

phonie vor allem anwendbar für den Rundspruchdienst von Wetterberichten, Sturmwarnungen und Pressenachrichten. 1923 soll die Küstenfunkstelle Norddeich zum Mittelpunkt eines Küstenrundspruchdienstes gemacht werden. Die Station wurde zu diesem Zweck bereits mit Röhrensensoren ausgerüstet. Man beabsichtigt zunächst, Wetternachrichten funktetelephonisch zu verbreiten. Wirkungsgrad, Störungsfreiheit und Betriebssicherheit der Funkspruchanlagen steht noch hinter den Leistungen der Funktelegraphie zurück. Bei gleicher Reichweite beträgt der Kraftverbrauch nur $\frac{1}{4}$ und weniger für den Funktelegraphen als für den Funkfernsprecher. Es kommt hinzu, daß die Wahrung des Telegraphengeheimnisses im Funkspruchverkehr kaum möglich ist; es müßte denn schon eine verabredete Sprache gesprochen werden.

Solange sich die drahtlose Telephonie für den Seeverkehr noch im Versuchsstadium befindet, schließen wir uns dem Urteil von Postrat Brand in Nr. 7 der „Hansa“ von 1922 an, der in einem Aufsatz über die Zukunft der drahtlosen Telephonie auf See zu dem Ergebnis kommt „daß die Einrichtung drahtloser Rundspruchdienste auf See, wie auch die Aufstellung kleiner Telephoniestationen für wechselseitigen Verkehr auf nahe Entfernungen für Schiffe in kleiner Fahrt möglich ist. Für den übrigen Schnellnachrichtendienst der Schifffahrt aber wird die Telephonie im allgemeinen kein Ersatz sondern nur eine Ergänzung der Funktelegraphie werden können. Nicht Telegraphie oder Telephonie ist mithin die Frage, sondern Telegraphie und Telephonie heißt die Lösung. In welcher Weise nach den besonderen Verhältnissen der Schifffahrt eine Aufgabentrennung eintreten wird, muß die Zukunft lehren.“

Fortsetzung folgt.



Der Stauvertrag.

Von Dr. Otto Bramslöw, Hamburg.*)

1. Vertragsrecht und Gesetzesrecht.

Während das Handelsgesetzbuch die Rechtsstellung des Reeders und die des Schiffers in besonderen Abschnitten eingehend regelt und bezüglich der übrigen Personen des Seehandels eine Fülle im Text verstreuter Vorschriften enthält, erwähnt es den Stauer nur beiläufig in § 514 HGB. Dies erklärt sich aus der bescheidenen Rolle, die der Stauer zur Entstehungszeit des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches spielte. Aus diesem aber sind die Vorschriften, soweit sie sich mit dem Seerecht befassen, nur wenig verändert in das heute geltende Handelsgesetzbuch übergegangen¹⁾. Inzwischen hat der Stauer eine wichtige Wirtschaftsposition errungen und die Frage nach seiner Rechtsstellung bedarf dringend der Beantwortung.

In Ermangelung besonderer Vorschriften kommen in Deutschland für den Stauvertrag die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches zur Anwendung, die sich infolge ihrer geschmeidigen Natur auch gut dazu eignen. Bei den komplizierten Verhältnissen des modernen Wirtschaftslebens können sie aber nur den Rahmen bilden. Ein kasuistisches Sondergesetz etwa nach der Art des seerechtlichen Teils des Handelsgesetzbuches wäre für den Verkehr nur eine lästige Fessel geworden, die er durch Vertragsklauseln, wie sie in verwirrender Fülle noch heute die Konnossemente enthalten, abzustreifen versucht hätte.

Wie könnte zu einer Zeit, wo der Seeverkehr nach immer neuen Wirtschaftsformen sucht, und auf einem Gebiet, dessen Rechtsverhältnisse sich so der Verschiedenheit ihrer Objekte anpassen müssen, ein starres Gesetz den Verkehrsbedürfnissen genügen. Nur das von den Beteiligten selbst geschaffene und in fortwährender Arbeit dem Wechsel der Vertragsgrundlage angepaßte Vertragsrecht ist imstande, die unvermeidlichen Lücken der Gesetzgebung zufriedenstellend auszufüllen.

Dazu kommt noch der internationale Charakter des Seeverkehrs. Die Parteien des Stauvertrages gehören meist verschiedenen Rechtsgebieten an. Die für das Seerecht besonders wünschenswerte ein-

*) Vgl. den Aufsatz „Die Entwicklung des Stauerwesens“ von demselben Verfasser in Nr. 6 des 1. Jahrganges dieser Zeitschrift.

¹⁾ Vgl. Denkschrift S. 2.

heitliche Gesetzgebung steckt aber noch in den Kinderschuhen und hat sich bisher mit der Frage des Stauvertrages nicht näher befaßt. Es würde nun zu öfter erheblichen Rechtsunsicherheiten führen, wenn der Reeder sein Schiff in jedem Lande nach anderen Rechtssätzen abfertigen lassen müßte. Auch hier ist das Vertragsrecht die ultima ratio des Verkehrs.

Durch Verträge werden also die Bedingungen bestimmt, unter denen das Schiff beladen bzw. gelöscht werden soll. Während aber in früheren Zeiten der Schiffer, wenn er nicht selbst mit der Mannschaft für diese Arbeiten sorgte, als Vertreter des Reeders den Stauvertrag abschloß, ist das heute nicht mehr die Regel.

Wenn das Schiff in den Hafen kommt, so muß mit der Arbeit sofort begonnen werden. Zum Vertragschließen ist dann keine Zeit. Im übrigen ist die früher so vielseitige Tätigkeit des Kapitäns heute im wesentlichen auf die nautische Leitung des Schiffes eingeschränkt worden, so daß er, dem Geschäftsleben entfremdet, die schwierigen und kostspieligen Fragen, die sich beim Abschluß des modernen Stauvertrages ergeben, nicht immer mit der erforderlichen Sicherheit übersehen kann.

Zwar steht dem Reeder auch im fremden Hafen eine geschäftskundige Person zur Vertretung seiner Interessen zur Verfügung: das ist sein Agent, meistens ein Schiffsmakler von Beruf. In besonderen Fällen, wenn das Schiff z. B. unvorhergesehen in einem Hafen löschen muß, bevollmächtigt der Kapitän diesen wohl zum Abschluß des Stauvertrages. Im allgemeinen aber zieht der Reeder vor, mit dem Stauer direkt in Verbindung zu treten.

Die fallweise Einigung über alle Einzelheiten würde eine langwierige Korrespondenz erfordern, die mit der Schnelligkeit des modernen Seeverkehrs unvereinbar wäre. Man begnügt sich daher beim Einzelabschluß mit der telegraphischen Einigung über Werk und Vergütung in ihren Grundzügen. Die Gefahr späterer Unstimmigkeiten in Bezug auf die nicht erörterten Einzelheiten liegt auf der Hand. Dies ist ein Hauptgrund dafür, daß größere Reedereien in den Hauptanlaufhäfen ihrer Schiffe Dauerstauverträge*) abschließen, in denen sich der Stauer verpflichtet, alle im Laufe eines oder mehrerer Jahre den betreffenden Hafen anlaufenden Schiffe des Reeders zu bestimmten Tarifen abzufertigen, wogegen der Reeder ihm ein Monopol zur Ausführung dieser Arbeiten zusichert.

Es heißt darin z. B.: „agreed that . . . shall discharge all steamers arriving at . . . during the year . . . belonging to or managed by the above firm at the following rates . . .“ Die letzteren sind durchweg niedriger als die für Einzelverträge geltenden.

Ausgenommen sind regelmäßige die Schiffe, bezüglich deren der Reeder im Frachtverträge anderen die Bestimmung des Stauers über-

*) Vgl. Heft 6 des vorigen Jahrgangs. S. 14.

lassen hat: „this contract does not apply to steamers, which are bound by charterparty to charterers stevedore or under time-charter.“ Andererseits umfaßt der Vertrag die Schiffe, welche der Reeder seinerseits gechartert hat. „This contract apply to any vessels, owners may have on charter, timecharter or otherwise under their control.“

Die Geltungsdauer der Dauerstauverträge erstreckt sich meist auf ein Jahr, doch kommen auch solche auf mehrere Jahre zum Abschluß.

Die Vertragsformulare dienen dem Stauer oft gleichzeitig als Offerten und haben ein typisches Aussehen.

Obenan steht die Hauptabmachung. Es folgen die Preise für die einzelnen Artikel nach Gewicht, Raummaßen oder Stückzahl. Am Fuße finden wir die allgemeinen Vertragsbedingungen des Stauers in Klauseln wie beim Konossement, aber in weit geringerer Zahl.

Die Stauverträge beziehen sich entweder auf sämtliche Stauarbeiten an den betreffenden Schiffen, z. B.: „the owners bind themselves to give the whole of the stevedoring at . . . to . . .“ oder nur auf Beladung bzw. Entladung besonderer Artikel.

Diese Beschränkung beruht darauf, daß in manchen Häfen mit vorwiegendem Export einzelner Produkte ein Teil der Stauer nur auf den Umschlag derselben eingerichtet ist. Dasselbe gilt für die Getreideeinfuhr in den Nordseehäfen. Die typische Klausel „the discharging of all grain cargos . . .“ enthält zuweilen eine authentische Interpretation der speziellen Ladung (the term . . . embraces . . . shipped on bulk or shipped in bags).

Außer den eigentlichen Umschlagsarbeiten übernehmen die Stauer in den allgemeinen Vertragsbedingungen oft die Gestellung der Lade- geräte oder wenigstens eines Teils derselben, ferner die Lieferung von Spieren zum Abbäumen, das Abbäumen selbst, das Verholen von Leichtern u. a. m. Das sind Hilfsengeschäfte, die, weil ohne sie der Umschlag nicht bewirkt werden kann, zu den Stauarbeiten im weiteren Sinne gehören. Ob der Stauer zu ihrer Vornahme auch ohne ausdrückliche Vereinbarung verpflichtet ist, richtet sich nach dem Hafengebrauch. Vielfach werden sie noch von der Besatzung, vielfach auch von besonderen Unternehmern ausgeführt, z. B. Schiffsbefestigern.

Von den Hilfsgeschäften sind die Nebengeschäfte zu trennen, die, wie Güterzählung, Ladungsüberwachung, Wägung, Ausbesserung beschädigter Verpackungen in einem losen Zusammenhang zum eigentlichen Umschlag stehen, aber keine notwendigen Bestandteile desselben bilden. Zum Teil beziehen sie sich sogar auf noch ferner liegende Dinge z. B. Proviantbeschaffung.

Die Dauerstauverträge umfassen nicht selten auch solche Zweige des Schiffsbetriebes. Allerdings sind die hierauf bezüglichen Abmachungen schon durch ihre Stellung in den Formularen äußerlich von den Bedingungen des reinen Stauvertrages geschieden. Z. B. „further we undertake reliable control of the delivery and tallying of cargos“.

„mending torn bales of cotton (including supply of material) weighing . . . and other deadweight cargo“.

