

/t

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG §§ 3, 92 c

Zur Haftung des Eigners oder des Ausrüsters eines Schiffes gegenüber dem Eigentümer eines längsseits gekuppelten (zweiten) Schiffes, dessen Schiffsführer aus Gefälligkeit den Schiffer des ersten Schiffes am Ruder dieses Fahrzeugs vorübergehend abgelöst und dort durch Unterlassen gebotener Schallzeichen die Beschädigung des zweiten Schiffes infolge eines Schiffszusammenstoßes mitverschuldet hat.

BGH, Urt. v. 1. März 1979 - II ZR 215/77 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mainz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 215/77

URTEIL

Verkündet am
1. März 1979
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffsversicherungs-Vereins a. G. A [REDACTED]/Saale,
C [REDACTED]-Haus [REDACTED], H [REDACTED], vertreten durch die Vorstands-
mitglieder Fritz B [REDACTED] und Hans L [REDACTED], dortselbst,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Karl und Ernst S [REDACTED] oHG, F [REDACTED]straße [REDACTED],
N [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 12. Februar 1979
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel
und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und
Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil
des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe
vom 25. Oktober 1977 aufgehoben und die Sache
zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung,
auch über die Kosten des Revisionsverfahrens,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

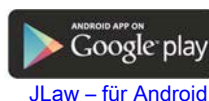
Tatbestand:

Der Kläger hatte MS "Burg Hi[REDACTED]" gegen die
Gefahren der Schifffahrt versichert. Die Beklagte ist
Ausrüsterin des MS "W[REDACTED]".

Die beiden Fahrzeuge fuhren am 8. Mai 1973 - längs-
seits gekuppelt - auf dem Rhein zu Tal. Wegen eines Schadens
an der Maschine des MS "Burg Hi[REDACTED]" erfolgte ihr
Antrieb allein durch MS "W[REDACTED]". Ferner wurden sie
von diesem Schiff aus gesteuert. Gegen 1 Uhr kam ihnen in
der Ortslage Biebesheim das MS "E[REDACTED]" entgegen. Zu dieser
Zeit stand Schiffsführer Kraus von MS "Burg Hi[REDACTED]" am
Ruder des MS "W[REDACTED]". Er hatte dessen Schiffer vor-
übergehend beim Steuern abgelöst, so daß dieser auf einer
Bank im Steuerhaus seines Fahrzeugs etwas schlafen konnte.
Infolge eines falschen Begegnungskurses des MS "E[REDACTED]"
stieß dieses Schiff gegen MS "Burg Hi[REDACTED]" und beschä-
digte es schwer. MS "Burg Hi[REDACTED]" sank wenig später
und mußte nach der Bergung verschrottet werden.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der Kläger fordert - aus übergegangenem Recht - von der Beklagten den Teil des Kollisionsschadens des Eigentümers des MS "Burg Hi[REDACTED]" ersetzt, der durch den Wert des MS "E[REDACTED]" nicht gedeckt ist; dieses Schiff ist von seinen Eignern dem Eigentümer des MS "Burg Hi[REDACTED]" zum Schadensausgleich zur Verfügung gestellt worden. Der Kläger hat behauptet, Schiffsführer K[REDACTED] habe den Schiffszusammenstoß mitverschuldet, weil er es unterlassen habe, die Führung des MS "E[REDACTED]" durch Schallzeichen auf den falschen Kurs ihres Schiffes aufmerksam zu machen. Der Kläger hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 446.771,08 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich mit MS "W[REDACTED]" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend.

Die Beklagte, die MS "W[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt hat, hat jedes Mitverschulden des Schiffsführers K[REDACTED] an der Kollision bestritten. Überdies meint sie, daß sie dafür jedenfalls nicht zu haften habe. Kraus sei nicht Mitglied der Besatzung ihres MS "W[REDACTED]" gewesen, als er vorübergehend am Ruder dieses Fahrzeugs gestanden habe.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nur teilweise einer rechtlichen Überprüfung stand.

1. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Frage offengelassen, ob Schiffsführer K[REDACTED] die Kollision durch das Unterlassen gebotener Schallzeichen mitverschuldet hat. Für die Revisionsinstanz ist deshalb ein derartiges Verschulden von Kraus zu unterstellen.

2. Nach § 3 Abs. 1 BinnSchG sind der Eigner oder der Ausrüster (vgl. § 2 Abs. 1 BinnSchG) eines Schiffes für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Nach § 3 Abs. 2 BinnSchG gehören zur Schiffsbesatzung der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen. Demnach kommt eine Haftung des Eigners oder des Ausrüsters eines Schiffes nach § 3 Abs. 1 BinnSchG nur für solche Personen in Betracht, die zu ihnen in einem Dienstverhältnis stehen (vgl. BGHZ 3, 34, 39; 26, 152, 157; 57, 309, 313; 70, 113, 115 und 127, 129). Ein derartiges Verhältnis hat zwischen der Beklagten und Schiffsführer K[REDACTED] nicht vorgelegen. Mit Recht hat daher das Rheinschiffahrtsobergericht für den Streitfall eine unmittelbare Anwendung des § 3 Abs. 1 BinnSchG verneint.

3. Nicht zutreffend sind hingegen seine Ausführungen, soweit es auch eine entsprechende Anwendung dieser Vorschrift abgelehnt hat.

Nach der Rechtsprechung des Senats ist § 3 Abs. 1 BinnSchG sinngemäß heranzuziehen, wenn die Gleichheit der Interessenlage es erfordert, einem durch einen Schiffsunfall Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren (BGHZ 57, 309, 313). Demgemäß hat der Senat in dieser Entscheidung § 3 Abs. 1 BinnSchG entsprechend angewendet, um dem Eigentümer eines Segelbootes Schadensersatz gegen den Eigner eines Jollenkreuzers zuzubilligen, dessen Schiffer das Segelboot infolge eines nautischen Verschuldens beschädigt, jedoch in keinem Dienstverhältnis zu dem Eigner des Jollenkreuzers gestanden, sondern dieses Schiff nur aus Gefälligkeit geführt hatte. Dabei hat sich der Senat besonders von dem Gedanken leiten lassen, daß § 3 Abs. 1 BinnSchG den Schutz Dritter vor den mit dem Schiffsbetrieb verbundenen Gefahren bezweckt und es insoweit keinen Unterschied machen kann, ob es sich bei dem Schiffsführer, wie es die Regel ist, um einen Bediensteten des Schiffseigners handelt oder ob dieser die Führung des Schiffes nur aus Gefälligkeit übernommen hat.

Nicht anders liegt es, wenn eine Person, die nicht in den Diensten des Eigners oder des Ausrüsters eines Schiffes steht, den Schiffsführer aus Gefälligkeit vorübergehend am Ruder ablöst. Auch insoweit wäre es mit dem Schutzgedanken, der § 3 Abs. 1 BinnSchG zugrunde liegt, nicht zu vereinbaren, die Haftung des Schiffseigners oder des Ausrüsters für das nautische Fehlverhalten einer solchen Person zu verneinen. Das meint im Grundsatz offenbar auch das Rheinschiffahrtsobergericht. Jedoch hält es eine entsprechende Anwendung des § 3 Abs. 1 BinnSchG dann nicht für möglich, wenn der zeitweilige Rudergänger des schädigenden Fahrzeugs mit dem Schiffsführer des beschädigten Fahrzeugs personengleich ist, weil in einem solchen Fall der Eigentümer dieses (zweiten) Fahrzeugs nicht als "Dritter" im Sinne der genannten Vorschrift angesehen werden könne. Das ist nicht richtig.

Denn "Dritter" kann im Rahmen des § 3 Abs. 1 BinnSchG jedermann mit Ausnahme des Täters und des Eigners des schädigenden Schiffes sein (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 42; vgl. auch Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BschG § 3 Anm. 5 sowie RGZ 45, 50, 55). Davon abgesehen übt hier der fremde Schiffer, solange er auf dem anderen Fahrzeug dessen Schiffsführer am Ruder vertritt, die Funktion eines Rudergängers auf diesem (anderen) Fahrzeug aus; er ist damit insoweit bei dessen Betrieb tätig, und dessen Eigner oder Ausrüster ist daher folgerichtig auch für einen Schaden (jedenfalls mit-)verantwortlich, den jener schuldhaft dem Eigentümer des Schiffes zufügt, zu dessen Besatzung er im übrigen gehört.

