

84. Haftet der Charterer für eine Beschädigung, welche das Schiff bei der nach Beendigung der Reise vorgenommenen Entlösung durch Unvorsichtigkeit der damit betrauten Leute erlitten hat? Sind diese dem Reeder gegenüber als Erfüllungsgehilfen des Charterers anzusehen?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 7. Juni 1909 i. S. W. (Rl.) w. Nordd. Lloyd (Bekl.). Rep. I. 287/08.

I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Durch Charter-Party vom 30. Oktober 1906 hatte der Kläger den ihm gehörigen Dampfer „Rygja“ für eine Reise von Java nach der Weser oder Elbe nach Charterers Wahl an den Beklagten verfrachtet. Das Schiff hatte seine Reise in Bremerhaven beendet, wo es am 4. März 1907 ankam. Noch an demselben Tage wurde mit der Entlösung begonnen, welche die Leute des vom Beklagten damit beauftragten Stauers H. vornahmen. Bei der Entladung von Kopraballen, die in der Nacht unter Benutzung von Lampen geschah, entstand ein Brand, der erst am anderen Tage gelöscht werden konnte und dem Schiffe schweren Schaden zufügte.

Der Kläger behauptete, daß der Brand durch unvorsichtiges Umgehen der Stauarbeiter mit den Lampen verursacht worden sei. Für diese Fahrlässigkeit hielt er den Beklagten, dem er in bezug auf die Auswahl des Stauers H. keinen Vorwurf machte, nach § 278 BGB. für haftbar, weil die Stauarbeiter als seine Erfüllungsgehilfen anzusehen seien. Er berechnete den Schaden am Schiffe auf wenigstens 50000 M und hatte diesen Betrag mit Zinsen gegen den Beklagten eingeklagt.

Die erste Instanz erklärte den Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt. Auf die Berufung des Beklagten wurde jedoch diese Entscheidung aufgehoben und die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht hat das Urteil der ersten Instanz wiederhergestellt aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht nimmt mit der ersten Instanz an, daß der Brand durch Umfallen einer von den Stauarbeitern bei der Entlösung benutzten, auf einen Kopraballen hingestellten Lampe ent-

standen sei, und erklärt, wie jene, die Art, wie die Stuarbeiter mit den Lampen umgegangen, für fahrlässig. Es hält auch, wie das Landgericht, den Beklagten für haftbar für diese Fahrlässigkeit. Zur Abweisung der Klage kommt es lediglich aus dem Grunde, weil vorliegend die Löschung sich „unter den Augen“ des Kapitäns der „Hygia“ vollzogen habe. Der Kapitän habe bei pflichtmäßiger Sorgfalt nicht dulden dürfen, daß sich die Löschung in einer Weise vollziehe, die feuergefährlich und für das Schiff gefahrdrohend gewesen sei. Lasse er diese Art der Löschung dennoch zu, so könne man dem Beklagten keinen Vorwurf daraus machen, daß er nicht sorgfältiger sei, als der befugte Vertreter des Reeders es für erforderlich erachte. Es ist nicht klar, ob damit nur das eigene Verschulden des Beklagten verneint werden sollte, was unerheblich wäre, da der Beklagte aus Haftung für fremdes Verschulden in Anspruch genommen wird, oder ob an eine auf das Verhalten des Hilfspersonals bezogene Anwendung des § 254 Abs. 2 BGB. gedacht ist. Das kann dahingestellt bleiben, da die Begründung überhaupt nicht haltbar erscheint.

