

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

RVO §§ 898, 899

Die auf einem Seeschiff tätigen Stauereiarbeiter einer Stauereifirma sind nicht in den Betrieb des Schiffes eingegliedert. Der Reeder ist daher nicht gemäß §§ 898, 899 RVO von der Haftung freigestellt.

BGH, Urt. v. 4. Februar 1965 - II ZR 58/63 -

OLG Bremen

LG Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 58/63

URTEIL

Verkündet am

4. Februar 1965

Heil

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der E. B. A. [REDACTED]-R [REDACTED], O [REDACTED], T [REDACTED], Norwegen,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

den Hafenarbeiter Hans-Dieter R. [REDACTED], W [REDACTED],
S [REDACTED], Kreis W [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Februar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Teilurteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 17. September 1962 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger erlitt am 9. Oktober 1959, als er als Stauer der Stauerei-Firma H. [REDACTED] & Co. in B. [REDACTED] an Bord des Motorschiffes "Svolder" im K. [REDACTED] in B. [REDACTED] arbeitete, einen Unfall. Dieses Motorschiff gehörte der Beklagten, einer norwegischen Reederei. Eine im Zwischendeck gestapelte Kiste fiel, als ein Hieve Eisenrohre in den Unterraum gefiert wurde, in diesen hinab und traf den dort arbeitenden Kläger. Er wurde dabei erheblich verletzt. Die Berufsgenossenschaft hat den Unfall als Betriebsunfall anerkannt.

Der Kläger hat geltend gemacht, die ungenügend auf Fässern aufliegende Kiste sei unzulässigerweise



bis an den Lukenkranz herangestaut worden und habe sogar über diesen hinausgeragt, so daß sie vom Kranseil herabgerissen worden sei, als dieses mit dem Lukenrand in Berührung gekommen sei. Der Kapitän habe die gefährliche Stauung bemerkt, seine Bedenken seien jedoch vom Stauereiinspektor beschwichtigt worden. Der Kläger hat Ersatz seines Verdienstaufalles unter Berücksichtigung des von der AOK bezogenen Krankengeldes sowie ein angemessenes Schmerzensgeld verlangt. Ferner hat er die Feststellung der Pflicht der Beklagten zum Ersatz seines noch in Zukunft entstehenden Schadens begehrt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat ein Verschulden der Schiffsführung am Unfall bestritten und sich darauf berufen, daß sie Repräsentantin der Stauerei sei und auch als ausländische Reederei den Haftungsausschluß nach §§ 898, 899 RVO genieße.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht, dessen Urteil Hansa 1964, 419 abgedruckt ist, hat ihr durch Teilurteil stattgegeben, soweit sie den Verdienstaufall und das Schmerzensgeld betrifft. Es hat die Beklagte verurteilt, an den Kläger 2.000,- DM Schmerzensgeld und 1.249,32 DM Verdienstaufall zu zahlen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage, soweit ihr durch das Teilurteil stattgegeben worden ist. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht versagt der Beklagten die Befreiung von einer Haftung gemäß §§ 485, 511 HGB für den Schaden des durch ein Verschulden des Kapitäns verletzten Stauers auf Grund der Haftungsprivilegien des Unternehmers gemäß §§ 898, 899 RVO. Es führt aus, es fehle an der nötigen Eingliederung der Stauarbeiter in den Betrieb des Reeders. Auch seien die Beklagte und der Kapitän nicht Bevollmächtigte oder Repräsentanten der Stauerei. Es liege ferner keine gemeinsame Arbeitsleistung der Reederei und der Stauerei vor, weil Leute des Schiffs beim Laden nicht mitgewirkt hätten. Die Revision hält die Nichtanwendung der §§ 898, 899 RVO für fehlerhaft, jedoch zu Unrecht.