Dies alles sind keine Stauerarbeiten. Mag auch der Reeder den Ladungsinteressenten gegenüber zu ihrer Vornahme verpflichtet sein oder im eigenen Interesse, z. B. bei Wägung für die Frachtberechnung, ihre Vornahme durch den Stauer veranlassen. Häufig werden hierüber mit dem Stauer unabhängig vom Stauervertrag besondere Verträge geschlossen. Auch gibt es besondere Schiffsüberwachungsgesellschaften, (cargo-superintendents) usw., die sich ausschließlich mit solchen Spezialarbeiten befassen.

In den größeren Häfen haben die Stauervereinigungen außer bestimmten Tarifen auch gewisse Vertragsbedingungen festgesetzt, ohne die ihre Mitglieder keine Verträge abschließen dürfen. Daher kommt es, daß die Formulare der Stauer in diesen Häfen eine Reihe wörtlich übereinstimmender Klauseln aufweisen.

Die Entwicklung ist aber noch einen Schritt weiter gegangen. Wo die Hafenverhältnisse ähnliche sind, haben die Stauervereinigungen größerer Distrikte Grundlinien festgelegt und mit Reederverbänden Tarifverträge des Inhalts abgeschlossen, daß die Mitglieder der beiderseitigen Vereinigungen nur auf Grund von Einheitsverträgen Einzelverträge schließen dürfen. Oft wird dabei ein beiderseitiges Monopol gewährleistet.

Aber auch wenn wir die Formulare von Häfen vergleichen, zwischen denen keinerlei Abmachungen betreffs einheitlicher Vertragsgestaltung bestehen, so finden wir eine überraschende Ähnlichkeit, die sich dann zwar nicht in kongruentem Wortlaut der einzelnen Klauseln, wohl aber in gleicher Bedeutung derselben zeigt. Diese ungewollte Übereinstimmung kann ihre Ursache nur in gleicher Interessenlage haben, und eine solche ist tatsächlich vorhanden.

Wie die Umschlagseinrichtungen selbst, so ist auch der Gang der Umschlagsarbeiten in den großen Welthäfen überaus ähnlich; ja diese Übereinstimmung ist größer zwischen gleich großen Häfen verschiedener Nationen als zwischen verschiedenen großen desselben Landes. Infolgedessen hat auch der Stauer seine Vertragsbedingungen dem Bedürfnis des Welthandels nach einheitlicher Regelung anpassen müssen, wollte er nicht im Wettbewerb beiseite geschoben werden. Daher gibt es neben dem für größere Gebiete auf Grund besonderer Vereinbarungen geltenden Vertragsrecht auch Gebräuche und Gewohnheiten im Staueiwesen, die, mehr oder weniger beeinflusst durch örtliche Verhältnisse, in den Stauverträgen aller Häfen des Erdballs zum Durchbruch kommen.

Im folgenden wird es unsere Aufgabe sein, den gesetzlichen Rahmen des Stauervertrages zu ermitteln und zu untersuchen, inwieweit die gebräuchlichen Vertragsklauseln diesen Rahmen ergänzen. Da die Stauerformulare der meisten Länder, auch Deutschlands, zum größten Teil in englischer Sprache abgefaßt sind, so läßt sich eine Verwendung

englischer Ausdrücke nicht vermeiden; denn eine Uebersetzung würde die Gefahr einer Sinnentstellung mit sich bringen.

Die rechtliche Natur des Stauervertrages.

2., Der Einzelstauervertrag.

Im Einzelstauervertrag verpflichtet sich der Stauer, die Beladung bezw. Entlößung eines bestimmten Warenquantums aus einem bestimmten oder in ein bestimmtes Schiff zu bewirken. Zweifellos ist dies ein durch Arbeit herbeizuführender Erfolg im Sinne § 631 II BGB. Wir haben es daher mit einem Werkvertrag zu tun.

Wie zumeist bei diesem Vertragstyp, wird die Höhe der Vergütung regelmäßig nicht nach der aufgewendeten Arbeitszeit, sondern nach der Arbeitsleistung bestimmt. Aber auch wo das Gegenteil der Fall ist, wird der Stauervertrag nicht zum Dienstvertrag. Denn immer ist es das Ergebnis, nie die Arbeit allein, was der Stauer dem Reeder verspricht. Die Arbeitszeit tritt solchenfalls nur als Maßstab für die Berechnung der Vergütung an die Stelle des Stautarifs⁵⁾. Anders, wenn der Reeder in einem kleinen Hafen, wo es keine Stauer gibt, durch den Schiffer einen oder mehrere Tagelöhner zur Unterstützung der Mannschaft annimmt. Dann liegt ein reiner Dienstvertrag vor. Desgleichen, wenn der Kapitän durch einen Stauerbaas die Schauerleute besorgen läßt, auch wenn er dem ersteren die Arbeiten überträgt. Dies sind aber verhältnismäßig seltene Ausnahmefälle.

Die Regel bildet der Werkvertrag des selbständigen Staunternehmers. Dieser schließt allerdings mit seinen Erfüllungsgehilfen, den Schauerleuten, regelmäßig Dienstverträge ab, auch wenn die Vergütung als Akkordlohn nach Maßgabe ihrer Leistungen sich bestimmt.

Die zahlreichen Klauseln, die wir in den Vertragsformularen der Stauer finden, ändern nichts an der Natur des Vertrages. Insbesondere macht ihn die häufig vorkommende Verpflichtung des Stauers zur Beschaffung des Umschlaggeschirrs nicht zum Werklieferungsvertrag.

Ein solcher liegt nach § 651 BGB nur vor, wenn das Werk aus einem vom Unternehmer zu liefernden Stoff hergestellt wird. Es kann daher nur bei materiellen Werken in Frage kommen, wo dieser Stoff selbst zur Verarbeitung gelangt. Die Umschlaggeräte dienen aber nur als Werkzeug zur Herstellung eines immateriellen Erfolges, nämlich der räumlichen Veränderung. Soweit der Stauer sie beschafft hat, nimmt er sie nach Beendigung der Arbeiten wieder mit. Auch wenn der Stauer die Garnierung mit eigenem Material besorgt, bleibt der Stauervertrag dennoch ein reiner Werkvertrag, da es sich höchstens um Nebensachen im Sinne § 561 BGB, handelt.

⁵⁾ Ähnlich: Oertmann, Vorh. m. z. VI. Tit. Ann. I, S. 329, Planck VI. Tit. Ann. VIII, 3 S. 555, Enneccerus I, 2, § 365, I, 1 b S. 404, Rümelin, S. 58, dagegen: Lotmar, I S. 326 ff, ihm folgend Staudinger, II S. 1151, nach dem bei Zeitlohn niemals ein Werkvertrag vorliegt.

3) Der Dauerstauvertrag.

Im Gegensatz zum Einzelstauvertrag wird hier die Leistung von Stau- und Umschlagsarbeiten vorläufig unbestimmten Umfangs versprochen. Es fragt sich, ob unter diesen Umständen überhaupt ein Vertrag zustande kommt. Das Fehlen einer absoluten Leistungsbegrenzung steht jedoch dem Vertragsschluß nicht etwa nach § 154 BGB. entgegen; denn über diejenigen Punkte, über welche eine Vereinbarung getroffen werden sollte, liegt eine Einigung aus regelmäßig vor. Im übrigen sind die gegenseitigen Leistungen, wenngleich noch nicht bestimmt, so doch bestimmbar, ohne daß eine neue Einigung erforderlich wäre.

Eine andere Frage ist die, ob wir es mit einem Arbeitsvertrag oder mit einem bloßen Vorvertrag zu tun haben. Die Möglichkeit eines solchen steht außer Zweifel, wenngleich das bürgerliche Gesetzbuch keine allgemeinen Bestimmungen darüber enthält. Auch hat es absichtlich vermieden, den Vorvertrag zum Werkvertrag zu regeln¹⁾. So ist auch dieser in Ermangelung einer besonderen Regelung nach den allgemein für Verträge geltenden Grundsätzen zu beurteilen.

Das Wesen des Vorvertrages aber besteht in der Verpflichtung zum demnächstigen Abschluß eines oder mehrerer Hauptverträge²⁾. Die Parteien können daher nur auf diesen Abschluß, nicht auf den Endzweck ihrer Vereinbarungen klagen.

In dem Dauerstauvertrag verpflichtet sich der Stauer dagegen wie beim Einzelstauvertrag direkt zur Herstellung des Werkes selbst, nur ist ähnlich wie beim Dauerfrachtverträge³⁾, der Umfang des Werkes nicht absolut, sondern nur relativ ungenzt. Eine solche Blankettschuld ist gemäß § 315 BGB. möglich. Der Reeder hat daher einen direkten Anspruch auf die Ausführung der einschlägigen Arbeiten. Andererseits ist die Höhe der Vergütung zwar auch nur relativ, aber von Anfang an bindend festgesetzt, sei es auf Grund des Stautarifs, oder nach freier Vereinbarung. Vgl. die Klausel: „it is expressly agreed, that this contract is binding on both contractors“ und ferner: „to serve as introduction to captains and agents, also as paying order at the agentoffice, when work is completed“⁴⁾. Aus dem Letzteren erhellt, daß die Vertragsurkunde nicht als Vollmacht zum Vertragsschluß, sondern als Legitimation für den Stauer sowohl für die Vornahme der Arbeiten als auch zur Einkassierung der Vergütung dienen soll.

Die häufig vorkommende Rücktrittsklausel, wonach der Reeder unter gewissen Umständen oder gar nach Belieben vom Vertrage zurücktreten kann, ist für die Entscheidung unerheblich. „owners are at liberty to cancel this contract.“⁵⁾ Denn einmal gibt sie auch während der Beladung, also zu einer Zeit, wo der Umfang des be-

¹⁾ Vgl. Motive zum BGB. Bd. I, S. 178.

²⁾ Enneccerus, I, 1 § 153, IV. Rote Komm. Vorb. II zu § 145.

³⁾ Vgl. Wüstendörfer, Seefrachtvertrag S. 210/12.

treffenden einzelnen Werkes bereits feststeht und deshalb unzweifelhaft ein Werkvertrag vorliegt. Ferner ist sie in ihrer relativen Gestalt, wie wir späterhin sehen werden, meist nur eine Bestätigung von gesetzlichen Werkmängelfolgen. In ihrer absoluten Fassung gibt sie dem Reeder ein vertragliches Rücktrittsrecht, das nach §§ 346 ff. BGB. allgemein bei gegenseitigen Verträgen, also auch beim Werkvertrag vereinbart werden kann. Im Grunde bedeutet diese Klausel nur eine Erweiterung des ebenso unbedingten gesetzlichen Kündigungsrechts, das dem Besteller nach § 649 BGB. zusteht.

Ein Vorvertrag ist der Dauerstauvertrag aus diesen Gründen nicht.

Dagegen deutet das Hinzutreten des Zeitmomentes auf den Dienstvertrag. Man könnte in der Leistung von Staudiensten während der Geltungszeit des Vertrages den Vertragsinhalt suchen. Das Ergebnis einer solchen Einteilung wäre aber recht bedenklich.

Während beim Einzelstauvertrag die Abfertigung eines Schiffes nach Werkrecht vor sich geht, müßte sie, wenn der Vertrag auf mehrere Schiffe ausgedehnt wird, nach dem zum Teil sehr abweichenden Dienstrecht beurteilt werden.

