

S. 337 / Nr. 63 Sozialversicherung (d)

BGE 74 I 337

63. Urteil vom 25. Juni 1948 i. S. Basler RheinschiffahrtAktiengesellschaft gegen Bundesamt für Sozialversicherung.

Regeste:

Obligatorische Unfallversicherung: Die Besatzungen der schweizerischen Rheinschiffe sind durchweg der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung unterstellt.

Assurance-accidents obligatoire: L'équipage des navires suisses du Rhin est soumis sans restrictions à l'assurance-accidents obligatoire.

Assicurazione obbligatoria contro gl'infortuni: L'equipaggio delle navi svizzere del Reno è sottoposto senza limitazioni all'assicurazione obbligatoria contro gl'infortuni.

A. Die Beschwerdeführerin betreibt den Personen und Gütertransport auf dem Rhein und die damit verbundenen Lagergeschäfte. Sie besitzt Schiffe, die nur auf der schweizerischen Strecke des Rheins verkehren, und solche, die den ganzen Strom vom Basler Rheinhafen an abwärts und die Kanäle des Rheinbeckens befahren. Sie wurde für den Schiffsfahrts- und Lagerbetrieb der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung unterstellt. Von den beim Gütertransport (Schleppschiffahrt) beschäftigten Angestellten und Arbeitern galten in der ersten Zeit nach einer Vereinbarung mit der SUVAL nur diejenigen als versichert, die in der Schweiz wohnten und deren Abwesenheit im Ausland jeweils sechs Monate nicht überschritt.

Seite: 337

Mit Verfügung vom 2. September 1946 unterstellte indessen die SUVAL sämtliche Schiffsleute der Gesellschaft ohne Einschränkung der Versicherung, unbekümmert darum, ob die Schiffe, auf denen sie arbeiten, regelmässig oder nur zuweilen oder überhaupt nicht bis nach Basel hinauf fahren. Die Ausdehnung wurde damit begründet, dass in den Rheinuferstaaten infolge des Krieges die Rechtslage inbezug auf die Sozialversicherung unabgeklärt sei.

B. Auf Rekurs der Gesellschaft bestätigte das Bundesamt für Sozialversicherung am 10. April 1947 die neue Verfügung der SUVAL. Es nahm an, auch die Besatzungen der vorzugsweise den ausländischen Rhein befahrenden Schiffe der Gesellschaft seien, kraft Zugehörigkeit zu einem versicherungspflichtigen Betrieb (Art. 60 Ziff. 3 litt. b KUVG), der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung teilhaftig; denn auch diese Schiffe seien Betriebsteile (Art. 4 der Verordnung I über die Unfallversicherung) und gälten übrigens, wenn nicht de iure, so doch praktisch als Schweizerboden. Jedenfalls seien ihre Mannschaften bloss «vorübergehend im Ausland beschäftigt» (Art. 61 Abs. 1 KUVG). Das territoriale Schwergewicht ihrer Tätigkeit liege in der Schweiz. Von Basel aus stelle die Gesellschaft die Kapitäne an, und daselbst nähmen diese ihre Aufträge für die Fahrten entgegen; auch die Bezahlung werde von dort aus vorgenommen. Wenn sich die Schiffsleute auch länger auf deutschen, französischen, belgischen oder holländischen Gewässern als auf dem Schweizer Rhein aufhielten, so hätten sie doch mit keinem der durchfahrenen Länder so enge Beziehungen wie mit der Schweiz. Die angefochtene Unterstellung sei um so mehr gerechtfertigt, als der Anteil der Schweizer Reedereibetriebe an der Rheinschiffahrt und auch die Zahl der schweizerischen Schiffsleute stark angewachsen sei, während andererseits wichtige Voraussetzungen der bisherigen Ordnung weggefallen seien, vor allem die deutsche Sozialversicherung mit ihrem Anspruch auf Einbezug aller den deutschen Rhein befahrenden Schiffsbesatzungen. Die Befürchtungen

Seite: 338

der Rekurrentin, die neue Regelung könnte internationale Verwicklungen zur Folge haben, seien übertrieben, zumal da für die Rheinschiffahrt teils gemäss internationalen Abmachungen (z. B. nach dem Abkommen zwischen der Schweiz und den Niederlanden betreffend Betriebsunfallversicherung vom 27. Januar 1937), teils übungsgemäss der Grundsatz der Versicherung nach dem Gesetz des Landes des Betriebssitzes gelte. Auch sei die SUVAL bisher bei der Feststellung der Schäden aus Unfällen bei der Rheinschiffahrt im Ausland und bei der Erledigung der daherigen Ansprüche nicht auf nennenswerte praktische Schwierigkeiten gestossen.

C. Die Basler Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft führt Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit dem Antrag, den Entscheid des Bundesamtes für Sozialversicherung ganz oder zum mindesten für die nie in der Schweiz beschäftigten Auslandsschiffer aufzuheben. Sie führt aus, nach Art. 60, 61 KUVG sei nicht versichert, wer ausschliesslich oder regelmässig im Ausland beschäftigt sei. Einzelne ihrer Auslandsschiffer seien aber überhaupt nie, die andern nur vorübergehend, durchschnittlich bloss

zwanzig Tage im Jahr, innerhalb der schweizerischen Landesgrenzen tätig. Ein Rheinschiff unter Schweizerflagge stelle kein Inland im Sinne des KUVG dar, auch nicht «praktisch», da die SUVAL nur in der Schweiz amtliche Untersuchungen über Hergang und Folgen eines Unfalls durchführen könne. Wäre auf den territorialen Schwerpunkt der Beschäftigung der Auslandsschiffer abzustellen, so läge er im Ausland. Die meisten Auslandsschiffer seien Matrosen und Schiffsjungen, welche durch Kapitäne im Ausland angeworben und bezahlt würden und täglich ihre Arbeitsanweisungen auf dem ausländischen Rhein empfangen; auch die Kapitäne selbst erhielten oft ihren Lohn und ihre Aufträge durch die Auslandsagenturen der Gesellschaft. Hievon abgesehen könne man nicht auf die vom Bundesamt angeführten Indizien abstellen; sonst wären auch die von Basel ans angestellten, bezahlten und ihre Weisungen entgegennehmenden

Seite: 339

Chefs der Auslandsagenturen der Gesellschaft versichert, was unstreitig nicht der Fall sei. Massgebend sei vielmehr, dass vorwiegend im Ausland der gefährdende Betrieb vor sich gehe, die Unfälle eintreten und deren Folgen festgestellt werden müssten. Der Einlad in den ausländischen Talhäfen, das tägliche Anlegen während der Fahrt in ausländischen Zwischenhäfen und der Auslad in den oft ausländischen Berghäfen führe für die Auslandsschiffer zu viel intensiveren Beziehungen mit dem Ausland als mit dem einen Berghafen Basel. Selbst wenn die internationalen Usancen und der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und den Niederlanden, von denen das Bundesamt spreche, zu Recht bestehen sollten, so stellten sie nur Konfliktnormen, nicht materielle Normen dar; sie besagten bloss, dass für sämtliche Angestellte und Arbeiter der Gesellschaft das KUVG gelte, ohne dieses Gesetz materiell abzuändern. Zweckmässigkeitserwägungen dürften für die Entscheidung der streitigen Rechtsfrage keine Rolle spielen; sie sprächen übrigens gegen die beanstandete Unterstellung. So hätte diese schon jetzt zur Folge, dass Auslandsschiffer französischer Nationalität sowohl bei der SUVAL wie bei der französischen Sozialversicherungskasse versichert würden.

D. Das Bundesamt für Sozialversicherung beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Damit eine Person bei der SUVAL obligatorisch gegen Unfall versichert sei, ist zunächst erforderlich, dass sie in einem versicherungspflichtigen Betrieb arbeitet. In Art. 60, 60bis, 60ter KUVG und Art. 2 ff. der Verordnung I über die Unfallversicherung werden die verschiedenen Arten der Betriebe, die unter die obligatorische Unfallversicherung fallen, aufgezählt und die versicherten von den nicht versicherten Betriebsteilen abgegrenzt. Dabei wird vorausgesetzt, dass nur solche Betriebe oder Betriebsteile versicherungspflichtig sind, die sich in der

Seite: 340

Schweiz befinden. Das ist zwar nirgends ausdrücklich bestimmt, ergibt sich aber aus dem System des Gesetzes, die Versicherungspflicht mit allen damit verbundenen Obliegenheiten dem Betrieb, d. h. dessen Inhaber (oder seinem Stellvertreter) aufzuerlegen; Betriebe oder Betriebsteile im Ausland können also nicht unter das schweizerische Gesetz fallen.

Im vorliegenden Falle ist nicht bestritten, dass man es mit einem schweizerischen Betriebe zu tun hat, der den Schiffsverkehrsverkehr im Sinne von Art. 60 Ziff. 3 lit. b KUVG und Art. 13 Ziff. 4 der Verordnung I über die Unfallversicherung zum Gegenstand hat. Und zwar umfasst diese Unternehmung die gesamte wirtschaftliche Betätigung, die mit ihr in sachlichem Zusammenhang steht (Art. 4 der Verordnung I), also vor allem den Transport mit den Schiffen der Gesellschaft.

2. Welche Personen nach der Art ihrer Beziehungen zum versicherungspflichtigen Betrieb versichert sind, ist in Art. 24, 25 der Verordnung I über die Unfallversicherung geregelt. Namentlich gehören dazu nach Art. 24 Abs. 1 diejenigen, welche zum Inhaber eines versicherungspflichtigen Betriebes oder Betriebsteils in einem Dienstverhältnis als Angestellte oder Arbeiter stehen und mit dem Betrieb oder mit Teilen desselben dienstlich in Beziehung zu treten haben, oder die sonstwie mit ausdrücklichem oder zu vermutendem Einverständnis des Betriebsinhabers freiwillig wie ein Angestellter oder Arbeiter an den Arbeiten des Betriebes teilnehmen. Dass diese Anforderungen auf die von der Beschwerdeführerin angestellten Schiffsleute zutreffen, ist ebenfalls nicht bestritten.

3. Doch sind nach dem Gesetz nicht alle im erwähnten Verhältnis zum versicherungspflichtigen Betrieb stehenden Personen versichert. Auf die Nationalität oder den Wohnort kommt es freilich nicht an. Verlangt wird aber in Art. 60 Abs. 1 KUVG die Beschäftigung in der Schweiz. Indessen wird dieser Grundsatz durch Art. 61 Abs. 1 KUVG eingeschränkt, welcher bestimmt: «Die Versicherung wird

Seite: 341

dadurch nicht unterbrochen, dass ein Versicherter auf Rechnung des versicherungspflichtigen Betriebes vorübergehend im Ausland beschäftigt ist.» Der Vorschrift liegt offenbar der Gedanke zugrunde, dass der betreffende Arbeiter die Beziehungen zum schweizerischen Betriebe, welche ihm den Genuss der schweizerischen Versicherungseinrichtung verschaffen, während einer bloss

vorübergehenden Auslandstätigkeit für diesen Betrieb beibehält. Entsprechend sind auch die auf Rechnung eines ausländischen Betriebes vorübergehend in der Schweiz beschäftigten Personen nicht versichert (Art. 61 Abs. 2 KUVG).

Die SUVAL hat in ihrer Praxis als vorübergehend im Sinne von Art. 61 Abs. 1 zunächst eine Auslandstätigkeit von höchstens drei und später höchstens sechs Monaten anerkannt. Massgebend kann aber nicht allein die zeitliche Dauer des Auslandsaufenthaltes sein. Z. B. wird der Monteur einer schweizerischen Exportfirma, der ins Ausland lediglich zur Ausführung einer ganz bestimmten Arbeit geschickt wird, dort nach dem Sinn des Art. 61 Abs. 1 bloss vorübergehend beschäftigt, gleichviel ob die betreffende Arbeit acht Tage oder acht Monate oder noch länger dauere. Wer jedoch in eine ausländische Filiale eines Schweizer Betriebes versetzt wird, um dort auf unbestimmte Zeit tätig zu sein, ist vom ersten Tage an nicht bloss vorübergehend, sondern dauernd im Auslande beschäftigt, nicht aber derjenige, der in der ausländischen Filiale lediglich einen an der Arbeit zeitweilig verhinderten Arbeiter zu vertreten hat. Es kommt mithin auf den Charakter des Beschäftigung im Ausland an. Er ist in Würdigung der gesamten tatsächlichen Verhältnisse zu bestimmen; dabei wird allerdings auch die Dauer des Auslandsaufenthaltes zu berücksichtigen sein, aber nicht notwendig als einziges Indiz.

4. Der Beschwerdeführerin ist zuzugeben, dass ihre beim Gütertransport beschäftigten Schiffsleute den grössten Teil ihrer Arbeitsleistungen im Auslande verrichten, dass also überwiegend dort der sie gefährdende Betrieb vor

Seite: 342

sich geht, die Unfälle eintreten und deren Folgen festgestellt werden müssen. Das kann aber nicht entscheidend sein. Es sind weitere Besonderheiten des Sachverhalts zu beachten. Die Schiffer der Beschwerdeführerin haben die Aufgabe, ihr Boot und seine Ladung zu führen und zu betreuen. Sie wohnen auch auf ihrem Schiff. Sie verlassen es nur, um sich zu verproviantieren und um an den Umschlagsplätzen die mit dem Gütertausch zusammenhängenden Formalitäten zu erledigen. Weil ihre Arbeitsstätte schwimmt und daher ihr Beschäftigungsort ständig wechselt, treten sie mit den ausländischen Rheinuferstaaten, die sie durchfahren oder deren Häfen sie anlaufen, nicht in nähere Beziehungen, jedenfalls nicht in so enge, wie sie mit der Schweiz bestehen; ist doch Basel für diese Leute nicht nur ein Berghafen unter andern, sondern der Sitz des Unternehmens, dessen Angestellte sie im Ausland wie in der Schweiz sind, der Heimathafen, wenn vielleicht auch nicht aller, so doch der meisten Schiffe der Gesellschaft, der Ort, wohin die Fahrzeuge, mit Gütern für die Schweiz beladen, regelmässig zurückkehren. Die Schiffer der Beschwerdeführerin arbeiten zwar vorwiegend nicht auf schweizerischem Territorium, aber doch von der Schweiz aus, auf Schiffen, die zu einem schweizerischen Betriebe gehören. Ihre Auslandstätigkeit ist eine notwendige Ausstrahlung dieses schweizerischen Betriebes, mit dem sie stets verbunden bleiben.

Das sind aber Beziehungen zum versicherungspflichtigen Betriebe, die es nach dem Sinn der Art. 60, 61 KUVG rechtfertigen, sämtliche Schiffsleute der Beschwerdeführerin als ständig bei der SUVAL versichert anzusehen. Die Verhältnisse liegen hier nicht wesentlich anders als etwa beim Monteur, der für bestimmte Arbeiten im Interesse seiner Schweizer Firma ins Ausland geschickt wird, oder beim Chauffeur eines Basler Transportgeschäftes, der regelmässig Warentransporte zwischen Basel und dem benachbarten Auslande ausführt. Der nächstliegende Wortsinn des Art. 61 Abs. 1 KUVG mag freilich für den Standpunkt

Seite: 343

der Beschwerdeführerin sprechen. Bei näherer Prüfung erscheint es aber sachlich als richtig, den vorliegenden Sachverhalt dem Falle der vorübergehenden Beschäftigung im Ausland, von dem in Art. 61 Abs. 1 die Rede ist, gleichzustellen.

Es besteht auch kein zureichender Grund, von dieser Ordnung diejenigen Schiffer auszunehmen, - welche auf Booten beschäftigt sind, die wegen ihrer Grösse nicht bis nach Basel hinauf fahren können. Diese Leute stehen im wesentlichen im gleichen Verhältnis zum versicherungspflichtigen Betriebe wie die übrigen, auch wenn sie nie, auf andern, kleinern Schiffen, bis nach Basel gelangen sollten was dahinsteht, da nach einer Auskunft des Rheinschiffahrtsamtes in Basel die Schiffer die Fahrzeuge häufig wechseln.

5. Die Beschwerdeführerin weist darauf hin, dass der uneingeschränkte Einbezug ihres Schiffsahrtspersonals in die schweizerische obligatorische Unfallversicherung zu internationalen Verwicklungen führen könne; schon jetzt entstehe ein Doppelversicherungskonflikt mit Frankreich. Solche Schwierigkeiten sind aber kein Grund, die geltende schweizerische Gesetzgebung nicht so anzuwenden, wie es nach ihrem Sinn geboten ist. Sie sind auf dem Wege zwischenstaatlicher Abmachungen zu beheben.

Eine Grundlage hierfür bildet das von der siebenten Internationalen Arbeitskonferenz am 5. Juni 1925 beschlossene Übereinkommen über Gleichbehandlung einheimischer und ausländischer Arbeitnehmer

in der Entschädigung bei Betriebsunfällen, dem alle Rheinuferstaaten beigetreten sind, darunter auch die Schweiz (AS 45, 19 ff.). Nach Art. 2 daselbst können die beteiligten Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation vereinbaren, dass auf die Entschädigung bei Unfällen solcher Arbeitnehmer, die nur vorübergehend oder mit Unterbrechungen im Gebiete eines Mitgliedes für Rechnung eines im Gebiet eines andern Mitgliedes gelegenen Unternehmens beschäftigt sind, die gesetzlichen Vorschriften des letztgenannten

Seite: 344

Mitgliedes Anwendung finden sollen. Darauf stützt sich das Abkommen zwischen der Schweiz und den Niederlanden betreffend Betriebsunfallversicherung, das der Bundesrat, mit Ermächtigung der Bundesversammlung (AS 45, 19), am 27. Januar 1937 abgeschlossen hat (AS 51, 77 ff.). Sein Art. 3 bestimmt:

«Für die Transportunternehmungen (Transport zu Lande, zu Wasser und durch die Luft), deren Sitz sich im Gebiet des einen Landes befindet und die auch im Gebiet des andern Landes ihre Tätigkeit ausüben, gelangt nur die Gesetzgebung des Landes, in dem die Unternehmung ihren Sitz hat, auf den Fahrbetrieb zur Anwendung, ungeachtet der Ausdehnung der in jedem der beiden Länder vollzogenen Arbeiten. Das Fahrpersonal bleibt auch dann dieser Gesetzgebung unterstellt, wenn es mit Arbeiten beschäftigt ist, die zu andern Betriebsteilen gehören und im Gebiete des andern Landes vor sich gehen.

Die Bestimmung des vorstehenden Absatzes ist auch anwendbar auf die in Art. 1 genannten Unternehmungen, die sich für die Durchführung ihres Betriebes, d. h. für ihre eigenen Bedürfnisse Transportmittel bedienen.»

Mit dieser Vorschrift befindet sich der angefochtene Entscheid in Einklang, auch wenn sie, wie die Beschwerdeführerin meint, bloss eine Konfliktsnorm, nicht unmittelbar anwendbares materielles Recht, enthalten sollte. Die gleiche Regel, dass für übergreifende Transportunternehmungen in bezug auf die Unfallversicherung die Gesetzgebung des Landes des Betriebssitzes gelte, ist übrigens, wie es scheint, in einer Reihe anderer zweiseitiger, zwischen ausländischen Rheinuferstaaten abgeschlossener Abkommen vorgesehen.

Auch sonst bestehen gegenwärtig keine internationalen Normen, welche es ausschliessen, den gesamten Schiffsbetrieb der Beschwerdeführerin auf dem Rhein und den Kanälen der schweizerischen obligatorischen Unfallversicherung zu unterstellen. Namentlich bildet kein Hindernis die internationale Regelung des Schiffsverkehrs auf dem

Seite: 345

Rhein, welche zurückgeht auf die Pariser und Wiener Friedensverträge von 1814/1815 und niedergelegt ist in der revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) vom 17. Oktober 1868 (geändert und ergänzt durch die einschlägigen Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages von 1919) und in dem heute noch für Grossbritannien und die Schweiz geltenden sog. Modus vivendi vom 4. Mai 1936 (vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage, BBl 1922 II S. 973 ff.; AS 52, 675 ff.; FELLMANN, Staats- und völkerrechtliche Grundlagen der freien Rheinschiffahrt). Diese Ordnung gewährleistet die Freiheit der Rheinschiffahrt. Art. 1 der Mannheimer Akte bestimmt darüber in Abs. 1 und 2:

«Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden.»

Aus diesen Bestimmungen kann allenfalls abgeleitet werden, dass ein Rheinuferstaat seine Gesetzgebung über das Arbeitsrecht, insbesondere über die Unfallversicherung, grundsätzlich nicht auf Besatzungen ausländischer Schiffe, welche sein Hoheitsgebiet durchfahren oder in seinen Rheinhäfen anlegen, ausdehnen soll, da die Verpflichtungen und Formalitäten, welche mit einer solchen Ordnung verbunden wären, den Grundsatz der Freiheit der Rheinschiffahrt beeinträchtigen würden. In diesem Sinne mag von einer «praktischen» Exterritorialität der schweizerischen Rheinschiffe gesprochen werden. Jedenfalls aber steht fest, dass der Grundsatz der Freiheit der Rheinschiffahrt, wie er im internationalen Rheinstatut umschrieben ist, der Schweiz

Seite: 346

nicht verbietet, die Besatzungen der schweizerischen Rheinschiffe durchweg ihrer eigenen obligatorischen Unfallversicherung zu unterstellen.

Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Beschwerde wird abgewiesen