

30

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Ges. über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen § 18 a; BinnSchG §§ 3, 4, 102, 103, 104, 112

- a) Die Moselschiffahrtsgerichte sind für die Verhandlung und Entscheidung über einen Schadensersatzanspruch zuständig, der wegen der Beschädigung eines Schiffes durch einen Anker gegen den Eigner des Fahrzeugs geltend gemacht wird, das den Anker während der Fahrt auf der Mosel verloren hat;
- b) Der Schiffseigner haftet auch dann nach § 3 Abs. 1 BinnSchG, wenn lediglich das schuldhafte Verhalten der Besatzung innerhalb der Zeit liegt, in der er das Schiff zur Schifffahrt auf Binnengewässern verwendet hat, hingegen der Schaden des Dritten erst dann eingetreten ist, als das Schiff einem anderen gehört hat;
- c) In diesem Falle wird das Schiffsgläubigerrecht, das die Forderung aus dem Verschulden der Besatzung dem Geschädigten gegen den Schiffseigner gewährt, auch dann begründet, wenn dieser bei Schadenseintritt Eigentümer des Schiffsvermögens nicht mehr ist;
- d) Die Reise, die ein Schiff im Rahmen eines Frachtvertrages leer zum Ladeort durchführt, gehört bereits zur Frachtfahrt im Sinne des § 104 Abs. 3 BinnSchG.

BGH, Urt. v. 21. März 1983 - II ZR 179/82 - Moselschiffahrts-
obergericht Köln
Moselschiffahrts-
gericht St. Goar

30

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 179/82

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
21. März 1983
Spengler,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest,
St[REDACTED]-Ufer [REDACTED], M[REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter:

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Udo von H[REDACTED], A[REDACTED]platz [REDACTED], K[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

- 2 -

30

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. März 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin werden das Urteil des Moselschiffahrtsgerichts St. Goar vom 24. Juni 1981 und das Urteil des Moselschiffahrtsobergerichts Köln vom 15. Juni 1982 geändert.

Der Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 3.361,34 DM nebst 7,5 % Zinsen seit 29. Dezember 1980 zu zahlen. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 9/42 und der Beklagte 33/42 zu zahlen.

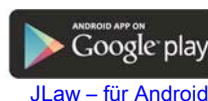
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des Eimerbaggers "B[REDACTED]". Dieser stieß am 27. März 1979 bei Mosel-km 183,68 auf einen Anker, als er Schlamm und Sand im Flußbett ausbaggerte, um die Solltiefe des Fahrwassers wiederherzustellen. Dadurch wurden die Eimerleiter und ein Hubseil des Baggers beschädigt. Die Klägerin hat ihren Gesamtschaden auf 4.289,72 DM beziffert.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



In Höhe dieses Betrages verlangt sie von dem Beklagten Ersatz. Dieser war bis Mitte Mai 1975 Eigner des MS "An... Ch...", dessen derzeitiger Eigentümer und Aufenthalt unbekannt sind. Das Schiff hat den Anker am 9. November 1974 bei Mosel-km 183,7 verloren. Es fuhr zu jener Zeit leer nach Trier, um dort eine Ladung Getreide zum Transport nach Krefeld aufzunehmen. Nach der Meldung des Ankerverlustes hat die Klägerin auf Kosten des Beklagten mit Schleppkette und Peilrahmen - jedoch ohne Erfolg - nach dem Anker gesucht.

Die Klägerin hat behauptet, die Besatzung des MS "An... Ch..." habe den Anker schuldhaft verloren. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 4.289,72 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat ein Verschulden der Schiffsbesatzung an dem Ankerverlust bestritten. Dieser sei durch Bruch des Ankerwirbels infolge eines Materialfehlers aus der Klüse heruntergefallen. Zudem sei er für ein etwaiges Verschulden der Besatzung nicht haftbar, da er im Zeitpunkt der Beschädigung des Baggers nicht mehr Eigner des MS "An... Ch..." gewesen sei.

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

Entscheidungsgründe:

I. Die Zuständigkeit der Moselschifffahrtsgerichte zur Verhandlung und Entscheidung über den Klageanspruch ist nach § 18 a Abs. 2 Satz 1 BinnSchVerfG in Verbindung mit Art. 35 Nr. 2 b) des Vertrages vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (Moselvertrag) - BGBl. 1956 II 1838 zu bejahen. Zu den in Art. 35 Nr. 2 b) des Moselvertrages genannten Klagen wegen "der Beschädigungen, welche die Schiffer während der Fahrt oder beim Anlanden verursachen", gehören auch solche auf Ersatz des durch den Verlust eines Ankers an einem anderen Fahrzeug entstandenen Schadens (für die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte bei einem derartigen Schadensereignis auf dem Rhein vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 BinnSchVerfG in Verbindung mit Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte sowie die Senatsurt. v. 6. Februar 1969 - II ZR 168/67, VersR 1969, 509 und v. 28. Februar 1969 - II ZR 174/67, VersR 1969, 441).