Dies würde der Verkehrsanschauung durchaus widersprechen. Denn ebenso wie der Einzel- wächst auch der Dauerstauvertrag auf dem freieren Boden des Unternehmertums. Ja die zeitliche Begrenzung des letzteren bedeutet gegenüber dem ersteren eher ein Mehr als ein Weniger; denn begrenzt wird hier nicht die einzelne Arbeitsleistung, sondern der Zeitraum, in welchem der Reeder mehrere Einzelwerke verlangen darf. Um eine unmittelbare Begrenzung von Diensten handelt es sich hier noch weniger, als beim Zeitfrachtvertrag, der den Schuldner ebenfalls zu einer Reihe von Einzelwerken verpflichtet, die Zeit aber zugleich als Maßstab für die Höhe der Vergütung nimmt.

Ein Dienstvertrag ist daher auch der Dauerstauvertrag nicht.

Dennoch weicht er in mancher Beziehung wesentlich von dem Werkvertragstyp des BGB. ab.

Im Gegensatz zum Einzelstauvertrag werden nämlich mehrere Werke versprochen, deren Zahl und Umfang zudem nur relativ bestimmt sind. In § 243 BGB. begegnen wir ähnlichen Merkmalen bei der Gattungsschuld. Dem Wortlaut nach bezieht er sich zwar nur auf Sachleistungen⁶⁾, doch ist nicht einzusehen, warum eine analoge Anwendung auch auf andere Leistungen prinzipiell angeschlossen sein sollte⁷⁾. Tatsächlich enthält der Dauerstauvertrag unverkennbar Gattungselemente. Z. B. „contractor undertakes the discharging of steamer“⁸⁾.

Die reine Gattungssachschuld ist nur nach Art und Zahl aber

⁶⁾ Vgl. Fischer-Henle, § 243 Ziff. 3.

⁷⁾ Rote-Komm. § 243 Anm. 2 vernimmt diese Möglichkeit, Staudinger, § 243 Anm. 2 bejaht sie im Prinzip.

insoweit festbestimmt, z. B. 100 tons Weizen. In beiden Beziehungen gilt von der Schuld des Stauers ein anderes.

Der Stauvertrag bezieht sich niemals auf irgend welche Schiffe, sondern stets nur auf die der Reederei gehörigen, bezw. von ihr gecharterten. Diese Begrenzung der Erfüllungsobjekte finden wir analog bei der begrenzten Gattungs-Sachschuld, z. B. 100 tons Weizen aus der diesjährigen Ernte. Wir haben es daher höchstens mit einer gemischtgenerischen Obligation zu tun.

Der Vorwegbeschränkung auf einen bestimmten Kreis steht die nur relative Bestimmtheit der Erfüllungsobjekte ihrer Zahl nach gegenüber. Der Stauer unternimmt nicht die Umschlagsarbeit an einer bestimmten Anzahl von Dampfern, sondern an allen der bezeichneten Art, die seinen Hafen während der Geltungsdauer des Vertrages anlaufen. Von der Ankunft der Schiffe ist es daher abhängig, ob überhaupt Werke zu leisten sind, bezw. an wieviel Objekten.

Bezüglich der Erfüllungsobjekte tritt damit zugleich eine endgültige Konzentration ein. Ein Wahlrecht in dieser Hinsicht hat der Reeder nicht. Zwar kann er seine Schiffe hinschicken, wohin er will. Aber die Schiffsdisposition ist nur eine Ursache der Ankunft, keine Willenserklärung des Reeders gegenüber dem Stauer, auch nicht durch kolludente Handlung. Entscheidend ist vielmehr die Ankunft als äußeres Ereignis. Auch wenn ein Schiff den Hafen des Stauers entgegen der ursprünglichen Disposition anläuft, z. B. als Nothafen, unterliegt es dem Dauerstauvertrag.

Mit der Bestimmung der speziellen Erfüllungsobjekte steht aber der Inhalt der Leistungen noch keineswegs fest. Diese müssen namentlich nach Art und Umfang bestimmt werden.

Der Stauer verpflichtet sich im Dauerstauvertrag regelmäßig zur Leistung verschiedener Gattungen von Umschlagsarbeiten nach Wahl des Reeders. Eine Wahlschuld übernimmt er damit nicht. Einer solchen ist nämlich wesentlich, daß von mehreren Leistungen nur eine oder doch eine bestimmte Anzahl geschuldet wird. Der Reeder hat jedoch das Recht, beliebig viele Einzelleistungen zu fordern. Es handelt sich daher nicht um ein Wahlrecht im Sinne § 262 BGB., sondern um ein weitgehendes Leistungsbestimmungsrecht des Gläubigers im Sinne § 315 BGB. Andererseits steht es dem Reeder frei, sein Schiff unbeladen aus dem Hafen fahren zu lassen. Der Dauerstauvertrag steht also wie der Dauerfrachtvertrag unter einer Bedingung im Sinne § 319, II BGB.*). Er ist unwirksam, wenn der Reeder während der Dauer des Vertrages keine bestimmten Leistungen fordert. An den auszuführenden Arbeiten aber hat der Stauer ein Monopol; der Reeder darf sie daher nicht an andere Stauer vergeben, wenn er sich nicht wegen Vertragsbruchs schadensersatzpflichtig machen will.

*) Vgl. Wüstendörfer, Seefrachtvertrag S. 211.

So unterscheidet eine Reihe von Merkmalen den Dauerstauvertrag von Einzelstauvertrag. In Bezug auf das Einzelwerk ist jedoch die Rechtslage dieselbe, so daß hier das Werkrecht das BGB. Anwendung finden kann, soweit es nicht vertraglich abgeändert ist.

Der Stauvertrag im Einzelnen.

4. Das Werk.

Das Werk, dessen Herstellung dem Stauer obliegt, ist regelmäßig ein immaterielles, nämlich die Beladung bezw. Entladung des Schiffes.

Diese Leistung ist gemäß § 242 BGB. nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrsitte zu bewirken. Ein regelloses Hinwerfen von Stückgütern in den Schiffsraum würde der Verkehrsitte durchaus widersprechen. Daher umfaßt die Verpflichtung zur Beladung, wo die Umstände es erfordern, auch die Pflicht zur Stauung, falls nicht Hafenbrauch oder ausdrückliche Vereinbarungen ergeben, daß dies die Aufgabe anderer Personen ist. Nötigenfalls hat der Stauer auch für den Schutz empfindlicher Ladung durch Garnierung, auch für Trennung verschiedener Getreidesorten durch Matten zu sorgen. Eine Unterlassung solcher durch die Umstände gebotenen Vorsichtsmaßregeln würde das Werk mangelhaft machen und dem Reeder die weiter unten dargestellten Ansprüche geben.

Die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Interessen des Reeders hat aber nicht den Umfang einer allgemeinen Ladungsfürsorge. Sie geht im allgemeinen weder zettlich noch räumlich über die Handlung der dem Stauer zugewiesenen Ladungsteile hinaus. So hat der mit einer Teilentladung beauftragte Stauer seine Aufgabe erfüllt, wenn dieser Teil aus dem Schiff ist. Zwar darf er es nicht unterlassen, leicht abzustellende Gefahren, die der Restladung durch die teilweise Entföschung drohen, abzuwenden. Er muß z. B. Kollie, die in den neu geschaffenen Hohlraum zu fallen drohen, beiseite stellen. Bei umfangreicheren Maßnahmen hat er zum mindestens der Schiffsleitung, von der drohenden Gefahr Mitteilung zu machen. Es gehört aber nicht ohne weiteres zu seinen Aufgaben, zur Erhaltung der Stabilität des Schiffes die ganze Restladung umzustauen. Dies kann der Reeder nur verlangen, wenn der Stauer sich dazu speziell verpflichtet hat, sei es durch Zusicherung als eine Eigenschaft des Hauptwerkes, sei es durch Uebernahme als selbständiges Werk. Das letztere ist z. B. der Fall, wenn ein Schiff mit Schlagseite einen Nothafen anläuft, um nach erfolgter Umstauung die Reise fortzusetzen. Das von der Umstauung Gesagte gilt auch von Ballasten. Zweifelhaft ist die Rechtslage, wenn fester Ballast schon während der Entladung übernommen werden muß, ein Fall, der bei Segelschiffen, die meist keinen Wasserballast, wie Dampfer, nehmen können, infolge des Uebergewichts von Masten und Takelage nicht selten ist. Man wird auch hier das Ballasten nicht als einen Teil der Verpflichtung zum Entladen ansehen, sondern im

Gegenteil als eine Handlung, zu deren Vornahme der Reeder dem Stauer gegenüber nach § 642 BGB verpflichtet ist. Soweit er dies nicht durch die Mannschaft oder durch besondere Ballastlieferanten ausführen läßt, wird er es allerdings dem Stauer übertragen.

Nach dem Grundsatz von Treu und Glauben, der das Vertragsrecht beherrscht, hat der Stauer seine Tätigkeit oder etwaigen Veränderung der Vertragsgrundlagen anzupassen, sofern ihm daraus keine wesentlichen Schwierigkeiten erwachsen. Wenn z. B. das vereinbarungsgemäß im Hafen zu löschende Seeschiff wegen niedrigen Wasserstandes oder Nebels nicht dorthin gelangen kann, so muß der Stauer unter Umständen die versprochenen Arbeiten am Ankerplatz des Schiffes ausführen. Die Voraussetzung dafür ist allerdings, daß dieser nicht zu weit entfernt ist. Auch kann der Reeder dies nur verlangen, wenn die Ladung sowieso in Leichter übernommen werden sollte. Hatte sich dagegen der Stauer darauf eingerichtet, sie über den Kai zu löschen, so ist er frei, denn solchenfalls würde die Anpassung an die veränderten Umstände ganz andere Vorbereitungen erfordern.

5) Werkmängel.

§ 633 BGB. bestimmt, das Werk solle fehlerfrei sein und die zugesicherten Eigenschaften haben. Unter Fehlern ist im allgemeinen das Fehlen normaler, stillschweigend vorausgesetzter im Gegensatz zu den zugesicherten Eigenschaften zu verstehen.

Nach dem Gesetz sollen aber nur solche Fehler in Betracht kommen, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem gewöhnlichen oder dem nach dem Verträge vorausgesetzten Gebrauch aufheben oder mindern. Damit ist der schikanösen Ausnutzung unerheblicher Fehler ein Riegel vorgeschoben. Allerdings nicht im gleichen Umfang wie beim Kauf. Denn die weitere Abschwächung des § 459, I fehlt dem § 633 BGB. Im Gegensatz zum Käufer braucht der Besteller sich daher auch unerhebliche Minderung von Wert oder Tauglichkeit nicht gefallen zu lassen.

Die Tauglichkeit ist nach dem gewöhnlichen Gebrauch zu bemessen, wenn nicht nach dem Verträge ein besonderer davon abweichender vorausgesetzt ist. Diesem gebührt der Vorrang. Er muß aber von beiden Parteien zugrunde gelegt sein. Eine einseitige Voraussetzung des Reeders ist daher unbeachtlich. Anders wie die Zusage wird die Einigung darüber allerdings oft stillschweigend zustandekommen.

Der Gebrauch, den der Reeder gewöhnlich von dem Werke des Stauers macht, ist verschieden, je nachdem es sich um Beladung oder Entlöschung handelt. Zwar bezwecken beide letztenendes die unversehrte Ablieferung der Ladung an den Empfänger, aber nur bei der letzteren als Endglied der dem Reeder obliegenden Ladungsfürsorge ist dies der unmittelbare Gebrauch. Die Beladung ist erst die Vorbereitung des Seetransports.