4. Allerdings entbindet ihn eine solche Tätigkeit nicht von der Verantwortung für das eigene Fahrzeug. Das gilt auch dann, wenn dieses, wie hier, zu einer gemeinsamen Reise längs des anderen Fahrzeugs gekuppelt ist und von dort aus Antrieb und Steuerung der Fahrzeugzusammenstellung erfolgen. Zwar ist in einem solchen Fall der Schiffer des anderen Fahrzeugs zugleich der Führer der Einheit (§ 1.02 Nr. 2 Abs. 2 Satz 1 RheinSchPolVO). Diesem obliegt es daher, Kurs und Geschwindigkeit der Zusammenstellung zu bestimmen, für deren ordnungsgemäßes Steuern zu sorgen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die nach der jeweiligen Lage im Revier erforderlich sind. Jedoch hat auch der Schiffer, der nicht für die Führung der Einheit verantwortlich ist, alle Maßnahmen zu ergreifen, die für die sichere Führung des eigenen Fahrzeugs durch die Umstände geboten sind (§ 1.02 Nr. 5 Abs. 2 Satz 2 RheinSchPolVO). Dazu kann gehören, daß er den Führer der Fahrzeugzusammenstellung auf einen fehlerhaften Kurs derselben oder eines anderen Fahrzeugs im Revier aufmerksam macht (vgl. SenUrt. v. 30. 6. 69 - II ZR 193/67, VersR 1969, 989, 990) oder ihn

in einer gefährlichen Lage auf die Notwendigkeit von Schallzeichen hinweist. Unterläßt er das, so kann ihn ein Mitverschulden an einer Beschädigung des eigenen Fahrzeugs treffen.

Nun ist bei dem derzeitigen Stand des Verfahrens (vgl. oben Ziff. 1) davon auszugehen, daß auf MS "W[REDACTED]" keine Schallzeichen gegeben worden sind, obwohl das wegen des fehlerhaften Begegnungskurses des MS "Elfried" geboten war. Es wäre deshalb im Interesse der Sicherheit des eigenen Fahrzeugs Pflicht der Führung des MS "Burg Hi[REDACTED]" gewesen, den Schiffsführer von MS "W[REDACTED]" auf die Notwendigkeit derartiger Zeichen hinzuweisen. Indes stand Schiffsführer K[REDACTED] (MS "Burg Hi[REDACTED]") zu diesem Zeitpunkt - anstelle des schlafenden Schiffers von MS "W[REDACTED]" - selbst am Steuer dieses Fahrzeugs. Er hätte daher infolge seiner vorübergehenden Stellung als Rudergänger des MS "W[REDACTED]" die erforderlichen Schallzeichen auch selbst geben können. Sein Unterlassen fällt demnach sowohl in den Bereich seiner Tätigkeit als Schiffsführer des MS "Burg Hi[REDACTED]" als auch in denjenigen als zeitweiliger Rudergänger auf MS "W[REDACTED]". Sein Fehler kann deshalb nur zu Lasten der Interessenten beider Fahrzeuge gehen. Daß dieser nach der einen Seite schwerer als nach der anderen wiegen soll, ist nicht ersichtlich. Soweit daher das Rheinschiffahrtsobergericht hilfsweise ausgeführt hat, letztlich schließe § 254 Abs. 1 BGB jeden Schadensersatzanspruch des Eigentümers von MS "Burg Hi[REDACTED]" gegen die Beklagte aus, kann ihm ebenfalls nicht gefolgt werden.

5. Die Entscheidung über den Klageanspruch hängt demnach davon ab, ob Schiffsführer K[REDACTED] durch Unterlassen gebotener Schallzeichen die Kollision zwischen MS "E[REDACTED]" und MS "Burg Hi[REDACTED]" mitverschuldet hat. Zur Klärung

dieser vom Rheinschiffahrtsobergericht bisher nicht geprüften Frage war die Sache - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Sollte dieses die Frage nunmehr bejahen, so wird es bei der Abwägung der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens (vgl. § 92 c Abs. 1 BinnSchG) auf die Grundsätze zu achten haben, die gelten, wenn an einem Schiffszusammenstoß drei "schuldige" Fahrzeuge beteiligt sind (vgl. SenUrt. v. 29. 6. 59 - II ZR 3/58, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 4. 12. 1954 Nr. 3).

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe