beklagte von der Klägerin den Transport von 45 Kolli Phosphor aus dem Dampfer L. nach dem Speicher der Klägerin an der K. Straße in Hamburg. Sie beauftragte den Twerführerlagelöhner Sch., die Ladung mittels Schute vom Dampfer abzunehmen und nach dem angegebenen Speicher zu transportieren. Sch. lud den Phosphor in die Schute und brachte sie am Abend des 23. Juni 1903 um etwa 7 Uhr an den Speicher, um die Ladung dort abzuliefern. Der Lagermeister der Klägerin nahm jedoch die Ladung nicht ab, weil es dazu bereits zu spät sei. Sch. legte hierauf die Schute hinter dem Speicher fest und entfernte sich. Am Morgen des folgenden Tages fanden die Leute der Klägerin die Schute gesunken vor.

Die Klägerin verlangte von der Beklagten den Ersatz des ihr dadurch verursachten, von ihr auf 3748,75 *M* bezifferten Schadens, wogegen die Beklagte, weil der Schaden trotz der angewandten Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu vermeiden gewesen sei, die Abweisung der Klage begehrte und in zweiter Linie geltend machte, daß sie, wenn überhaupt, nur mit der Schute hafte.

Vom Landgericht wurde nach Beweisaufnahme der Klagenanspruch dem Grunde nach mit der Maßgabe, daß die Beklagte für den entstandenen Schaden persönlich hafte, für berechtigt erklärt, und vom Oberlandesgericht die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Die Revision der Beklagten führte zur Aufhebung des Berufungsurteils.

Aus den Gründen:

„Die Entscheidung des Berufungsgerichts beruht darauf, daß die Beklagte nach § 58 B.Sch.G. für den entstandenen Schaden hafte, weil sie den hier ihr freigelassenen Beweis nicht geführt habe, insbesondere auch nicht den Beweis, daß die zur Beförderung der Ladung verwendete Schute sich beim Einnehmen der Ladung in fahrtüchtigem Zustande befunden habe. In letzterer Beziehung ist angenommen worden, daß die Beklagte sich auf die, den § 8 Abs. 4 B.Sch.G. für den örtlichen Schiffsverkehr außer Anwendung setzende Bestimmung im § 131 Abs. 1 desselben Gesetzes nicht berufen könne.

Der Vorwurf der Revision, daß diese eben erwähnte Annahme eine rechtsirrig sei, kann nicht für begründet erachtet werden. Die Bestimmung des § 131 Abs. 1 B.Sch.G. ist bezüglich des § 8 Abs. 4 zurückzuführen auf einen Beschluß der Reichstagskommission, die sich

von der Erwägung leiten ließ, daß bei einer großen Ewerführerei der Schiffseigner nicht imstande sei, die vielen kleinen ihm gehörigen Fahrzeuge vor ihrer Benutzung auf ihre Fahrtüchtigkeit zu prüfen, daß aber auch der kleinere Schiffseigner sich auf die Pflichterfüllung des Schiffers müsse verlassen können. Abgelehnt werden muß es indes, hieraus den Schluß zu ziehen, daß es der Gesetzeswille sei, für den bloß örtlichen Schiffsverkehr den Frachtführer von jeglicher persönlichen Haftung für das Vorhandensein der Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise zu befreien. Eine dahingehende Absicht hat in dem Gesetz keinen Ausdruck gefunden; denn des von der Verantwortlichkeit des Frachtführers handelnden § 58 B.Sch.G. geschieht in dem § 131 Abs. 1 keine Erwähnung, und der dort genannte § 8 Abs. 4, der nicht im vierten, das Frachtgeschäft betreffenden, sondern im zweiten Abschnitt des Gesetzes enthalten ist, berührt die Verantwortlichkeit des Frachtführers nicht. Das Gegenteil folgt nicht, wie die Revision meint, daraus, daß zu den Personen, denen nach § 8 Abs. 4 der Schiffseigner persönlich für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haften soll, auch die Ladungsbeteiligten gehören, und zwar deshalb nicht, weil es keineswegs immer der Schiffseigner ist, der den Ladungsbeteiligten als Frachtführer gegenübersteht. Eingeführt ist vielmehr durch den § 8 Abs. 4 eine besondere gesetzliche Haftung des Schiffseigners als solchen, und allein diese ist es, die der § 131 Abs. 1 für den bloß örtlichen Schiffsverkehr ausschließt.

Hat hiernach das Berufungsgericht den § 131 Abs. 1 B.Sch.G. nicht verletzt, so rechtfertigt sich doch damit die erlassene Entscheidung insoweit noch nicht, als sie dahin geht, daß die Beklagte für den entstandenen Schaden nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich hafte. Allerdings haftet nach § 58 B.Sch.G. der Frachtführer für den dort bezeichneten Schaden, sofern er nicht beweist, daß dieser durch Umstände herbeigeführt ist, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Andererseits bestimmt aber der § 4 Abs. 1 Ziff. 2 des Gesetzes, daß, wenn ein Anspruch gegen den Schiffseigner auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von ihm abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Wo diese Vorschrift

Anwendung findet, behält es im Falle eines vom Schiffseigner geschlossenen Frachtvertrages bei der Beweislast, wie sie der § 58 des Gesetzes regelt, insofern sein Bewenden, als, wenn der hier freigelassene Beweis nicht geführt wird, die Haftung mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen werden kann. Soll aber der Schiffseigner darüber hinaus persönlich haftbar gemacht werden, so muß, wie sich aus der mit der vorhergehenden Regelvorschrift zusammengehaltenen Bestimmung im § 4 Abs. 2 Satz 1 ergibt, ihm ein eigenes Verschulden nachgewiesen werden. So liegt die Sache auch hier.

Das Berufungsgericht führt aus, es sei, wenn auch nicht bewiesen, so doch möglich, daß die Schute der Beklagten sich schon vor dem Einnehmen der Phosphorladung in einem mangelhaften Zustande befunden habe und infolge davon leck geworden und gesunken sei; in diesem Falle würde die Voraussetzung des § 4 Abs. 1 Ziff. 2 nicht zutreffen, weil die Fürsorge dafür, daß reparaturbedürftig gewordene Schuten vor fernerer Verwendung repariert würden, der Erwerföhreerei obliege und unmöglich Sache des jeweiligen Tagelöhners, dem die Schute zugewiesen werde, sein könne. In Wahrheit ist es jedoch unerfindlich, weshalb es für einen Erwerföhreertagelöhner, dem die Ausführung eines Transports übertragen wird, unmöglich sein soll, sich vor der Benutzung der ihm zugewiesenen Schute davon zu überzeugen, ob sie in fahrtüchtigem Zustande ist, und, wenn sie es nicht ist, dafür Sorge zu tragen, daß sie in den gehörigen Stand gesetzt, oder eine andere, nicht mangelhafte Schute benutzt wird. Gerade er ist in jedem einzelnen Fall eines von ihm auszuführenden Transports in der Lage, darauf zu sehen, daß dazu ein im gehörigen Stande befindliches Fahrzeug verwendet wird. Darauf zu sehen, ist aber auch nach § 8 Abs. 1 B.Sch.G. seine Pflicht; es gehört zu seinen Dienstobliegenheiten, da er der „Schiffer“ ist.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 48 S. 68.

Deshalb ist hier auch bezüglich der Frage der Fahrtüchtigkeit der benutzten Schute der Fall des § 4 Abs. 1 Ziff. 2 des Gesetzes als gegeben anzusehen, und genügt somit, was vorliegt, nicht, um die Beklagte für persönlich haftbar zu erklären.“ . . .