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts spricht die Erfahrung des täglichen Lebens dafür, daß ein Ankerverlust (in der vorliegenden Weise) nur dann eintritt, wenn das Ankergeschirr nicht ordnungsgemäß gewartet und nicht regelmäßig untersucht wird. Dieser gegen den Beklagten sprechende Anscheinsbeweis wird nicht schon durch dessen Behauptung ausgeräumt, der Anker sei infolge eines Materialfehlers verlorengegangen. Die Behauptung besagt, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, nicht, daß der Materialfehler bei gründlicher Untersuchung des Ankers nicht rechtzeitig

hätte entdeckt und der Ankerverlust durch entsprechende Maßnahmen hätte vermieden werden können (vgl. auch Senatsurt. v. 11. November 1976 - II ZR 191/74, VersR 1976, 247 f.). Auch die Revisionserwiderung muß hinnehmen, daß nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises ein Verschulden der Besatzung des MS "An Ch" an dem Ankerverlust anzunehmen ist.

III. Die Klägerin hat im Berufungsrechtszug zuletzt deutlich gemacht, daß sie den Klageanspruch nicht (mehr) auf § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB stützt, sondern ihn nur (noch) auf § 3 Abs. 1 BinnSchG ("Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung ... einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt") gründet. Die Anwendung dieser Vorschrift in Verbindung mit § 104 Abs. 1 und 3, § 112 Abs. 2 BinnSchG führt dazu, daß der Beklagte an die Klägerin 3.361,34 DM nebst Zinsen zu zahlen hat.

1. Der Beklagte war nicht mehr Eigner des MS "An Ch", als der am 9. November 1974 verlorengegangene Anker am 27. März 1979 den Bagger "B" der Klägerin beschädigt hat. Das allein ändert allerdings nichts daran, daß der Beklagte für den von der Besatzung des MS "An Ch" in Ausführung von Dienstverrichtungen der Klägerin schuldhaft zugefügten Schaden nach § 3 Abs. 1 BinnSchG einzustehen hat. Die Vorschrift will dem Geschädigten einen zusätzlichen, im allgemeinen wirtschaftlich besser als das schuldige Besatzungsmitglied stehenden Schuldner in der Person desjenigen geben, der als Verwender des Schiffes durch dessen Betrieb Dritte in besonderem Maße gefährden kann und deshalb billigerweise für das Verschulden der Besatzung haften soll

(vgl. S. 38 des Entwurfs eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt - Carl Heymanns Verlag Berlin 1395; vgl. ferner BGHZ 70, 113, 114 und 127, 129/130 sowie Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. § 485 Anm. D 1). § 3 Abs. 1 BinnSchG läßt demnach den Schiffseigner auch dann haften, wenn lediglich das schuldhafte Verhalten der Besatzung innerhalb der Zeit liegt, in der er das Fahrzeug zur Schifffahrt auf Binnengewässern verwendet hat (vgl. § 1 BinnSchG), hingegen der Schaden des Dritten erst eingetreten ist, als das Schiff einem anderen gehört hat.

2. Nun sieht § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG vor, daß der Schiffseigner, der nach § 3 Abs. 1 BinnSchG für ein Besatzungsverschulden einzustehen hat, nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, also dem Schiffsvermögen, haftet. Die Vorschrift will die Strenge der Haftung des § 3 Abs. 1 BinnSchG, der für den Schiffseigner keine Möglichkeit eines Entlastungsbeweises vorsieht, ausgleichen, indem sie den Geschädigten zur Befriedigung seiner Forderung auf das Schiffsvermögen verweist. Damit kann er, wenn der nach § 3 Abs. 1 BinnSchG für ein Besatzungsverschulden haftende Schiffseigner die Forderung nicht bezahlt, die Zwangsvollstreckung nur in das Schiffsvermögen betreiben, und lediglich mit dieser Einschränkung ist auch die Verurteilung auszusprechen (vgl. Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt a.a.O. S. 40/41). Gehört diesem allerdings - wie hier - das Schiffsvermögen nicht mehr, so kommt ihm gegenüber eine solche Verurteilung nicht in Betracht (vgl. auch BGHZ 3, 35, 42; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 46). Davon geht offenbar auch die Klägerin aus, wie ihr auf eine persönliche Haftung des Beklagten zielender Zahlungsantrag zeigt.