Die Begründung läßt verschiedene Auslegungen zu. Was ist die feuergefährliche und gefahrdrohende Weise der Löschung, die der Kapitän hätte verbieten müssen? Löschung zur Nachtzeit? Löschung mit Lampen? Da das Berufungsgericht weder das eine noch das andere für fahrlässig erklärt, sondern die Fahrlässigkeit nur in der besonderen Art erblickt, wie die Stuarbeiter mit den Lampen umgegangen sind — was sich nach dem über den Hergang Ermittelten bloß auf das Abstellen der Lampen auf die Kopraballen beziehen kann —, so wird man die Meinung des Berufungsgerichts, wenn sie konsequent sein soll, dahin verstehen müssen, daß dem Kapitäne zum Vorwurfe gemacht werde, dieses Hinstellen der Lampen während der Entlöschungsarbeiten in den Koprarräumen nicht verhindert oder wenigstens verboten zu haben. Bedeutete nun die Feststellung, es habe sich die Löschung unter den Augen des Kapitäns vollzogen, daß der Kapitän die fahrlässige Manipulation mit den Lampen selbst wahrgenommen habe, so wäre gegen die Schlüssigkeit der Begründung nichts einzuwenden. Aber gegen eine Feststellung in diesem Sinne würde der Prozeßangriff der Revision durchdringen müssen. Die Feststellung würde ohne jeden Anhalt im Parteivorbringen, im Wider-

spruche mit den nicht bestrittenen Klagebehauptungen — wonach die Schiffsbesatzung mit der Löschung nicht das Geringste zu tun gehabt hat und der Ausbruch des Feuers gegen 10 Uhr abends dem Kapitän in seiner Kajüte gemeldet worden ist — und ohne Stütze in den Beweisergebnissen getroffen sein. Es bleibt nur übrig, die Meinung des Berufungsgerichts dahin zu verstehen, daß der Kapitän zwar das Hinstellen der Lampen nicht selbst gesehen, aber bei pflichtmäßiger Ausübung seiner Sorgfaltspflicht das fahrlässige Umgehen mit den Lampen hätte bemerken müssen. In dieser Richtung läßt jedoch das angefochtene Urteil jede Darlegung vermissen. Auch der Beklagte selbst hat eine solche Behauptung nicht aufgestellt, und aus der Tatsache allein, daß das unzulässige Hinstellen von Lampen auf die Kopraballen bei der Löscharbeit überhaupt vorgekommen ist, ohne weiteres auf eine Nachlässigkeit des Kapitäns zu schließen, wäre willkürlich. Wenn man daher nicht annimmt, daß der Kapitän schon das Löschen zur Nachtzeit unter Verwendung von Lampen nicht dulden durfte, was entschieden zu weit gegangen wäre und auch von der Partei selbst nicht geltend gemacht wird, so kann der Entscheidungsgrund des Berufungsgerichts nicht durchgreifen.

Dies führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils. Es bedarf aber der Zurückverweisung nicht, da die Sache spruchreif ist. Wenn der Abweisungsgrund des Berufungsgerichts wegfällt, so ist nach dessen eigener Ansicht die Entscheidung des Landgerichts, welche den Klagenanspruch dem Grunde nach feststellt, gerechtfertigt. Dem schließt sich das Revisionsgericht an.

Ohne jedes Bedenken ist zunächst die Feststellung, daß der Brand durch die Fahrlässigkeit der Stauarbeiter verursacht worden ist. Aber auch die Haftung des Beklagten für diese Fahrlässigkeit muß mit den Vorinstanzen bejaht werden. Das Landgericht begründet diese Haftung damit: nach der Charter-Party habe es sich um einen sog. un-eigentlichen Zeitfrachtvertrag in Gestalt einer Sachmiete des Schiffes gehandelt. Dem Beklagten als Mieter habe die Pflicht obgelegen, die Mietsache schonend zu behandeln und alles Beschädigende zu vermeiden (Obhutspflicht). Zur Erfüllung dieser Pflicht habe er sich der durch Vermittelung des Stauereiunternehmers H. zur Entlöschung verwendeten Stauarbeiter bedient; diese seien seine Erfüllungsgehilfen gewesen, und daher seine Haftung nach § 278 BGB. gegeben.

Gegen die Annahme einer Sachmiete mit Obhutspflicht hat die Berufung des Beklagten angekämpft unter Hervorhebung des Gesichtspunktes, daß das Schiff im Besitze des Reeders bleibe und den Kapitän für den Reeder die Obhut über das Schiff und die Sorge für dessen Sicherheit und Unversehrtheit treffe. Auch gegen die Anwendung des § 278 hat sie Widerspruch erhoben, da die Entlöschung gleichfalls Sache des Kapitäns sei. Das Berufungsgericht lehnt als unerheblich die Prüfung ab, ob Frachtvertrag, Mietvertrag, locatio conductio navis, eventuell verbunden mit locatio conductio operarum der Schiffsbesatzung, anzunehmen wäre. In allen Fällen folge die Haftbarkeit aus dem Inhalte der Charter, da nach allen diesen Gesichtspunkten der Beklagte verpflichtet gewesen sei, das Schiff nach Ablauf der Vertragszeit unversehrt zurückzugeben — vorbehaltlich casus und vis major — und bei Benutzung während des Vertrages die im Verkehre erforderliche Sorgfalt zu prästieren. Ebenso aber ergebe sich aus der Charter auch die Vertragspflicht, das Schiff leer zurückzugeben, so daß die Löschung nicht nur den Ladungsinteressenten, sondern auch dem Kläger gegenüber Erfüllungshandlung, die Stauarbeiter Erfüllungsgehilfen gewesen seien.

Eine Haftung des Beklagten bis zur Grenze von casus und vis major darf freilich nicht anerkannt werden. Dagegen trifft § 278 B.O.B. zu, wonach der Beklagte für das Verschulden der Stauarbeiter als seiner Erfüllungsgehilfen haftbar ist. Der Senat nimmt keinen Anstand, entsprechend den Ausführungen in seinem Urteile vom 27. März 1901 (Entsch. in Zivilf. Bd. 48 S. 90) auch im vorliegenden Falle das Rechtsverhältnis zwischen den Parteien nicht als Werkvertrag, sondern in bezug auf das Schiff im wesentlichen als Sachmiete aufzufassen. Die damals für entscheidend gehaltenen Vertragsbestimmungen lehren auch in der jetzigen Charter-Party wieder. Der Umstand, daß der Kapitän den Besitz des Schiffes für den Reeder behält, steht jetzt, so wenig wie in dem früheren Falle, einem Mietverhältnis entgegen; denn dadurch wird nicht ausgeschlossen, daß das Schiff zum vertragmäßigen Gebrauche überlassen werden konnte und überlassen worden ist. Freilich darf man mit Rücksicht hierauf nicht wohl sagen, daß der Beklagte nach Ablauf der Vertragszeit verpflichtet war, das Schiff zurückzugeben. Aber darauf kommt es nicht entscheidend an. Vertragspflicht des Beklagten war es

jedenfalls, am Ende der Reise für die Entleerung der Schiffsaberräume zu sorgen.

Nicht begründet ist der Einwand, daß die Entlöschung vielmehr Sache des Kapitäns gewesen sei. Nach Inhalt der Charter-Party ist nur vorgesehen, daß der Kapitän „shall render all customary assistance with any cranes and/or winches the Steamer has, also with her crew and boats“, nicht, daß ihm Löschung oder Ladung obliegen solle. Wenn im Auftrage des Beklagten die Löschung durch die Stauerleute des Unternehmers S. ausgeführt worden ist, so ist es weder rechtlich noch tatsächlich der Kapitän gewesen, der sie hat bewirken lassen, sondern der Beklagte, der damit, wie das Berufungsgericht zutreffend geltend macht, nicht nur den Ladungsinteressenten, sondern auch dem Kläger gegenüber eine Vertragsverpflichtung erfüllt und sich zur Erfüllung dieser seiner Verbindlichkeit der Stauarbeiter bedient hat. Die Haftung für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen kann der Beklagte auch nicht deshalb ablehnen, weil der Kapitän dem Reeder gegenüber verpflichtet gewesen sei, für die Sicherheit und Unversehrtheit des Schiffes zu sorgen. Denn einerseits würde durch diese Verpflichtung des Kapitäns nichts an den Vertragspflichten des Beklagten geändert sein, andererseits ist, nach dem oben Ausgeführten, davon auszugehen, daß sich der Kapitän keine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht hat zuschulden kommen lassen.“ ...