

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchG §§ 2, 4

Der Miteigentümer eines Binnenschiffes kann - wie ein Nichteigentümer - Ausrüster dieses Fahrzeugs sein. Alsdann steht ihm, wenn er das Fahrzeug selbst führt, die Haftungsbeschränkung des § 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG zu (Ergänzung zu BGHZ 33, 234).

BGH, Urt. v. 16. Mai 1974 - II ZR 104/72 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 104/72

URTEIL

Verkündet am

16. Mai 1974

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma P [REDACTED], Inhaber Willem P [REDACTED],
Z [REDACTED] (Holland), U [REDACTED] Weg [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

gegen

den Schiffsmiteigentümer und -führer Philipp F [REDACTED],
N [REDACTED], B [REDACTED]gasse [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 16. Mai 1974 durch
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom
13. Juni 1972 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des TMS "M [REDACTED]".
Dieses Fahrzeug fuhr am 14. August 1968 auf dem Rhein
beladen zu Tal. In Höhe der Neckarmündung stieß es mit
dem leer zu Berg kommenden MS "U [REDACTED]" zusammen, sank und
wurde einige Zeit später gehoben. Schiffer des MS "U [REDACTED]"
war der Beklagte, dem dieses Fahrzeug auch zur Hälfte
gehört. Weiterer Miteigentümer des MS "U [REDACTED]" ist seine
Ehefrau.

Die Klägerin nimmt - aus eigenem oder abgetretenem
Recht - den Beklagten auf Ersatz der Kollisionsschäden
der Interessenten des TMS "M [REDACTED]" in Anspruch.
Sie wirft dem Beklagten nautisches Fehlverhalten vor.
Das bestreitet dieser. Jedoch hat er im Berufungsrechts-
zug mit dem Hinweis, daß er in jedem Falle nur bis zur
Höhe des sich auf 140.644,90 DM belaufenden Werts des
MS "U [REDACTED]" hafte, diesen Betrag der Klägerin zukommen



lassen. Danach hat die Klägerin von dem Beklagten noch die Zahlung von 311.346,28 hfl und 131.007,66 DM - jeweils nebst Zinsen - verlangt abzüglich am 13. Januar 1972 verrechneter 6.800,63 DM und am 17. Januar 1972 gezahlter 133.844,27 DM; außerdem hat sie beantragt, den Beklagten wegen dieser - noch offenen - Beträge zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "U" zu verurteilen.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht sind der Ansicht, daß der Beklagte alleiniger Ausrüster des von ihm geführten MS "U" gewesen und deshalb seine Haftung auf den Wert dieses - nach der Kollision auf neue Reisen ausgesandten - Fahrzeugs beschränkt sei. Demgemäß hat das Rheinschiffahrtsobergericht den zuletzt von der Klägerin noch verfolgten Anspruch für unbegründet erachtet und die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

1. Nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG haftet der Schiffseigner, der sein Fahrzeug selbst führt, für nautisches Verschulden nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, es sei denn - was hier nicht weiter interessiert -, daß ihm "böslliche Handlungsweise" zur Last fällt. Jedoch gilt diese Bestimmung nach der in BGHZ 33, 234 ff. abgedruckten Entscheidung des Senats nicht für einen Schiffer, der lediglich Miteigentümer des von ihm geführten Fahrzeugs ist (vgl. auch Liesecke,

Anm. zu LM § 4 BinnSchG Nr. 6). Deshalb kann sich der Beklagte in seiner Eigenschaft als Miteigentümer des MS "U" nicht auf die Haftungsbeschränkung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG berufen.

2. Nun gilt § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG nicht nur für den Eigner, sondern auch für den Ausrüster eines Binnenschiffes (§ 2 Abs. 1 BinnSchG). Als solcher wird allerdings in § 2 Abs. 1 BinnSchG nur derjenige bezeichnet, "der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut". Es kann deshalb zweifelhaft sein, ob auch der Miteigentümer eines Schiffes, das somit diesem teilweise gehört, Ausrüster im Sinne des § 2 Abs. 1 BinnSchG sein kann. Die Frage ist zu bejahen.

Das Binnenschiffahrtsgesetz hat für den Schiffseigner besondere, weitgehend aus den seerechtlichen Vorschriften übernommene Regelungen geschaffen, vor allem hinsichtlich der Haftung für Schäden, welche anderen Personen bei Ausübung der Schiffahrt zugefügt werden. Dabei versteht es unter einem Schiffseigner nicht jeden Schiffseigentümer, sondern nur denjenigen, der ein zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmtes Schiff selbst hierzu verwendet (§ 1 BinnSchG), somit als Schiffahrtsunternehmer tätig ist (Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt 1918 S. 34). Lediglich ihm trifft eine besondere Verantwortung für schuldhaftes Verhalten der Besatzung in Ausführung von Dienstverrichtungen (§ 3 BinnSchG); allein seine Haftung ist unter bestimmten Voraussetzungen auf Schiff und Fracht beschränkt (§ 4 BinnSchG); nur ihm gegenüber wird dann dem Gläubiger als notwendiger Ausgleich hierfür ein

gesetzliches Pfandrecht (Schiffsgläubigerrecht) an diesen Vermögensgegenständen gewährt (§ 102 Nr. 5 BinnSchG).

Nun setzt die Tätigkeit des Schiffahrtsunternehmers nicht zwingend voraus, daß das von diesem verwendete Schiff ihm gehört. Vielmehr kann das Schiff auch im Eigentum oder Miteigentum eines Dritten stehen. Ein solcher Schiffahrtsunternehmer kann aber rechtlich nicht anders als ein Schiffseigner behandelt werden. Das liefe sonst nicht nur auf eine ungleiche Beurteilung praktisch gleicher Lebenssachverhalte hinaus. Vielmehr würde das auch zu dem nicht billigen Ergebnis führen, daß die Haftung eines Schiffahrtsunternehmers für Schäden, welche anderen Personen bei der Ausübung der Schifffahrt zugefügt werden, allein wegen der - insoweit unwesentlichen - Eigentumsverhältnisse an dem von ihm verwendeten Schiff unterschiedlich ist. Insbesondere ein derartiges Ergebnis will die Bestimmung des § 2 Abs. 1 BinnSchG vermeiden, indem sie den Ausrüster eines Schiffes mit den Worten "wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen" hinsichtlich seiner Rechte und Pflichten gegenüber dritten Personen dem Schiffseigner gleichstellt (vgl. die Begründung zu § 2 des Entwurfes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, Nr. 81 der amtlichen Drucksachen des Reichstags 9. Legislaturperiode III. Session 1894/95). Eine solche Gleichstellung wäre aber unvollkommen, wenn sie den Fall des Miteigentümer-Ausrüsters nicht einbezogen hätte. Deshalb kann die Bestimmung des § 2 Abs. 1 BinnSchG sinngemäß nur dahin verstanden werden, daß sie alle diejenigen Schiffahrtsunternehmer umfaßt, die ein ihnen nicht allein gehöriges Schiff zur Schifffahrt verwenden.

Daß nur diese Auslegung zutreffend sein kann, bestätigt auch die Geschichte des § 2 Abs. 1 BinnSchG. Diese Bestimmung ist nahezu wörtlich aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 477 Abs. 1: "Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen"; vgl. nunmehr § 510 Abs. 1 HGB) übernommen worden (Begründung a.a.O.). Bei der Beratung des Art. 477 Abs. 1 ADHGB ist ausdrücklich abgelehnt worden, zwischen die Worte "nicht gehöriges" die Worte "ganz oder teilweise" einzuschalten, weil man "dafür hielt, daß, wenn schon derjenige, dem das Schiff gar nicht gehöre, in dem unterstellten Falle als Reeder betrachtet werde, kein Zweifel darüber bestehen könne, daß dies auch dann der Fall sei, wenn er einen Teil am Eigentum habe und dem Begriffe des eigentlichen Reeders um so viel näher komme" (Lutz, Protokolle zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs 1858 IV. Teil S. 1658; vgl. auch Boyens/Lewis, Das Deutsche Seerecht 1897 S. 303 Ziff. 5).

3. Ist es demnach rechtlich möglich, daß nicht nur der Nichteigentümer, sondern auch der Miteigentümer eines Binnenschiffes dessen Ausrüster ist, so hängt die Entscheidung des Rechtsstreits weiter davon ab, ob der Beklagte am Unfalltag Ausrüster des MS "U" war. Dabei kommt es auf die vom Berufungsgericht und von der Revision erörterte Frage, welche internen rechtlichen Beziehungen zwischen dem Beklagten und seiner Ehefrau bestanden haben, nicht an. Denn die Frage, wer Ausrüster eines Schiffes ist, dieses somit zur Binnenschiffahrt verwendet, ist allein nach den tatsächlichen Gegebenheiten des Falles zu entscheiden (Vortisch/Zschucke Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. § 2 BinnSchG Anm. 1; Mittelstein

a.a.O. S. 36). Diese liegen hier aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts so, daß kein Zweifel an der Ausrüstereigenschaft des Beklagten bestehen kann. So verwendet der Beklagte seit dem Erwerb des MS "U" im Jahre 1963 dieses Fahrzeug zur Schifffahrt; auf seinen Namen ist das Schiffsattest ausgestellt; er allein ist der Versicherungsnehmer der dieses Fahrzeug betreffenden Versicherungen; nur er ist der Vertragspartner der Dienst Fracht- und Reparaturverträge; lediglich er bestimmt über den Einsatz des von ihm selbst geführten MS "U". Seine Tätigkeit entspricht demnach der eines Schifffahrtsunternehmers.

4. War danach aber der Beklagte am Unfalltag Ausrüster des MS "U", so steht ihm, wie dargelegt, die Haftungsbeschränkung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG mit der Folge zu, daß die Klägerin von ihm nicht mehr als den - ihr bereits zugeflossenen - Wert des MS "U" verlangen kann. Ihr weitergehendes Begehren ist deshalb unbegründet.

Stempel

Dr. Tidow

Dr. Schulze

Bundschuh

Dr. Bauer