Die Beklagte ist vom Haftungsprivileg nicht bereits deshalb ausgeschlossen, weil die Berufsgenossenschaft den Unfall als Arbeitsunfall im Betrieb der Stauerei anerkannt hat. Neben dem Unfallbetrieb kann einem weiteren Unternehmer die Haftungsfreistellung nach § 898 RVO gewährt werden, wenn zugleich im Verhältnis des Unfallverletzten zu diesem weiteren Unternehmer die Voraussetzungen des § 537 RVO vorliegen (BGHZ 24, 247; vgl. die jetzige Regelung in § 636 Abs. 2 UVNG vom 30. 4. 1963: Privileg wegen der Ersatzansprüche Versicherter, die "Beschäftigte eines weiteren Unternehmers" sind). In der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, daß hierfür die Eingliederung des Verunglückten bei seiner Tätigkeit in den Betrieb des fremden Unternehmers in der Art eines eigenen Arbeitnehmers erforderlich ist (BGHZ 21, 207; BGH VersR 1960, 799, 800). Ob dies bei den Arbeitern einer Staufirma, die

an Bord eines Schiffs Lade- und Löscharbeiten ausführt, zutrifft, ist in BGHZ 26, 152, 158 offen geblieben. Der Senat vermag der Auffassung des OLG Hamburg (VersR 1957, 384; 1958, 701; 1961, 501), eine solche Eingliederung liege vor, nicht zu folgen, sondern tritt dem Berufungsgericht bei. Nach den Feststellungen über die Tätigkeit des Klägers bei den Stauarbeiten an Bord des Motorschiffes "Svolder" hat das Berufungsgericht mit Recht eine solche Eingliederung verneint.

Das Berufungsgericht stellt fest, daß der Kläger nicht der Leitung und den Weisungen der Schiffsführung unterstellt war. Die nötigen Anordnungen über alle Einzelheiten der Arbeit traf die Stauerei. Das Kommando über die zu einem "Gang" zusammengefaßten Leute der Stauerei an Bord hat der Dampfvor- mann oder Stauervize (vgl. BGHZ 26, 152). Es wird nicht etwa eine einheitliche Arbeitsgruppe gebildet, der Matrosen und Stauer angehören. Das Deckspersonal ist überhaupt grundsätzlich nicht mehr zu eigentlichen Stauarbeiten verpflichtet (Schelp-Fettback, Seemannsgesetz § 29 Anm. 2). Die Schiffsleitung wendet sich, wie das Berufungsgericht darlegt, nur in Notfällen an die Stauer unmittelbar und schmälert nicht das Kommando der Stauerei. Sie richtet ihre Beanstandungen und Wünsche durch den Kapitän oder den Ladungs- offizier an den Stauereiinspektor und den Vormann, um die Ausführung des Stauens nach ihren Absichten zu erreichen. In BGHZ 26, 152, 155 ist daher lediglich ausgesprochen worden, daß Stauer und Stauervizen mittelbar den Weisungen des Kapitäns bzw. des Ladungs- offiziers unterliegen und daß daher eine entsprechende Anwendung des § 485 HGB geboten ist. Für die An-

wendung der §§ 898, 899 RVO ist zu verlangen, daß der Kläger in der Art eines eigenen Arbeitnehmers der Beklagten in deren Betrieb eingeordnet wurde. Seine Arbeit vollzog sich aber nicht gemäß den von der Reederei ausgehenden Einzelanordnungen. Die Schiffsführung kontrolliert lediglich im Hinblick auf die ihr oder der Reederei obliegenden Verpflichtungen (§§ 511, 513, 514, 559, 606 HGB) die Art der Ausführung der bei der Stauerei bestellten Werkleistung und bringt demgemäß ihre Wünsche bei den Vorgesetzten der Stauarbeiter vor, nachdem mit diesen bereits von vornherein der Plan für das Stauen und Trimmen der Güter in großen Zügen abgesprochen worden ist. Die Schiffsführung greift also nicht in den sachlichen Bereich der der Stauerei übertragenen eigenverantwortlichen Tätigkeit ein. Dieser wird keine ihrer Unternehmeraufgaben entzogen. Die Reederei setzt sich nicht im Verhältnis zu den Stauern an die Stelle der Stauereifirma. Der Sachverhalt ist vergleichbar der Ausführung von Gleisarbeiten durch eine Gleisbaufirma auf den Anlagen der Bundesbahn. Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs (VersR 1960, 799, 800; 1961, 358) hat es abgelehnt, aus der Art der Arbeit zu schließen, daß die Arbeiter der privaten Firmen, die als Gleisbaukolonne unter Führung ihrer Vorgesetzten auf dem Betriebsgelände der Bahn wie deren Bahnroten tätig werden, mit den Arbeitern der Bundesbahn gleichgestellt seien. Aus dem erheblichen Einfluß, den sich hier wie bei den Stauarbeiten der Besteller auf die Werkleistung sichert, weil die Arbeiten in seinem Betrieb vorgenommen werden und sich dessen Erfordernissen anpassen müssen, folgt noch nicht, daß die Arbeiter des Unternehmers der Arbeits-

leitung des Bestellers unterstehen. An diesem Erfordernis ist festzuhalten, um eine ungerechtfertigte Verkürzung der Schadensersatzansprüche der Arbeitnehmer zu vermeiden (vgl. BGHZ 21, 207, 290 f für den Wachmann einer Bewachungsfirma auf dem Schiff). Fehlt es hieran, so ist es auch nicht möglich, den Reeder oder den Kapitän als Repräsentanten oder Bevollmächtigte der Stauerei im Sinne des § 899 RVO zu betrachten. Die Stauer unterstehen lediglich den Weisungen und Anordnungen des Stauereiinspektors und ihres Vormannes. Das Zusammenwirken zweier selbständiger Unternehmer an einer gemeinsamen Aufgabe, hier der Beladung des Schiffes, kann nur im Falle der Eingliederung des Verletzten wie ein Arbeitnehmer in den Betrieb des anderen Unternehmers zum Verlust seiner Ansprüche nach § 899 RVO führen. Die Ablehnung des Haftungsprivilegs für die Reederei tritt auch nicht, wie die Revision meint, in Widerspruch zu der Auffassung, daß die Stauer der Schiffsbesatzung im Sinne der §§ 485, 512 HGB gleichzustellen sind (BGHZ 26, 152, 155, 156). Diese Ansicht beruht darauf, daß die Stauer typische Schiffsdienste leisten, die mit besonderen Gefahren für Dritte verbunden sind. Für die Haftungsfreistellung reicht es andererseits nicht aus, daß ein Unternehmer Schutz- und Fürsorgepflichten gegenüber einem bei dem Arbeitsvorgang Geschädigten zu erfüllen hat (BGHZ 21, 207, 211), wie sie dem Kapitän kraft Gesetzes gegenüber der Schiffsbesatzung und den ihr gleichzubehandelnden Stauern obliegen (§ 512 HGB).

Der Revision ist auch nicht darin beizustimmen, daß die Freistellung der Stauerei gemäß §§ 898, 899 RVO gegenstandslos wird, wenn der Reeder wegen einer

Pflichtverletzung des Kapitäns gemäß § 485 HGB ohne Privileg haftet und nunmehr Rückgriff gegen die Stauerei nehmen kann, weil etwa deren Angestellte das überwiegende Verschulden am Unfall trifft. Diese Ansprüche beruhen auf den vertraglichen Beziehungen des Bestellers zum Unternehmer und können keinen Anlaß geben, die Haftungsbefreiungen aus §§ 898, 899 RVO auszudehnen (BGH VersR 1959, 698).

Hiernach bedarf es keiner Erörterung, ob der Beklagten die Berufung auf §§ 898, 899 RVO auch deshalb zu versagen ist, weil sie ein ausländisches Unternehmen ist, das lediglich mit einem unselbständigen Betriebsteil im Inland in Erscheinung tritt, keiner Versicherungspflicht unterliegt und deshalb auch keine Beiträge zur deutschen Sozialversicherung leistet (vgl. Hamburg VersR 1961, 501; anders Hamburg VersR 1957, 385).

II. Das Berufungsgericht erachtet ein Verschulden des Kapitäns für gegeben, weil er nicht dafür gesorgt hat, daß die Kisten im Zwischendeck, die dort auf Fässern hochkant bis an den Lukenrand gestaut waren, entfernt wurden, bevor im Unterraum geladen wurde. Das Berufungsgericht zieht § 17 der Unfallverhütungsvorschriften für Stauereibetriebe heran, durch den die Einhaltung eines Mindestabstandes von 60 cm der gestauten Ladung vom Lukenkranz vorgeschrieben ist. Ob diese Vorschrift, die als ihren Zweck ausdrücklich den Schutz der Arbeiter beim Einlegen und Herausnehmen der Scherstöcke und beim Abdecken der Luken vor Absturzgefahr bezeichnet, angewendet werden kann und ob ohne die von der Revision gerügten Verfahrensfeh-