3. Die Forderung aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG) gewährt dem Geschädigten die Rechte eines Schiffsgläubigers (§ 102 Nr. 5 Abs. 2 BinnSchG). Er erhält damit ein gesetzliches Pfandrecht am Schiffsvermögen (§ 103 Abs. 1, § 104 Abs. 1 BinnSchG). Das ist, wovon die Parteien und das Berufungsgericht ebenfalls ausgehen, auch dann der Fall, wenn die Forderung - wegen des zeitlichen Auseinanderfallens von Schadenshandlung und Schadenseintritt - erst zu einem Zeitpunkt entsteht, in dem sich, wie hier, das Schiffsvermögen nicht mehr in den Händen des nach § 3 Abs. 1 BinnSchG haftenden Schiffseigners befindet. Die Begründung des Schiffsgläubigerrechts, das die Forderung gewährt, setzt nicht voraus, daß das damit belastete Schiffsvermögen, insbesondere das Schiff selbst, demjenigen gehört, der nach § 3 Abs. 1 BinnSchG für ein Besatzungverschulden einzustehen hat (vgl. Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 102 Anm. 2 a; Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt S. 401). Das zeigen deutlich die Fälle, in denen das Schiff von einem Ausrüster verwendet wird und dieser nach § 3 Abs. 1, § 2 Abs. 1 BinnSchG für ein Besatzungverschulden haftet. Auch wäre es nicht verständlich, daß ein Schiffsgläubigerrecht, das im Falle eines Besatzungverschuldens vor Schadenseintritt wegen der Verantwortlichkeit des Schiffseigners nach § 3 Abs. 1 BinnSchG im Ansatz bereits besteht, sich nicht voll verwirklichen soll, wenn zwischen Schadenshandlung und Schadenseintritt eine Änderung der Rechtsverhältnisse an dem praktisch bereits belasteten Schiffsvermögen erfolgt.

4. Nach § 104 Abs. 1 BinnSchG erstreckt sich das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers auf die Bruttofracht derjenigen Frachtreise, aus welcher seine Forderung entstanden ist.

Nach § 104 Abs. 3 BinnSchG gilt als Frachtfahrt jede Reise, welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird. Zur Frachtfahrt im Sinne dieser Vorschrift gehört deshalb schon das Hinfahren des leeren Schiffes zu dem nach dem Frachtvertrag vorgesehenen Ladeort (Vortisch/Zschucke a.a.O. § 104 Anm. 5; Mittelstein a.a.O. S. 414; vgl. auch Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht 2. Aufl. § 757 sowie § 486 Rnr. 3). Für die Ansicht des Berufungsgerichts, wonach die Frachtfahrt erst mit dem Beginn der Reise des beladenen Schiffes anfangen soll, gibt die eindeutige Regelung des § 104 Abs. 3 BinnSchG nichts her. Soweit es in diesem Zusammenhang auf § 4 BinnSchG und auf die im innerdeutschen Verkehr derzeit geltende Festfrachtregelung abstellt, verkennt es, daß § 104 Abs. 3 BinnSchG eine davon unabhängige besondere Regelung für das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers an der Fracht der "Haftungsreise" enthält.

Zwischen den Parteien ist unbestritten, daß sich MS "An[REDACTED] Ch[REDACTED]", als das Schiff den Anker verlor, leer auf der Fahrt nach Trier befand, um - offenbar auf Grund eines mit oder über die Fa. Rh[REDACTED] geschlossenen Frachtvertrages - dort 444 t Weizen zur Beförderung nach Krefeld zu laden. Die Bruttofracht, welche der Beklagte für den Transport und damit auch für die Frachtfahrt im Sinne des § 104 Abs. 3 BinnSchG erhalten hat, betrug nach der vorgelegten Frachtabrechnung der Fa. Rh[REDACTED] vom 22. November 1974 3.361,34 DM. In Höhe dieses Betrages haftet er demnach der Klägerin gemäß § 112 Abs. 2 BinnSchG persönlich.

5. Entgegen der Ansicht der Revision kann die Klägerin den Unterschiedsbetrag zwischen ihrem Schaden von 4.289,72 DM

und dem Betrag der Bruttofracht von 3.361,34 DM von dem Beklagten nicht aus § 113 BinnSchG verlangen. Nach dieser Vorschrift haftet der Schiffseigner, der bei der Zwangsversteigerung oder bei einer sonstigen Veräußerung des Schiffes das Kaufgeld eingezogen hat, den Schiffsgläubigern, deren Pfandrecht infolge der Zwangsversteigerung oder infolge eines nach § 110 BinnSchG eingeleiteten Aufgebotsverfahrens erloschen sind, persönlich in gleicher Weise, wie im Falle der Einziehung der Fracht (vgl. §. 112 Abs. 2 BinnSchG). Indes kommt die Vorschrift hier nicht zum Zuge, weil das Schiffsgläubigerrecht der Klägerin an MS "Annam Ch[REDACTED]" mangels einer Zwangsversteigerung des Schiffes oder eines Aufgebotsverfahrens (vgl. § 110 BinnSchG) nicht erloschen ist

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann