

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 111/76

URTEIL

Verkündet am
22. Mai 1978
[REDACTED],
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Versicherungsgesellschaft C [REDACTED], D [REDACTED] straat [REDACTED],
G [REDACTED]/Belgien, vertreten durch ihren Direktor H. v [REDACTED] H [REDACTED],
ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Lotsen Otto S [REDACTED], D [REDACTED] straße [REDACTED], G [REDACTED]
am R [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Mai 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-fahrtsobbergerichts Karlsruhe vom 25. Mai 1976 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 23. Juli 1968 fuhr MS "L[REDACTED]", das die Klägerin kasko- und haftpflichtversichert hatte, beladen auf dem Oberrhein zu Tal. Bei Germersheim passierte das Schiff mit zu geringem Abstand die Backbordseite eines im Strom arbeitenden Schwimmbaggers. Infolgedessen erfaßte es mit dem Ruder eine von dem Bagger zum rechten Ufer hin ausgelegte Befestigungskette. Dadurch geriet es außer Kurs und stieß mit dem ihm entgegenkommenden MS "Maria" zusammen. An beiden Fahrzeugen entstanden Schäden.

Die Klägerin hat den Eigentümern des MS "Lolalo" und des MS "M[REDACTED]" ihre Unfallschäden ersetzt. Sie beziffert diese auf 22.317,71 DM (8.305,87 DM für MS "Lolalo" und 14.011,84 DM für MS "Maria"). In Höhe des Gesamtbetrages nebst Zinsen nimmt sie den Beklagten - aus abgetretenem Recht der Eigner des MS "L[REDACTED]" - in Anspruch. Dieser

- 3 -

hatte MS "L[REDACTED]" zum Unfallzeitpunkt verantwortlich geführt. Er besaß das Lotsenpatent für die von dem Schiff zurückzulegende Oberrheinstrecke und war an sich bei der F[REDACTED] Schiffsahrts-AG (nachfolgend: F[REDACTED]) gegen ein Monatsgehalt von rund 1.440 DM brutto fest angestellt. F[REDACTED] hatte ihn den Eignern des MS "L[REDACTED]" für die Fahrt von Gernsheim bis Mannheim überlassen, weil das Schiff die Reise in ihrem Auftrag machte und sein Führer kein Rheinschifferpatent für die Strecke oberhalb von Mannheim hatte. Dafür stellte F[REDACTED] den Eignern des MS "L[REDACTED]" das tarifmäßige Lotsenentgelt in Rechnung.

Nach Ansicht des Beklagten sind die gegen ihn geltend gemachten Ansprüche schon aus folgendem Grunde unberechtigt: Er habe zu den Eignern des MS "L[REDACTED]" in einem Leiharbeitsverhältnis gestanden; zu seinen Gunsten würden daher die Grundsätze für die Haftung eines Arbeitnehmers bei Ausübung einer gefahrgeneigten Tätigkeit eingreifen; danach könnte er von den Eignern des MS "L[REDACTED]" - und damit auch von der Klägerin als deren Versicherer - verlangen, für die Unfallschäden nicht haftbar gemacht zu werden.

Das Schiffsahrtsgericht und das Schiffsahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der - zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.



Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte die Kollision zwischen MS "L[REDACTED]" und MS "M[REDACTED]" schuldhaft verursacht. Grundsätzlich sei er deshalb verpflichtet, die dadurch entstandenen Schäden zu ersetzen (§ 823 BGB; § 7 BinnSchG). Jedoch stünden dem Klageanspruch arbeitsrechtliche Gesichtspunkte entgegen. Der Beklagte habe nämlich zu den Eignern des MS "L[REDACTED]" in einem Leiharbeitsverhältnis gestanden. Haftungsrechtlich sei er daher wie einer ihrer Arbeitnehmer zu behandeln. Da er als verantwortlicher Führer des MS "L[REDACTED]" eine gefahrgeneigte Tätigkeit ausgeübt habe und ihn nur der Vorwurf einer leichten Fahrlässigkeit treffe, könne er von den Eignern dieses Fahrzeugs verlangen, daß sie den eigenen Schaden auf sich behielten und ihn wegen der an den Eigentümer des MS "M[REDACTED]" bezahlten Schadensbeträge nicht im Wege der Ausgleichung (§§ 840, 426 BGB) in Anspruch nehmen würden. Das könne er auch der Klägerin als Rechtsnachfolger der Eigner des MS "L[REDACTED]" entgegenhalten.

II. Die Revision greift diese Ausführungen lediglich insoweit an, als das Berufungsgericht ein Leiharbeitsverhältnis bejaht und den Beklagten in vollem Umfange von jeder Schadensersatz- und Ausgleichungspflicht freigestellt hat. In beiden Punkten kann sie keinen Erfolg haben.

1. Es mag sein, daß die Eigner des MS "L[REDACTED]" von Fendel einen "Lotsen" angefordert hatten. Ferner mag es zutreffen, daß die Oberrheinlotsen grundsätzlich eine selbständige Tätigkeit ausüben und zu dem Eigentümer des belotsten Fahrzeugs in kein Arbeitsverhältnis treten. Schließlich mag es richtig sein, daß Schiffsführer, die einen Lotsen brauchen, aus Zeitgründen häufig nicht erst die Lotsenstation anlaufen und dort nach einem Lotsen

fragen, sondern stattdessen das Unternehmen, das über ihr Fahrzeug disponiert, um einen Lotsen bitten und nunmehr dieses Unternehmen die Lotsenstation um die Bereitstellung eines Lotsen ersucht. Das alles zwingt jedoch nicht zu der Annahme, daß der Beklagte auf MS "L[REDACTED]" - jedenfalls aus der Sicht der Fahrzeugeigner - als selbständiger Lotse tätig gewesen sei. Auch mißt die Revision zu Unrecht den Besonderheiten des Falles keine Bedeutung bei, die das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangen ließen, daß die Eigner des MS "L[REDACTED]" stillschweigend damit einverstanden gewesen sind, daß Fendel ihnen einen seiner Arbeitnehmer zur verantwortlichen Führung ihres Fahrzeugs gegen Zahlung eines dem Lotsentarif entsprechenden Entgelts "leihweise" zur Verfügung stellte. Diese Besonderheiten bestanden nach den Feststellungen des Berufungsgerichts darin, daß es den Eignern des MS "L[REDACTED]" erkennbar nicht wesentlich auf die Vermittlung eines selbständigen Lotsen angekommen ist und sie demgemäß - nach ihrem erstinstanzlichen Vorbringen - F[REDACTED] lediglich gebeten hatten, für die Führung ihres Fahrzeugs auf der Oberrheinstrecke zu sorgen. Daraus konnte das Berufungsgericht aber in revisionsrechtlich nicht angreifbarer tatrichterlicher Würdigung den Schluß ziehen, daß die Eigner des MS "L[REDACTED]" (zumindest auch) mit der leihweisen Überlassung eines Arbeitnehmers von F[REDACTED] zur Führung ihres Fahrzeugs von Gernsheim bis nach Mannheim einverstanden waren.

2. Die Revision kann nicht bestreiten, daß das Führen eines Motorgüterschiffes auf einer Binnenwasserstraße dem Bereich gefahrgeneigter Tätigkeit zuzurechnen ist und deshalb dem angestellten Schiffsführer nach einer Kollision die Befugnis zustehen kann, von dem Schiffseigner (als seinem Arbeitgeber) zu verlangen, daß dieser den eigenen Schaden selbst trägt und außerdem den Schiffer

von Schadensersatzansprüchen Dritter freistellt oder, soweit er (oder sein Versicherer) die Ansprüche der letzteren befriedigt hat, keinen Ausgleichsanspruch gegen seinen Arbeitnehmer geltend macht (vgl. SenUrt. v. 24. 11. 75 - II ZR 53/74, BGHZ 66, 1 f). Ferner vermag die Revision nicht ernstlich zu bezweifeln, daß die Grundsätze über die Haftungseinschränkung eines Arbeitnehmers bei gefahrgeneigter Tätigkeit auch bei einem Leiharbeitsverhältnis gegenüber Schadensersatz- oder Ausgleichsansprüchen des entleihenden Arbeitgebers Anwendung finden (BGH, Urt. v. 10. 7. 73 - VI ZR 66/72, NJW 1973, 2020 f). Jedoch meint sie, im Streitfall könne jedenfalls eine vollständige Freistellung des Beklagten hinsichtlich der von ihm verschuldeten Unfallschäden nicht in Betracht kommen, selbst wenn man mit dem Berufungsgericht davon ausgehe, daß er nur leicht fahrlässig gehandelt habe. Dabei übersieht die Revision, daß der zur Stützung ihrer Auffassung herangezogene § 7 Abs. 2 BinnSchG lediglich ein besonderes (gesetzliches) Schuldverhältnis zwischen dem Schiffsführer und dem Schiffseigner begründet (vgl. SenUrt. v. 8. 12. 75 - II ZR 64/74, VersR 1976, 263, 264), hingegen nichts mit den arbeitsrechtlichen Beziehungen zwischen diesen und der daraus entspringenden Fürsorgepflicht des Schiffseigners gegenüber dem Schiffsführer zu tun hat. Ferner kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie einen angestellten Schiffer arbeitsrechtlich wie einen leitenden Angestellten behandelt wissen will (vgl. SenUrt. v. 2. 7. 73 - II ZR 125/71, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 51 = VersR 1974, 131, 132). Auch können weder das - nicht sehr hohe - Gehalt, das der Beklagte zum Unfallzeitpunkt bezogen hat, noch seine vorübergehende Stellung als "verantwortlicher" Führer des MS "L[REDACTED]" es rechtfertigen, ihm wenigstens einen Teil der Kollisionsschäden aufzuerlegen. Zwar mag der Beklagte für die

Führung eines Schiffes auf dem Oberrhein besonders sachkundig gewesen sein. Das berührt aber weder seine Stellung als Arbeitnehmer noch ändert es die mit seiner Tätigkeit verbundenen Gefahren. Damit gibt dieser Umstand ebenfalls nichts für das Bestreben der Klägerin her, auf den Beklagten zumindest einen Teil des Betriebsrisikos der Eigner des MS "L[REDACTED]" zu überbürden, das wegen der menschlichen Unzulänglichkeit auch die Schäden aus einem leichten Fehler der Schiffsbesatzung umfaßt.

Stempel	Richter am Bundesgerichtshof Dr. Schulze ist ortsabwesend und kann daher nicht unterschreiben.	Fleck
---------	--	-------

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Skibbe