Um zu diesem Gebrauch tauglich zu sein, erfordert sie insbesondere eine kunstgerechte Verstaumung.

Es liegt nahe, zur Umschreibung dieses Begriffs die entsprechenden Bestimmungen des Seerechts heranzuziehen, vor allem § 514 HGB., der die diesbezügliche Verantwortlichkeit des Schiffers behandelt.

Der Schiffer hat für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch zu sorgen. Der Zusatz „nach Seemannsbrauch“ bedeutet eine Abschwächung des Begriffs der gehörigen Stauung. Das ergibt schon die Geschichte des § 514 HGB. Er stimmt wörtlich überein mit Art. 481 ADHGB. Dieser erfordert „gehörige Stauung nach Seemannsbrauch“ im Gegensatz zu Art. 413 des Preussischen Entwurfes, der „zweckmäßige Stauung“ verlangte. Der Seemannsbrauch führt nicht immer zu einer solchen, absolut guten Stauung).

Mittelstein⁹⁾ legt § 8 SchG., der nur von „gehöriger Stauung“ spricht, analog aus mit der Begründung, im Binnenschiffsrecht sollte der Schiffer nicht schwerere Verpflichtungen haben wie im Seerecht.

Ist nun auch eine analoge Behandlung des Stauers geboten? Im vollen Umfange des § 154 HGB. jedenfalls nicht. Dieser legt dem Schiffer, nicht nur dem Reeder gegenüber, sondern auch zu anderen Interessenten, mit denen ihn gar kein Vertragsverhältnis verbindet, besondere Pflichten auf. Die Erweiterung seiner Haftung auf diesen, im § 512 HGB. näher bezeichneten Personenkreis, läßt eine Milderung der im einzelnen an ihn zu stellenden Forderungen als billig erscheinen. Diese Haftung ist aber ein Ausfluß seiner ganz besonderen Stellung; ebensowenig wie die Haftungserweiterung läßt sich daher ihre Beschränkung auf den Stauer übertragen.

Andererseits spricht die Erwägung, daß der Stauer mit seinen Schauerleuten an Stelle des Schiffers und seiner Mannschaft dem Reeder diesen Teil der Schiffsarbeiten abgenommen hat, dafür, an sein Werk dieselben Anforderungen zu stellen. Die Gründe jedoch, die zu dieser Arbeitsteilung geführt haben, hindern uns, diese Konsequenz aus der bloßen Tatsache der Entwicklung zu ziehen.

Eben weil die Seelente den Umschlag und die Verstaumung der ins Maßlose gewachsenen Gütermengen nicht mehr bewältigen konnten, weil das Verstaumen eine Kunst geworden ist¹⁰⁾, die nicht nach Seemannsbrauch allein, sondern nach besonderen Regeln geübt werden muß, deshalb werden besondere Stauer und Schauerleute damit beauftragt. Nur diesem Verkehrsbedürfnis verdankt das Stauergewerbe seine Nahrung. In dieser Hinsicht darf daher vom zünftigen Stauer mehr als vom Schiffer verlangt werden, nämlich absolut gute Stauung, soweit sie technisch möglich ist. In Bezug auf den unmittelbaren Schutz der Ladung ist daher der Seemannsbrauch nur das Minimum, für das er einzustehen hat.

Die Stauung, für die der Schiffer nach § 514 HGB. sorgen muß, betrifft aber nicht nur den unmittelbaren Schutz der Ladung, sondern

⁹⁾ Vgl. Schaps-Mittelstein, § 514, Anm. 4, ferner Prot. 3751, wonach auch ohne Verschulden Fehler beim Stauen möglich sind.

¹⁰⁾ Vgl. Mittelstein, Binnenschiffsrecht, § 16 Ziffer 8.

¹¹⁾ Vgl. Wüstendörfer, Seefrachtvertrag S. 46.

auch den des Schiffes selbst. In Bezug hierauf stellt der Seemannsbrauch wohl meist das Maximum guter Stauung dar, da hier in erster Linie rein nautische Erwägungen maßgebend sind, z. B. Rücksichtnahme auf Stabilität und Steuerfähigkeit des Schiffes bei der Gewichtsverteilung. Diese beherrscht der Schiffer, der sein Schiff kennt, meist besser als der geübteste Stauer. Seine Sache ist es daher, darauf zu achten, daß die nautischen Regeln bei der Beladung befolgt werden. Schweigt er, wo offenbar Anweisungen erforderlich sind, so hat allerdings nach Treu und Glauben der Stauer die Pflicht, zu fragen.

Eine genaue Abgrenzung der einzelnen Maßnahmen nach diesem Gesichtspunkt ist nicht möglich, weil sie vielfach beiden Zwecken dienen. Z. B. schützt die gute Abstützung der Stückgüter zwecks Vermeidung des Losstauens einzelner Kolli im Seegang sowohl die Ladung als auch die Schiffswände vor unmittelbarer Beschädigung. Immerhin herrscht bei den meisten die Rücksicht auf das eine oder andere Objekt vor. So wird das Ueberschießen von Bulkladungen durch Querschotten oder teilweise Sackladung in erster Linie im Interesse der Schiffssicherheit verhindert¹³⁾. Die Ladung wird allerdings auch, aber nur mittelbar dadurch geschützt, wie ja jede Gefährdung der Schiffssicherheit letztenendes auch die Ladung betrifft. Eine Reihe von Maßnahmen erfolgen aber ausschließlich zum Schutz der Ladung, z. B. Garnierung, Trennung einzelner Getreidepartieen.

Im allgemeinen ist zu sagen, daß für die Verteilung der Ladung im ganzen die Schiffsleitung, für die Unterbringung im einzelnen der Stauer die Verantwortung trifft. Keinesfalls ist der Stauer dem Reeder für die im einzelnen gute Ausführung eines schlechten Stauplans verantwortlich. Denn dieser stellt, obgleich regelmäßig der Stauer bei seiner Aufstellung mitwirkt, eine Anweisung des durch die Schiffsleitung vertretenen Reeders an den Stauer dar.

Trotz der oben erwähnten Einschränkungen spielt der Seemannsbrauch auch für den Stauer eine gewisse Rolle. Wenn ihm nachgewiesen wird, daß er eine Partie empfindlicher Waren ohne die schon vom Seemannsbrauch gebotenen Vorsichtsmaßregeln verstaumt hat, so ist ein Primafaciebeweis für die Fehlerhaftigkeit seines Werkes geführt. Seine Sache ist es dann, den Gegenbeweis zu führen, daß seine Methode die richtige sei und daß der Seemannsbrauch in diesem Falle einen Mißbrauch darstelle.

Der Seemannsbrauch hat keine allgemeine, gesetzliche Fixierung gefunden. Nur über einige besonders wichtige Zweige gibt es Vorschriften, z. B. die der Seeberufsgenossenschaft. In den Ueberschiffen haben vielfach die Exporteure bezüglich der Hauptausfuhrartikel spezielle Bestimmungen in den Hafenordnungen erwirkt. Außerdem haben Interessentenverbände, besonders solche der Versicherer, von Zeit zu Zeit Richtlinien bekanntgegeben. Im übrigen ist die Entscheidung von den Umständen des Einzelfalles abhängig zu machen.

¹³⁾ Vgl. Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft § 73, in der Fassung des ersten Nachtrages Ziff. 7.

Eine Zusammenstellung der charakteristischen Fehler mangelhafter Stauung, welche in den letzten Jahrzehnten Gegenstand der deutschen Rechtsprechung gewesen sind, gibt Schap-Mittelstein¹⁴⁾.

Die Gerichte haben von jeher besonderen Wert auf die Aussagen von Schiffsahrts-Sachverständigen gelegt, wenn im Einzelfall die Güte der Stauung in Frage stand. In Hamburg werden von ältester die Schifferalten dazu herangezogen, daneben seit 1886 auch andere, von der Handelskammer beeidigte, nautische Sachverständige¹⁵⁾.

Da der Reeder wegen der Haftung aus dem receiptum ein besonderes Interesse an der Feststellung hat, daß die Ladung ordentlich gestaut ist, so läßt er oft schon während der Beladung bei Meinungsverschiedenheiten mit dem Ablader oder dessen Ladungsinspektoren die Stauung durch solche Stauexperten untersuchen und ein Stauungs- und Garnierungsattest darüber ausstellen¹⁶⁾. Regelmäßig geschieht dies ferner schon vor Beginn der Ausladung im Bestimmungshafen. Hierdurch sowie durch die Verklarung, bei der die Stauung stets eingehend zur Sprache kommt, sichert er sich im Falle guter Stauung den Beweis dafür gegenüber etwaigen Schadenersatzansprüchen für dennoch beschädigtes Gut; bei schlechter Stauung aber die Möglichkeit, gegen den Stauer Regreß zu nehmen.

Außer den oben erwähnten nautischen und allgemein-technischen Gesichtspunkten, deren Beachtung schon der gewöhnliche Gebrauch des Werkes erfordert, hat der Stauer zuweilen auch kommerzielle zu berücksichtigen, die sich aus besonderem nach dem Vertrage vorausgesetztem Gebräuch ergeben.

So sollen die Güter so verstaumt werden, daß die Löschung der einzelnen Partieen je nach der Reihenfolge der Löschhähfen gesondert und möglichst ohne Unterbrechung im einzelnen vor sich gehen kann. Immer allerdings ist das nicht möglich, und der Reeder selbst sichert sich vor etwaigen Bemängelungen seitens der Empfänger zuweilen durch Klauseln, wie „the goods to be taken from the ship by the consignees directly they come to hand“.

Wenn gar an Stelle der im Zwischenhafen zu entlöschenden Teilladung dort bereits neue übernommen worden soll, so muß ein besonderer Raum so ausgefüllt werden, daß die Entlöschung der Restladung im eigentlichen Bestimmungshafen keine Schwierigkeiten bereitet, vor allem aber eine Umstauung vermieden wird.

Aus schuldhafter Unterlassung der hierzu erforderlichen Maßnahmen, die allerdings dem Stauer von der Schiffsleitung nahegelegt werden müssen, erwächst ihm eine Schadenersatzpflicht. Im übrigen ist bei teilweiser Entlöschung und teilweiser Neubeladung die Herstellung einer guten Stauung besonders schwierig¹⁷⁾.

¹⁴⁾ Schap-Mittelstein, § 514 Anm. 3.

¹⁵⁾ Vgl. Gesetz betreffend die Ernennung von nautischen Sachverständigen v. 28. V. 1886, Hamb. Ges. Sammlg. 1026.

¹⁶⁾ Vgl. Regulativ für die beeidigten nautischen Sachverständigen v. 5. VI. 1886, Öffentlicher Anzeiger 1886.

¹⁷⁾ Vgl. Wüstendörfer, Seefrachtvertrag, S. 602.

6. Gewährleistungsansprüche.

Bei mangelhafter Ausführung des Werkes hat der Reeder als Besteller im Gegensatz zum Käufer ein Recht auf Nachbesserung gemäß § 633, II BGB., 1. Hat z. B. der Stauer dem Kapitän zugesichert, zwischen dem oberen Stückgut einen Gang zu den seitlich gelegenen Parteen frei zu lassen, so kann, wenn dies nicht geschehen ist, der Kapitän auch nach Beendigung der Beladung verlangen, daß der Stauer das Versäumte nachholt, ohne daß dem letzteren eine besondere Vergütung dafür zusteht. Im Falle des Verzugs kann der Kapitän die Umstauung durch die Mannschaft oder durch Hilfsarbeiter auf Kosten des Stauers ausführen lassen.

In Verzug gerät der Stauer durch eine Mahnung des Reeders. Diese ist zwar keine Willenserklärung, doch finden nach herrschender Meinung die dafür geltenden Regeln Anwendung. Insbesondere ist aktive wie passive Stellvertretung möglich. Deshalb kann der Kapitän als gesetzlicher Vertreter des Reeders mahnen und es genügt, wenn er sich in eiligen Fällen an den Stauervizzen wendet, soweit ihm dieser als Vertreter des Stauers bezeichnet worden ist. (§ 164 BGB).

Zur Vermeidung unbilliger Härten für den Unternehmer ist dieser nach § 633, II, 2 BGB. berechtigt, die Beseitigung zu verweigern, wenn sie einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert.

Wenn z. B. erst bei Vollendung der Beladung sich herausstellt, daß ganz unten geringwertige Waren ohne die übliche oder vereinbarte Verpackung verstaumt worden sind, so braucht der Stauer nicht die ganze Ladung wieder auszuladen, um diesem Uebelstande abzuhelfen. Die übrigen Gewährleistungsansprüche des Reeders bleiben aber unberührt.

Diese sind Wandlung, Minderung, Schadensersatz. Sie entstehen erst nach fruchtlosem Ablauf einer dem Stauer gesetzten angemessenen Frist zur Beseitigung des Mangels. Das Recht auf Nachbesserung geht damit verloren. Eine Fristsetzung erübrigt sich, wenn die Beseitigung unmöglich ist, z. B. die schlecht verpackten Glaswaren sind bereits zerbrochen; ferner wenn der Stauer sie verweigert, sei es mit Recht, (§ 633, II BGB.) oder zu Unrecht. Endlich wenn der Reeder ein besonderes Interesse an sofortiger Geltendmachung dieser Ansprüche hat, z. B. wenn das Schiff reisefertig ist.

Im übrigen verweist § 634 BGB. bezüglich der Wandlung und Minderung auf das Kaufrecht. Auf die von Vertrags- und Herstellungstheorie unstrittene Natur dieser Institute kann hier nicht näher eingegangen werden. Wohl aber ist für den Stauervertrag hervorzuheben, daß bei der Wandlung nach Arbeitsbeginn der immaterielle Charakter des Werkes dem Reeder eine Rückgewähr der empfangenen Leistung unmöglich macht¹⁵⁾.

¹⁵⁾ Vgl. Staudinger § 633, I Ziff. 3; desgl. Oertmann, § 633, I a).

Solchenfalls ist gemäß § 467 BGB. nach § 346 BGB. zu verfahren, also für die bereits geleisteten Dienste der Wert zu vergüten.

Mit Rücksicht auf die vom Kauf abweichende Interessenslage gestattet das Werkrecht (§ 634, III) Wandlung wegen gewöhnlicher Fehler nur bei erheblicher Wertminderung und gibt, wie oben erwähnt, vor Entstehung aller Gewährleistungsansprüche dem Unternehmer eine Gelegenheit zur Nachbesserung.

Der Anspruch auf Schadensersatz hat im Gegensatz zur Wandlung und Minderung einen vertretbaren Umstand zur Voraussetzung. Die Vertretbarkeit kann außer auf Verschulden auch auf einer Garantieübernahme beruhen. Bloße Zusicherung genügt aber nicht.

Wenn der Stauer mit seinen Leistungen im Verzuge ist, so treten die in § 284 ff. BGB. geregelten Folgen des Leistungsverzugs ein. Der Reeder kann Erfüllung und Schadenersatz wegen der Verspätung fordern. (z. B. Hafenkosten, entgangene Fracht). Nach fruchtlosem Ablauf einer Nachfrist hat er gemäß § 326 BGB. die Wahl zwischen Schadensersatz wegen Nichterfüllung oder Rücktritt. Einer Fristsetzung bedarf es nicht, wenn die Erfüllung infolge Verzuges kein Interesse mehr für ihn hat. Dasselbe gilt, wenn nach Fristsetzung, bei Ablauf derselben nur ein Teil der Ladung im Schiff ist und der Reeder es vorzieht, das Schiff ohne die Restladung in See gehen zu lassen.

Soweit *lex generalis*; *lex specialis* (§ 636 BGB.) gewährt darüber hinaus dem Besteller bei nicht rechtzeitigiger Herstellung des Werkes auch dann ein Rücktrittsrecht, wenn der Unternehmer nicht im Verzuge ist. Die Voraussetzungen entsprechen denen der Wandlung bei mangelhafter Beschaffenheit des Werks. Der Reeder kann daher auch zurücktreten, wenn ohne Verschulden des Stauers, z. B. bei einem Hafenstreik, die Beladung nicht rechtzeitig ausgeführt wird. Hiergegen schützt sich der Stauer zuweilen durch besondere Streikklauseln. Dagegen fällt das Rücktrittsrecht fort, wenn die Verspätung auf einem Umstande beruht, den der Reeder selbst zu vertreten hat. Z. B. das Schiff verholt ohne Wissen des Stauers über Nacht.

Wann ist nun die Herstellung des Werkes rechtzeitig erfolgt, wann nicht?

M. a. W. wie steht es beim Werkvertrag um die Leistungszeit?

7. Leistungszeit.

§ 271 BGB. bestimmt, daß mangels besonderer Parteivereinbarung der Gläubiger die Leistung sofort verlangen, der Schuldner sie sofort bewirken kann. Diese Vorschrift ist auf Leistungen zugeschnitten, die zu einem Zeitpunkt erfolgen können, wie z. B. Uebergabe einer Sache, Abgabe einer Willenserklärung, nicht auf solche, die ihrer Natur gemäß einen Zeitraum erfordern. Es fragt sich, ob im letzten Falle unter Leistungszeit der Beginn oder das Ende verstanden werden soll.

Im Werkvertragsrecht ist darüber nichts bestimmt. Wir müssen daher vergleichsweise zu den verwandten Formen des Kauf- und des Dienstvertrages unsere Zuflucht nehmen.

Ein Vergleich mit dem Kaufe könnte dazu verleiten, den Zeitpunkt der Uebergabe des hergestellten Werkes als Leistungszeit i. S. des § 271 BGB. anzusehen. Beim Werkvertrag ist aber nicht die Uebergabe des Werkes, sondern seine Herstellung Gegenstand der Hauptverpflichtung. Er ist ein Arbeitsvertrag, wenn auch nicht so ausgeprägt wie der Dienstvertrag.

Das Dienstvertragsrecht enthält Bestimmungen nur über das Ende der Arbeitszeit. Sie finden in § 271 BGB. eine Ergänzung bezüglich des Anfangs derselben. Wenn wir analog beim Werkvertrag den Anfang der Arbeit als Leistungszeit auffassen, so ergibt sich das Ende derselben auch ohne besondere gesetzliche Bestimmung aus der Natur des Werkes.

Wir können daher mit Oertmann¹⁹⁾ sagen, daß der Grundsatz des § 271 BGB. für den Werkvertrag nur bedeutet, daß die Arbeit sofort in Angriff zu nehmen und ununterbrochen fortzusetzen ist, nur mit der Einschränkung, daß beim Stauen wie bei allen längeren Arbeitsleistungen die üblichen Unterbrechungen gestattet sind, soweit nicht, was allerdings heute in den großen Häfen die Regel ist, Tag und Nacht ununterbrochen gearbeitet wird.

Der Beginn der Arbeit sofort nach Abschluß des Stauvertrages bildet eine Ausnahme. Regelmäßig ergibt sich die Leistungszeit in diesem Sinne aus den Umständen, vor allem aus der Ladebereitschaft des Schiffes. Zuweilen wird sie auch ausdrücklich bestimmt, im Einzelvertrag schon beim Vertragsschluß, beim langfristigen Vertrag regelmäßig nachträglich durch den Kapitän.

Der Verfrachter hat im allgemeinen ein großes Interesse an schneller Erledigung der Stauarbeiten. Aus Konkurrenzgründen haben sich die Stauer veranlaßt gesehen, diesem Bedürfnis durch besondere Klauseln (Dispatchklausel) Rechnung zu tragen. Z. B. "steamer will be discharged with all possible dispatch". Eine solche allgemeine Klausel hat nur die Bedeutung eines Programms, rechtlich ist sie meist unerheblich, da auch ohne sie der Stauer zu schneller Arbeit verpflichtet ist. Wichtiger ist schon die Klausel:

"stevedores guarantee to place the cargo at the disposal of consignees as fast as they will receive, otherwise owners, masters or agents to be at liberty to employ labour at the current rates of the port for stevedores account".

Ähnlich wie bei Werkmängeln gibt sie dem Reeder ein Recht zur Selbsthilfe auf Kosten des Stauers, aber im Gegensatz zu jenen schon vor Ablauf der Leistungsfrist.

Als Umschlagsgeschwindigkeit, gemessen an der Abnahmefähig-

¹⁹⁾ Oertmann § 271 Anm. 2b.

keit der Empfänger, ist so die Leistungszeit zu einem Instrument umgeschiffen, das einerseits dem Prinzip möglicher Beschleunigung entspricht, andererseits jeden Mißbrauch im Einzelfall selbsttätig regulierend ausschließt.

Da der Stauer regelmäßig einen festen Satz für seine Leistung bekommt, seine Leute aber regelmäßig nach Maßgabe der tatsächlichen Arbeitszeit bezahlen muß, so ist sein Interesse an einer Verkürzung der Arbeitsdauer oft größer als das des Reeders. Weil er dem Empfänger gegenüber im allgemeinen weder gesetzliche noch vertragliche Rechte hat, so hilft er sich zuweilen durch die Klausel "bill of lading must compell receivers, to take delivery of the cargo as fast as steamer can deliver".

Bei Bulkladungen, deren rein maschineller Umschlag eine genaue Berechnung der erforderlichen Arbeitsdauer erlaubt, haben die Zeitgarantien eine absolute Form angenommen. Es verpflichten sich die Getreidebergesellschaften regelmäßig, bestimmte Quantitäten in bestimmten Zeiteinheiten zu bewältigen, z. B. "steamers with heavy grain in bulk from 4500 tons upwards are guaranteed to discharge an average of at least 900tons per working day".

Für den Fall der Nichteinhaltung dieser Zeiten wird dem Reeder Schadenersatz geleistet, den man als "demurrage" (Liegegeld) bezeichnet und dessen Berechnung nach tabellarischen Klauseln erfolgt.

Solche absoluten Garantieklauseln können dem Stauer unter Umständen recht teuer zu stehen kommen. Dieser Gefahr begegnet er durch eine Reihe weiterer Klauseln, die insbesondere den Beginn der garantierten Leistungsfrist festlegen. Diese fängt regelmäßig erst einige Zeit nach der Ankunft des Schiffes an, damit der Stauer Zeit hat, die Verladung vorzubereiten. Auch die Abnahmeverpflichtung der Empfänger spielt dabei eine Rolle, z. B. "time counts for steamers entitled to commence discharging immediately after arrival, 6 hours after clearing at the customhouse". „for steamers allowing receivers 24 hours after arrival, 24 hours after clearing at the customhouse". Wenn Schiffe in havariertem Zustande oder an Feiertagen ankommen, so beginnt die Frist meist noch später zu laufen.

8. Mitwirkung des Reeders.

Die Herstellung des Werkes und die Beschaffung der dazu erforderlichen Gerätschaften ist im allgemeinen Sache des Unternehmers. Unter Umständen ist aber auch eine Mitwirkung des Bestellers erforderlich. Ihr Umfang richtet sich nach der Art des Werkes. Bei der Mannigfaltigkeit der unter den Werkvertrag fallenden Leistungen hat das Gesetz unterlassen, nähere Bestimmungen darüber zu treffen, wann und inwieweit der Besteller zur Mitwirkung verpflichtet ist.

§§ 642 — 643 BGB. knüpfen nur gewisse Folgen an die Unterlassung einer Handlung des Bestellers, wenn sie erforderlich ist. Ob diese Voraussetzung vorliegt, ist daher nach den Umständen des Einzel-

falls zu entscheiden. Vor allem handelt es sich dabei um Handlungen, die vom Unternehmer nicht vorgenommen werden können.

Im Stauerewesen kommt hier in erster Linie die Gestellung von Schiff und Ladung in Frage, da dies die Objekte sind, an denen der Stauer den versprochenen Erfolg, meist eine Raumveränderung, herzustellen hat.

Der Reeder muß daher das Schiff dort an den Kai legen, wo die Güter lagern bzw. wohin die Ladung gelöscht werden soll. Beim Umschlag im Strom oder auf der Reede muß er dafür sorgen, daß die Fahrzeuge längsseits kommen. Ob ihm die direkte Disposition über die Ladung überhaupt möglich ist, oder, was regelmäßig der Fall sein wird, vom Ablader oder Befrachter geschieht, ist hierbei gleichgültig. Denn dem Stauer gegenüber hat der Reeder dafür zu sorgen, mittelbar oder unmittelbar. Wir haben bereits im vorigen Abschnitt gesehen, wie der Stauer sich durch besondere Klauseln die Mitwirkung des Reeders ausbedingt.

Ferner hat er für die Bereitschaft der Ladewinden zu sorgen, soweit sie nicht durch Land- oder Schwimmkräne ersetzt werden oder der Stauer die Gestellung eines Donkey (schwimmende Dampfwinde) übernommen hat. Die übrigen Gerätschaften aber, wie Körbe, Schlingen, Haken, Ketten etc. hat regelmäßig der Stauer zu beschaffen. Denn die Mitwirkung des Reeders als Besteller ist eine durch die Umstände bedingte Ausnahme von der Regel, daß der Stauer als Unternehmer die Gerätschaften zu stellen hat.

Eine Verpflichtung zur Mitwirkung kann sich aber auch aus vertraglichen Vereinbarungen ergeben. Diese sind gerade im Stauerewesen recht häufig.

Zum Teil, wie oben, haben sie nur deklaratorische Bedeutung und dienen zur Bestimmung des Begriffs „erforderlich“ des § 642 BGB., z. B. „all gear to be furnished by the stevedore“. Bei der Verschiedenheit der Hafenverhältnisse liegt eine authentische Interpretation dieser Vorschrift im Interesse der Rechtssicherheit. Viele Prozesse können dadurch vermieden werden.

Einem Teil dieser Klauseln kommt aber konstitutive Bedeutung zu, da sie eine Verpflichtung des Reeders über das gesetzliche Maß hinaus festsetzen. Als Gegenstück zu obiger Klausel finden wir da die Bestimmung „sämtliches Geschirr liefert das Schiff“ oder „das erforderliche Löschgeschirr ist vom Schiff zu stellen“.

Die Vereinbarung braucht übrigens nicht ausdrücklich zu geschehen. Sie kann sich auch aus den Gebräuchen ergeben, die in dem betreffenden Hafen oder allgemein im Verkehr zwischen Reeder und Stauer deren Verträgen zu Grunde gelegt werden.

Nach § 346 HGB. ist unter Kaufleuten auf Handelsbräuche Rücksicht zu nehmen. Reeder und Stauer sind regelmäßig Kaufleute und zwar der erstere meist schon nach § 1 Ziff. 5 HGB., sonst nach § 2, der Stauer meist nach § 2. Auch wenn ausnahmsweise ein oder beide

Vertragsgegner nicht Kaufleute sind, kommt man zu demselben Ergebnis auf Grund § 157 BGB., wonach für die Auslegung von Verträgen auf die Verkehrssitte Rücksicht zu nehmen ist¹⁹⁾.

Ein typisches Beispiel für solche Usance im Stauerewesen ist die Stellung der Windenleute durch den Reeder. Während die dem letzteren obliegende Verpflichtung zur Beschaffung der Winden selbst und des Dampfes zu ihrem Antrieb sich schon aus den Umständen ergibt, verpflichtet ihn die Usance auch Matrosen zu ihrer Bedienung zu stellen. In neuester Zeit greift, wie bereits erwähnt, eine anderweitige Regelung Platz. Manche Klauseln beziehen sich auch direkt auf die Usance, z. B.: „the ship to find steam and necessary ropes according to the custom of the port“ oder „steamers usual running gear, stevedores all other necessary gear.“

Auch in Bezug auf die Verkehrssitte können wir die Klauseln in rechtsbestätigende und rechtsschaffende einteilen. Zu den ersten gehören die eben erwähnten; die letzteren sind abweichende Vereinbarungen, die der Verkehrssitte vorgehen²⁰⁾.

9. Die Abnahme und Gefahrtragung.

Wie das Kaufrecht dem Käufer, so legt das Werkrecht dem Besteller eine Pflicht zur Abnahme auf.

Während man sich beim Kauf darüber einig ist, daß unter der Abnahme nur die rein körperliche Inbesitznahme des Gegenstandes zu verstehen ist, hat der Wortlaut des § 640 BGB. zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben.

Aus dem Zusatze „vertragsgemäß“ konstruiert die herrschende Meinung einen wesentlichen Unterschied gegenüber § 433, II BGB. und sieht in der Vorschrift des § 640 BGB. zugleich ein Gebot zur Annahme als Erfüllung; wenn das Werk bereits im Besitze des Bestellers ist, ausschließlich das letztere²¹⁾. Aber dem vertragsgemäß hergestellten Werk des § 640 BGB. entspricht die gekaufte Sache des § 433 BGB. Die Ausdrücke „vertragsgemäß“ und „gekauft“ dienen nur zur allgemeinen Bezeichnung der abzunehmenden Sachen. Ihr Fehlen würde auch nichts ändern. Daß der Käufer nicht einen anderen als den gekauften Gegenstand, der Besteller nur den bestellten in Empfang nehmen soll, ist selbstverständlich.

Die herrschende Meinung verweigert ihrer Interpretation denn auch die letzte Konsequenz, indem sie nur von einer Annahme als Erfüllung im allgemeinen spricht. Damit paßt sie das Resultat der Interessenlage an, die eine eingehende Prüfung im Moment der Abnahme nicht immer erlaubt.

Tatsächlich soll die Abnahme den Verkäufer wie den Unternehmer nur von dem Besitz der gekauften bzw. hergestellten Sachen befreien.

¹⁹⁾ so Staub, 11. Aufl., § 346 Anm. 1; Ritter, § 346 Anm. 5.

²⁰⁾ Vgl. Staub, 11. Aufl., § 346, Anm. 1.

²¹⁾ so Enneccerus, I, 2, § 572, I, 1.

Richtig ist, daß mit der Abnahme die Annahme zeitlich zusammenfallen kann. Begriffsnotwendig ist dies aber nicht. Die Annahme z. B. kann schon vorher in der Werkstatt geschehen. Dann tritt die Umkehrung der Beweislast gemäß § 363 BGB. schon vor der Abnahme ein.

Im Staureiwehen ist eine Abnahme in dargelegtem Sinne überhaupt nicht möglich, da der Reeder sich von Anfang an im Besitz des Werkobjektes befindet. Für eine Abnahmeverpflichtung ist daher kein Raum. Nun knüpft das Gesetz an den Zeitpunkt der Abnahme eine Reihe wichtiger Folgen: Die Gefahr geht auf den Besteller über (§ 644—5 BGB.), die Vergütung wird fällig (§ 641 BGB.), und die Ansprüche des Bestellers wegen Werkmängel beginnen zu verjähren (§ 636 BGB.). In dieser Hinsicht tritt an die Stelle der Abnahme gemäß § 646 BGB. die Vollendung des Werkes, ein weiteres Argument für die objektive Natur der Annahme, weil hier von einer Annahme gar nicht die Rede ist.

Die Verjährungsfrist beträgt 6 Monate. Entgegen der allgemeinen Vorschrift des § 225 BGB. ist nach § 638, II BGB. eine vertragliche Verlängerung zulässig. Bei arglistigem Verschweigen tritt die Verjährung erst mit 30 Jahren ein. Besondere Anstalten zur Verheimlichung des Mangels sind dabei nicht erforderlich. Es genügt, wenn der Stauer dem Reeder einen Mangel verschweigt, in der Meinung, dieser werde bei Kenntnis des Mangels Nachbesserung verlangen.

Schadensersatzansprüche des Bestellers unterliegen der kurzen Verjährung nur, soweit sie sich auf unmittelbare, schon bei der Vollendung des Werkes vorliegende Schäden beziehen²¹⁾. Z. B. Beschädigung der Ladung oder des Schiffs durch unvorsichtige Handtierung der Koll. Nicht darunter fallen Ansprüche auf Ersatz eines mittelbaren, erst im Zusammenhang mit anderen Ereignissen entstandenen Schadens. Z. B. das Schiff kentert auf See infolge Ueberschießens der schlecht verstaute Bulkladung, oder Fässer, die unsachgemäß mit dem Spund nach unten gelagert wurden, entleeren sich auf See infolge der Bewegung des Schiffs. Schäden solcher Art hat der Stauer auf Grund §§ 276—8 BGB. zu ersetzen. Die darauf gegründeten Ansprüche verjähren erst in 30 Jahren gemäß § 195 BGB.²²⁾

Erst mit der Vollendung des Werkes wird die Vergütung fällig und geht die Gefahr auf den Besteller über (§ 644 BGB.). Damit ist die Vergütungsgefahr gemeint²³⁾.

Diese Regelung bedeutet eine Härte für den Unternehmer; im gemeinen Recht war er besser gestellt, und ebenso wie damals erfordert auch heute die Interessenlage eine Teilung der Gefahren zwischen Unternehmer und Besteller derart, daß jeder für die Gefahren seines Wirkungskreises einzustehen hat.

²¹⁾ Räte-Komm. § 655, Anm. 3.

²²⁾ Vgl. Staudinger, § 635 Anm. 1 b, Räte-Komm. § 635 Anm. 3.

²³⁾ Vgl. Wistendörfer, Seeschiffbau, S. 36.

§ 645 BGB. geht einen Schritt in dieser Richtung. Wenn nämlich die Unmöglichkeit vom Besteller verschuldet ist oder auf einen Mangel des von ihm gelieferten Stoffes oder auf seiner besonderen Anwendung beruht, so kann der Unternehmer einen Teil der Vergütung und Ersatz seiner Auslagen verlangen. Wenn also der Stauer auf Wunsch des Kapitäns schweres Gut oben lagert und das Schiff infolgedessen schon während der Beladung kentert, so kann er vom Reeder den Stau-lohn für das bereits verladene Gut verlangen.

Dieselbe Wirkung hat einen Mangel von Schiff oder Ladung. Zwar ist es zweifelhaft, ob wir es hier mit einem Stoff im Sinne § 645 BGB. zu tun haben, denn der Wortlaut des Gesetzes ist auf den Fall zugeschnitten, wo der Stoff selbst zu dem Werkgegenstand verarbeitet wird. Wenn aber die herrschende Meinung²⁴⁾ Baugrund ebenso und Baugerüst analog behandelt, so können wir § 645 BGB. unbedenklich bei Mängeln von Schiff oder Ladung anwenden, an denen der Werk-
 feld hergestellt werden soll.

Wie aber, wenn das in Ladung liegende Schiff von einem anderen angerannt und zum Sinken gebracht wird? Eine solche, durch äußere Umstände erst später verursachte und vom Besteller nicht verschuldete, Untauglichkeit des an sich mangelfreien Stoffes ist kein Mangel im Sinne § 645 BGB. Zwar würde auch hier eine Analogie der oben geschilderten Interessenlage angemessen sein. Denn die Kollisionsgefahr ist dem Wirkungskreis des Reeders so typisch, wie umgekehrt der Zusammenbruch einer Stellage dem des Stauers. Aber die Geschichte des § 645 BGB. lehrt, daß der Gesetzgeber die darin enthaltene Ausnahme auf ursprüngliche Mängel hat beschränken wollen²⁵⁾. So wurde der Antrag, in § 577 des Entwurfes an Stelle eines „Mangels des vom Besteller gelieferten Stoffes“ einen „bei dem Besteller eingetretenen Umstand“ zu setzen, abgelehnt mit der Begründung, auf die Herkunft des Zufalles komme es nicht an, auch sei es unbillig, wenn der Besteller eine Arbeit vergüten müsse, die ohne Erfolg geblieben sei. Die Gefahr solcher Zufälle hat daher der Stauer zu tragen.

Ueber die Leistungsgefahr enthält das Werkrecht keine besonderen Vorschriften. Sie ist daher nach den allgemeinen Grundsätzen, vor allem nach § 275 BGB. zu beurteilen.

Danach befreit den Schuldner einer Speiceschuld sowohl objektive als auch subjektive Unmöglichkeit. Der auf Grund eines Einzelstauvertrages mit der Entlöschung beauftragte Stauer wird daher frei, wenn das betreffende Schiff vor oder während der Entlöschung untergeht; ebenso befreit ihn ein Streik in seinem Betriebe, obgleich er nur Unvermögen, nicht objektive Unmöglichkeit bewirkt. Bezüglich des letzteren Falles könnte man allerdings wegen der Eigenart der hier in Frage stehenden Werkleistungen Zweifel hegen.

²⁴⁾ Vgl. Enneccerus I, 2, § 373, Anm. 4, S. 432; desgl. Fischer-Heule, § 645, Anm. 2.

²⁵⁾ Vgl. Prot. 2. Lesung S. 331—335.

Ist die Rechtslage nun eine andere, wenn er das bezeichnete Werk auf Grund eines Dauerstauvertrages auszuführen hat? Wir haben in diesem Vertragstyp unverkennbare Elemente der Gattungsschuld gefunden, so daß § 279 BGB. in Frage kommt. Durch die besondere Gestaltung des Dauerstauvertrages wird aber die Anwendung dieser Vorschrift insofern gegenstandslos, als bereits die Ankunft des Schiffes im Verein mit der Bestimmung des Schiffers die Konzentration zur Speziesschuld bewirkt. Aber auch der Untergang vor der Ankunft ist für die Rechtslage des Stauers unerheblich, da dieser von vornherein zur Leistung aller überhaupt möglichen Stauarbeiten bedingt verpflichtet ist. Insofern besteht also für ihn überhaupt keine Leistungsgefahr.

§ 644, I, 3 BGB. betrifft die Sachgefahr, eine Gefahrsart, die auch außerhalb des Vertragsrechts eine Rolle spielt. Vergl. § 811 BGB.

Hier handelt es sich um die Frage, wer den Schaden zu tragen hat, wenn bei der Werkherstellung irgendwelche dabei verwendeten Sachen zufällig beschädigt oder gar vernichtet werden, z. B. Schiff, Ladung, Hebezeuge, Stellagen, Stauhölzer, Matten u. a. m.

Bzüglich des vom Besteller gelieferten Stoffes spricht das Gesetz den Unternehmer ausdrücklich frei von solcher Verantwortung. Der Stauer haftet daher aus dem Werkvertrage nicht für eine zufällige Beschädigung des Schiffs. Freilich kann sich aus unbefugter Benutzung z. B. der Schiffswinden eine Schadensersatzpflicht auch bei zufälliger Beschädigung nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 678 ff. BGB.) ergeben, sofern nicht Hafenbrauch oder allgemeine Stausance die Benutzung auch ohne besondere Vereinbarung als vertragsmäßig erscheinen lassen²¹).

Daß der Reeder als Besteller nicht für zufällige Beschädigung der Gerätschaften des Stauers aufzukommen hat, bedarf kaum einer Begründung. Es wäre falsch, wegen der einseitigen gesetzlichen Regelung per argumentum e contrario das Gegenteil anzunehmen. Aus der Stellung der fraglichen Bestimmung des § 644 BGB. ergibt sich, daß sie nur zur Vermeidung von Irrtümern eingeführt ist, die aus einer falschen Auslegung des Wortes „Gefahr“ im ersten Satz entstehen könnten. Die Nichthaftung des Bestellers hinsichtlich der Werkzeuge des Unternehmers ist als selbstverständlich nicht besonders ausgesprochen. Eine Abwälzung dieser Sachgefahr auf den Besteller ist natürlich durch besondere Vereinbarung möglich. Ein typisches Beispiel dafür gibt uns die Stauvertragsklausel: „Abbäumen geschieht für Rechnung und Gefahr des Schiffes. Könnte man hier noch zweifeln, welche Gefahrsart gemeint ist, so ergibt den Zusatz: „auch Bruch und Verlust der Spieren“, daß es sich hier um periculum rei handelt.

In Betreff der Ladung, deren Eigentümer meist nicht in einem

²¹ Vgl. HGZ. 06,80, Herannahen von Leichtern mittels Schiffskran.

direkten Vertragsverhältnis zum Stauer stehen, gilt der gemeinrechtliche Grundsatz: „casum sentit dominus“ (vgl. D. L. 17,23). Für den Fall, daß ohne Verschulden der Schauerleute Güter aus der schwebenden Hieve fallen, trifft daher den Stauer keine Verantwortung.²²)

Keine Gefahrenübernahme bedeutet die Klausel „stevedores guarantee to be responsible for all damage to ship or cargo caused through their own neglect or that of their employees“, da sie nicht zufällige, sondern verschuldete Schäden zum Gegenstand hat. Für schuldhaftes Verhalten auch seiner Erfüllungsgehilfen haftet der Stauer dem Reeder ja ohne weiteres nach §§ 276, 278 BGB. Dasselbe gilt von der Klausel „contractors are exempt from all liability for loss damage or personal injury, from any cause whatever other than absolute negligence“, durch welche die Haftung für culpa levis ausgeschlossen wird.

10. Vergütung.

Hauptverpflichtung des Bestellers ist die Entrichtung der Vergütung (§ 631 BGB.). Ihre Höhe wird im Stauerweisen regelmäßig auf Grund von Tarifen bestimmt, die feste Sätze für Ladungseinheiten enthalten. Die Vergütung wird aber nicht für die einzelnen Teile geschuldet, sondern nur danach berechnet. Deshalb wird sie erst bei Vollendung des ganzen Werkes fällig.

Als Akkordsatz ist die Vergütung unabhängig von den Kosten, welche der Stauer zur Herstellung des versprochenen Erfolges aufwenden muß. Diese beim Werkvertrag übliche Regelung ist insofern verkehrsfördernd, als sie dem Reeder einen sicheren Ueberschlag der Umschlagskosten ermöglicht und damit die Aufstellung fester Frachtsätze erleichtert.

Für den Stauer aber bedeutet sie ein Risiko, das er, insbesondere im Dauerstauvertrag, durch eine Reihe typischer Klauseln einzudämmen sucht.

Wir können sie in zwei Gruppen einteilen, je nachdem sie sich auf eine etwaige Veränderung der Lohnverhältnisse oder auf besonders zeitraubende Verrichtungen beziehen; beides Faktoren, deren Größe im Einzelfall dem Stauer bei der Aufstellung des Generaltarifs noch unbekannt ist.

Besonders zeitraubend ist die Arbeit in kleinen, schwer zugänglichen Räumen. Diese Arbeiten werden daher häufig als Extrarbeiten (extras) teurer bezahlt. Die Klauseln enthalten nicht selten eine Definition dieses Begriffs. Z. B. „alle Extrarbeiten für Peak, Poop, Brückendeck, Lazarett und Bunker sind vom Schiff zu zahlen“, oder allgemein „no additional charges to be made, except for extra work, where steam winches or derricks do not reach“ oder „if dis-

²² Vgl. HGZ. 13, Nr. 63 „Aus der Tatsache allein, daß ein Sack herausfällt, folgt nicht unbedingt, daß er falsch eingeschlagen war“.

charged by hand" oder „or other places, where extra workmen are actually required by labour rules". Die letztere enthält in dem Ausdruck „actually required" einen Schutz für den Reeder gegen dolose Auslegung, ebenso wie die Klausel „bunkers and peaks to be cleared, when steam can be used without charge".

Die Getreidehebergesellschaften verzichten meist auf diese Klauseln, da die hochentwickelte Technik des Elevatorenbetriebes eine restlose Aufsaugung des Kornes auch aus winkligen Räumen gestattet. Zuweilen wird dies ausdrücklich hervorgehoben, z. B. „no extras for tanks, bunkers, peaks, poops etc."

Wie alle Unkosten, so hat grundsätzlich der Stauer die Beförderung der Schauerleute auf seine Rechnung zu bewirken. Bei der Arbeit im Hafen wird diese Regel im allgemeinen befolgt, obgleich auch die gegenteilige Klausel vorkommt „Transportkosten für das An- und Vonbordbringen der Arbeiter sind vom Schiff zu zahlen".

Oft löschen oder laden die Schiffe aber nicht am Kai oder an den Pfählen unmittelbar im Hafen, sondern durch geringe Wassertiefe oder bei feuergefährlichen Ladungen, durch örtliche Vorschriften gezwungen, in mehr oder minder großer Entfernung davon. Hierdurch wird nicht nur der Transport erheblich verteuert, sondern die Verpflegung und Unterbringung der Arbeiter erfordert besondere Aufwendungen.

Wohl ausnahmslos wälzen die Stauer diese Mehrkosten, zum Teil auch die Sorge für den Transport, auf den Reeder ab. Z. B. „Die durch Löschen oder Laden auf der Unterelbe entstehenden Extrakosten an Lohn und Beköstigung sind vom Schiffe zu vergüten". Statt direkter Berechnung finden wir auch Pauschalvergütung oder beides gemischt, z. B.: „the ship to feed labourers and pay . . . additional".