ler allein auf Grund der Lichtbilder festgestellt werden konnte, der Abstand von 60 cm sei nicht eingehalten, kann auf sich beruhen. Jedenfalls besteht, wie die Äußerung der beeidigten Schiffs- und Ladungsbesichtiger in Bremen bestätigt, auch zum Schutz der Stauer vor dem Herabfallen von Ladungsstücken in den Schiffsraum im In- und Ausland der allgemeine Grundsatz, daß Stauarbeiten im Unterraum nicht ausgeführt werden dürfen, wenn die Ladung bis nahe an den Lukenrand des Zwischendecks gestaut ist. Es besteht dann die Gefahr, daß das Kranseil mit dem daran befestigten Klot Dreh- oder Pendelbewegungen ausführt, welche die Ladungsstücke in der Nähe des Lukenkranzes erreichen und sie zum Absturz bringen. Nach dem Tatbestand ist unstreitig, daß die Kisten bis nahe an den Rand der Zwischendeckluke gestapelt waren. Nach dem Vortrag der Beklagten ist auch dem Kapitän und dem Ersten Offizier vor dem Beginn der Arbeiten aufgefallen, daß die Kisten so standen, daß der Kranhaken an die Kisten geschleudert werden konnte. Sie haben daher den Stauereiinspektor und den Vormann aufgefordert, die Kisten weiter nach hinten zu legen. Diesen Vortrag konnte das Berufungsgericht unbedenklich als Geständnis der Beklagten über die gefahrbringende Lage der Kisten werten.

III. Das Berufungsgericht hat auch zutreffend eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt durch den Kapitän darin gesehen, daß er, statt die Umstauung der Kisten durchzusetzen, sich von den Stauereiangestellten beschwichtigen ließ, die, wie hier zu unterstellen ist, angaben, die Kiste stehe nicht gefährlich, sie sei ihnen auch nicht im Wege.

das Schiff könne in keinem Fall verantwortlich gemacht werden, da die Arbeiter versichert seien. Die Ausführungen der Revision, der Kapitän habe sich mit den Erklärungen des Spezialunternehmens beruhigen dürfen, verkennen, daß der Kapitän für die Sicherheit bei den Ladungs- und Löscharbeiten verantwortlich ist und die nötige Sachkunde zur eigenen Beurteilung der nötigen Maßnahmen besitzen muß. Es kann daher keine Rede davon sein, der Kapitän habe sich auf die angebliche Auskunft der Stauerei verlassen dürfen.

IV. Das Berufungsgericht hat keine näheren Feststellungen über den Hergang des Unfalls treffen können. Jedoch stellt dies keinen Mangel des angefochtenen Urteils dar. Das Berufungsgericht will sich erkennbar auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises beziehen, der sich daraus ergibt, daß nach der Lebenserfahrung die Stauung dicht am Lukenkranz typisch ist für Unfälle durch Herabstürzen von Gütern in den Raum infolge der Bewegung des Kranseils. Um einen Anscheinsbeweis als geführt anzusehen, ist es nicht erforderlich, gerade die Verletzung einer ausdrücklichen Vorschrift, etwa des § 17 der Unfallverhütungsvorschriften, festzustellen. Die Beklagte hat nichts für die Möglichkeit eines Herganges dargetan, der vom gewöhnlichen und hier sogar von vornherein befürchteten Verlauf abwich.

V. Auch die Frage eines Mitverschuldens des Klägers nach § 254 EGB ist vom Berufungsgericht zutreffend behandelt worden. Das Berufungsgericht hat entgegen der Revision bei der Beurteilung des Verschul-

dens des Kapitäns nicht festgestellt, die Kiste habe augenfällig über den Lukenrand hinausgeragt. Vom Kläger kann zudem nicht verlangt werden, die gefährliche Lage der Kiste zu beanstanden und seine Arbeit bis zur Umstauung zu verweigern. Darin liegt nicht, wie die Revision meint, die Billigung eines Mißbrauchs, der sich etwa bei den Stauern herausgebildet haben könnte.

VI. Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet und war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer	Dr. Nörr	Liesecke
Dr. Bukow	Dr. Schulze	