Abäumen des Schiffes geschieht regelmäßig auf Kosten des Reeders. Die dafür berechneten Zuschläge werden in den Klauseln als „Spierenmiete" „hire of spars" bezeichnet, auch den Transport derselben hat der Reeder oft zu bezahlen „Schlepplohn für Spieren". Bei Nachtarbeit wird dem Stauer „Lampennmiete" vergütet, meist „per Gang und Nachtschicht".

Zuweilen hat der Reeder ein besonderes Interesse an Beendigung der Umschlagsarbeiten bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, z. B. wenn das Schiff wegen seines Tiefganges noch bei auflaufender Flut bestimmte Untiefen passieren muß oder am Sonnabend, um den Sonntag zur Seefahrt auszunutzen.

In kleineren Häfen wird im allgemeinen nur zu bestimmten Tagesstunden gearbeitet. Wenn aus Gründen wie die oben erwähnten im Einzelfall das Bedürfnis für eine Verlängerung der Arbeitszeit vorliegt, so werden Ueberstunden bezahlt. Z. B. „Ueberstunden pro Mann und Stunde . . . extra". Nachtarbeit, sowie Arbeit an Sonn- und Feiertagen wird sowieso teurer berechnet, meist pro Mann und Stunde, doch finden wir auch die Klausel „Sonn- und Feiertags, Nachts bezahlt das Schiff die Hälfte der Arbeiter".

Während die vorgehend besprochenen Klauseln dem Stauer dazu dienen, das Risiko zu beseitigen, welches die Anwendung allgemeiner Tarifraten auf den Einzelfall mit sich bringt, und somit nur eine spezielle Preisberechnung darstellen, haben die folgenden Klauseln Veränderungen der Tarifgrundlagen selbst zum Gegenstand.

Bedingungen, wie „unforeseen circumstances modify prices and conditions of this contract" sind allerdings in hohem Maße geeignet, Rechtsstreitigkeiten hervorzurufen. So allgemein gehaltene Klauseln müssen stets einschränkend ausgelegt werden, um Mißbrauch durch den, zu dessen Gunsten sie lauten, zu verhindern. Es würde dem Grundsatz von Treu und Glauben widersprechen, wollte der Stauer den Eintritt solcher Umstände benutzen, um einen besonderen Gewinn herauszuschlagen. Bei richtiger Abwägung der Interessenlage dürfen die ursprünglich vereinbarten Raten nur um die tatsächlich entstandenen Mehrkosten erhöht werden.

Dieser Grundsatz kommt in manchen Klauseln besonders zum Ausdruck, z. B. „if prices advance through unforeseen circumstances, we guarantee to charge only the actual increase".

Aber auch wo dies nicht der Fall ist, hat der Stauer im Prozeß zu beweisen, daß der Eintritt der von ihm behaupteten Umstände die verlangte Erhöhung rechtfertigt.

Die Schaueramtslöhne bilden den größten Posten bei der Selbstkostenberechnung des Stauers. Da ihre Höhe zudem häufigen Schwankungen ausgesetzt ist, so befassen sich viele Klauseln speziell mit diesem Gegenstand. „In case longshoremen are paid more wages, we to be paid the corresponding increase".

Bisher war nur von einer Erhöhung der Raten die Rede. Es erscheint billig, daß der Reeder, auf den der Stauer diese Last abwälzt, gegebenenfalls auch von einer Lohnermäßigung profitiert. Der Verwirklichung dieses berechtigten Interesses dienen Abmachungen, die man wegen ihrer typischen Gestaltung im Verkehr als „Benefitklauseln" bezeichnet, z. B. „owners to have the benefit of every general fall of labour rates". Die Beweislast für diese Fälle trifft natürlich den Reeder, der seinen Anspruch auf Preisermäßigung darauf stützt.

Wenn nach den bisher erwähnten Klauseln der Reeder den Vertrag zu den neuen Raten weiter gelten lassen muß, so gewährt ihm andere ein vertragliches Rücktrittsrecht für den Fall einer Lohnerhöhung. „Or owners to have the option to cancel this contract".

Die vorstehend erwähnten Klauseln werden zuweilen durch die Generalklausel „subject to the usual strike and lockout clauses" ersetzt, ein Beweis für die Existenz allgemein befolgter Gebräuche im Stauvertragsrecht.

Hier möge noch eine Klausel erwähnt werden, die unter Bezugnahme auf Verträge des Stauers mit anderen Reedern dem Reeder ein Recht auf Preisermäßigung gewährt: „should stevedore accept a lower rate from others either directly or indirectly, owners to be placed

on equal terms." Der dem Reeder obliegende Nachweis für das Vorliegen dieser Voraussetzung ist natürlich nicht immer leicht zu erbringen.

Zu den Vergütungsklauseln gehören endlich auch diejenigen, welche sich mit der Haftung für Unfälle, bezw. mit den Kosten der Versicherung hiergegen befassen.

Der Stauereibetrieb unterliegt in Deutschland der Unfallversicherung nach den Bestimmungen der Reichversicherungsordnung. Da § 537 Ziff. 9 R. V. O. den Stauer namentlich aufführt, so gehört sein Gewerbe zur Gewerbe- nicht zur Seeunfallversicherung.

Die Stauereiabteilung der Reederei bildet keinen Ausnahmefall nach Art § 540 Ziff. 2 R. V. O. Wie dieser die Anwendung von § 539 auf Seeschiffahrtbetriebe untersagt, weil für diese besondere Bestimmungen gelten, so dürfen die Grundsätze der Seeunfallversicherung auch nicht auf den Stauereibetrieb angewandt werden. Die Reederei, welche als solche Mitglied der Seeverbahrungsgenossenschaft ist, wird eben durch die Angliederung einer Stauereiabteilung daneben Mitglied der hierfür zuständigen Lagereiberggenossenschaft²⁹⁾.

Bei der großen Zahl der im Stauereibetrieb beschäftigten Arbeiter sind es stattliche Summen, die der Betrieb für Versicherungsbeiträge aufzuwenden hat. Der Stauer hat nun auch diese Unkosten ganz oder zum Teil auf den Reeder abgewälzt. Da eine gesetzliche Verpflichtung solcher Art für den Reeder nicht besteht, so ist auch hier der Weg vertraglicher Vereinbarung beschränkt worden. Vgl. die Klausel: „als Anteil zur Unfall-, Kranken- und Invalidenversicherung für Arbeiter sind 10 % der Stauerrechnung zu zahlen“.

Dagegen übernimmt der Stauer durchgängig die Haftung für Unfallschäden der Schauerleute. „We take the responsibility of accidents“³⁰⁾. Zweifelhaft ist, ob unter accidents auch Unfälle zu verstehen sind, die durch mangelhafte Beschaffenheit des Schiffgeschirrs verursacht werden. Der Zusatz: „even if caused by ships gear“ bejaht dies ausdrücklich. Manchmal aber wird die Haftung für solche Unfälle ausgeschlossen durch den Zusatz: „unless caused by breaking of ships gear“³¹⁾. Noch enger ist die Haftungsübernahme durch die Klausel: „should any accidents happen to any of the workmen through the fault or neglect of the stevedores men, no claim will be made on the ship or master“.

Die besondere Beachtung, welche in den Stauerkontrakten der Unfallhaftung geschenkt wird, erklärt sich aus der großen Zahl von Unglücksfällen, die sich alljährlich beim Laden und Löschen ereignen. Trotz aller technischen Vervollkommenung ist eben das Stauergewerbe ein gefährlicher Beruf geblieben, aber als Teil der Schifffahrt gilt auch für ihn das Wort: „navigare necesse est“.



²⁹⁾ Vgl. Schausell, Anm. 3 zu § 1051 R. V. O.

Buchbesprechungen.

Dr. Helnr. Wilh. Weber, Gießen, Der Holzverkehr auf den deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1913—19. Verlag Herr, Gießen

Das Weber'sche Buch fußt auf der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Bahnen. Darin ist Deutschland in 39, das Ausland in 17 Verkehrsbezirke eingeteilt. Das Holz zerfällt in 4 Gruppen, deren Sortenwahl der Verfasser wenig glücklich nennt, da sie den Rohstoff nicht vom Holzfabrikat, Nutzholz und Brennholz nicht genügend unterscheiden. Weber will im I. Teil seines Werkes ein plastisches Gesamtbild des Holzverkehrs unmittelbar vor, während und nach der Kriegszeit mit allen Eigenheiten und Abnormitäten vermitteln. Der noch nicht erschienene II. Teil des Werkes soll den „Holzversand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke nach Stärke, Herkunft- und Bestimmungsbezirken“ behandeln.

Der zur Verfügung stehende Raum verbietet leider, auf den reichen Inhalt des Buches näher einzugehen. 61 mit großer Gedankenscharfe gewählte und vielem Fleiß errechnete, den Text begleitende Tabellen geben über Stärke, Anteile, Wandlungen des Holzverkehrs an Gewichtsmengen, Versand, Empfang, Durchfuhr nebst deren prozentischen Durchschnittswerten Auskunft.

Für Statistiker, Forstleute, Forstbesitzende, Holzinteressenten, Verkehrstreibende, Eisenbahnfachleute ist die Schrift eine reiche Fundgrube fachlichen Wissens; für die Geschichte des Weltkrieges von Bedeutung, da sie dessen überwiegenden, bald bremsenden, bald fördernden Einfluß auf die öffentliche und private Holzbewirtschaftung klarlegen hilft.

Dr. phil., Dr. Ing. Arthur Schmitz.

Dr. Richard Senkpiehl, Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht im Güterverkehr.“

Die im eigenen Verlage des Verfassers als Nr. 4 seiner verkehrsrechtlichen Abhandlungen erscheinende Schrift unterzieht sich der Aufgabe, das gesetzliche Pfandrecht des Güterverkehrs, sowie in Ergänzung das Zurückbehaltungsrecht, einer zusammenfassenden Darstellung zu unterziehen, und zwar sowohl im Landverkehr wie im Wasserstraßenverkehr. Begriff, Entstehung, Gegenstand und Dauer des Pfandrechts werden geschildert. Nach der Darlegung des Zusammenstehens mehrerer dinglichen Rechte und Pfandrechte wird auf die Einziehung der Pfandforderung, die Erhaltung des Pfandrechts nach der Ablieferung, sowie auf den Pfandverkauf eingegangen. Beim Zurückbehaltungsrecht werden das Zurückbehaltungsrecht nach bürgerlichem Recht und das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht gegenüber gestellt und die Grenzen des Pfand- und Zurückbehaltungsrechts erörtert.

Wie alle Veröffentlichungen Senkpiehls ist auch die vorliegende Abhandlung für die Praxis der Verkehrsunternehmer und Güterversender bestimmt; sie erfüllt diesen Zweck.
Ernst Esch.

Dr. Richard Senkpiehl, „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ Verfaßt auf Veranlassung des Vereins Deutscher Spediture. Robert Stroh-Verlag, Wiesbaden.

Der Robert Stroh-Verlag ist bestrebt, Abhandlungen herauszugeben, welche für die Praxis des Speditionsgewerbes von Wert sind. Mit den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ von Senkpiehl hat er einen guten Griff