

17

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ:                   nein  
BGHR:                   ja

---

Allg. Bedingungen für Verträge über die Mitnahme fremder  
Schubleichter durch Schubboote vom 16. Juni 1970 (Schub-  
abkommen 1970)

Die Bestimmungen des Schubabkommens 1970 schließen den An-  
spruch eines Leichtereigners auf Ersatz der Kosten für die  
Bergung seines durch Verschulden der Besatzung des Schub-  
bootes gesunkenen Fahrzeugs nicht aus.

BGH, Urt. v. 12. Juni 1989 - II ZR 230/88 - Rheinschiffahrts-  
obergericht Köln

Rheinschiffahrts-  
gericht St. Goar

# BUNDESGERICHTSHOF

17

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 230/88

### URTEIL

Verkündet am:  
12. Juni 1989  
Boppel  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der R- M- D- S- AG, G- str. ,  
B- /Schweiz, vertreten durch den Präsidenten ihres  
Verwaltungsrates, Herrn Rudolf P- , ebenda,
2. des Schiffsführers Peter Paul H- , H- -  
weg , TA N- /Niederlande, von MS "I- ",

Beklagten und  
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. -  
und Dr. -

g e g e n

die N- A- V- AG,  
G- str. , K- , vertreten durch ihren Vor-  
stand, die Herren Claas K- , Dr. Werner A- ,  
Detlef B- , Dr. Reiner K- und Volker M- ,  
ebenda,

Klägerin und  
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.  
Dr. - u. Dr. -

WV

- 2 -

15

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juni 1989 durch den Vorsitzenden Richter Boujong und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Hesselberger und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 19. Juli 1988 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen



Tatbestand:

Am 23. August 1986 fuhr der Koppelverband MS "L[REDACTED]"/SL "A[REDACTED]" auf dem Rhein zu Tal. Durch einen nautischen Fehler des Schiffsführers von MS "L[REDACTED]" geriet der Verband bei Rhein-km 513,8 auf Grund. Der Schubleichter schlug leck und sank nach Wassereinbruch.

Die Klägerin hatte SL "A[REDACTED]" gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Sie verlangt - aus übergegangenem und abgetretenem Recht - von der Eignerin des MS "L[REDACTED]", der Beklagten zu 1, und dem Schiffsführer des Fahrzeugs zum Unfallzeitpunkt, dem Beklagten zu 2, (noch) die Kosten der Bergung des Schubleichters ersetzt. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 245.000 hfl nebst 7 % Zinsen seit 20. September 1986 zu verurteilen, den Beklagten zu 2 unbeschränkt, die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "L[REDACTED]" sowie im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend.

Die Beklagten lehnen es ab, die Bergungskosten zu zahlen. Zu ihren Gunsten seien die "Allgemeinen Bedingungen für Verträge über die Mitnahme fremder Schubleichter durch Schubboote vom 16. Juni 1970" (Schubabkommen 1970) zu beachten. Dieses Abkommen hätten sowohl der Rechtsvorgänger der Klägerin als auch die Beklagte zu 1 gezeichnet. Nach dessen § 1 hafte der Schubbooteigner (aber nur) "für die Schäden, die an dem Schubleich-

ter während der Zugehörigkeit zum Schubverband entstanden sind, es sei denn, daß die Beschädigung des Schubleichters nicht auf seinem Verschulden oder auf dem Verschulden der Besatzung beruht". Bei den Bergungskosten handle es sich aber um keine (Sach-) Schäden an dem Schubleichter.

Die Beklagte zu 1 hat MS "L[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

#### Entscheidungsgründe:

1. Unstreitig ist SL "A[REDACTED]" durch nautisches Verschulden des Beklagten zu 2 leck geschlagen und gesunken. Deshalb ist dieser dem Rechtsvorgänger der Klägerin nach § 823 Abs. 1 BGB sowie nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 1.04 RheinSchPV zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens, also auch der Bergungskosten, verpflichtet. Die gleiche Verpflichtung trifft die Beklagte zu 1 nach § 3 Abs. 1 BinSchG. Allerdings haftet sie nur dinglich mit MS "L[REDACTED]" (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 BinSchG) und beschränkt persönlich im Rahmen des § 114 Abs. 1 BinSchG. Die Haftungsbeschränkung kommt auch gegenüber einem ver-

traglichen Schadensersatzanspruch des Rechtsvorgängers der Klägerin gegenüber der Beklagten zu 1 zum Zuge (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 BinSchG). Wegen der Haftungsbegrenzung der Beklagten zu 1 greift, was in den Vorinstanzen nicht erörtert worden ist, nach § 8 Abs. 2 Satz 2 Schubabkommen 1970 - "Die Haftungsbeschränkung (des Schiffseigners) gilt, soweit sie gegeben ist, auch für die Besatzung" - auch eine Begrenzung der Haftung der Beklagten zu 2 entsprechend § 114 Abs. 1 BinSchG ein.

2. Das Berufungsgericht geht ohne weiteres davon aus, daß das Schubabkommen 1970 nicht nur für Schubverbände, sondern auch für Koppelverbände gilt (zum Unterschied der beiden vgl. die Begriffsbestimmungen in § 1.01 lit. d und e RheinSchPV). Für eine Anwendung des Schubabkommens 1970 auf Koppelverbände spricht jedenfalls im Streitfall, daß es sich bei SL "A" um einen unbemannten fremden Schubleichter gehandelt hat und in einem solchen Falle bei einem Schaden an dem Leichter, dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder einem dritten Fahrzeug die Interessenlage zwischen den Eignern der Fahrzeuge des Koppelverbands im Innenverhältnis jener der Schiffseigner bei einem Schubverband entspricht. Überdies haben die Parteien durch ihren Prozeßvortrag deutlich gemacht, daß das Schubabkommen 1970 in ihrem Verhältnis auch auf einen Koppelverband angewendet werden soll.

3. Nach Ansicht des Berufungsgerichts schließt das Schubabkommen 1970, das im Wege der Schutzwirkung zu

Gunsten Dritter auch den Beklagten zu 2 als "Schubbootführer" begünstige, die Haftung der Beklagten für die Kosten der Bergung des SL "A" nicht aus. Allerdings hafte der Schubbooteigner nach § 1 Satz 1 des Abkommens nur für die "an dem Schubleichter eingetretenen Sachschäden". Im Gegensatz zu der Meinung des Rheinschiffahrtsgerichts liege beim Sinken aber "geradezu der klassische Fall einer Sachbeschädigung an dem Schubleichter" vor. Dieser Vorgang erfasse nämlich den Leichter selbst in seiner gesamten Substanz und bewirke, daß dieser nicht mehr schwimmfähig, also auch nicht mehr für seinen bestimmungsgemäßen Zweck als Wasserfahrzeug verwendbar sei. Sehe man von dem Fall einer völligen Vernichtung durch Explosion ab, so sei der Untergang eines Leichters im Strom die gravierendste Art der Beschädigung. Es wäre ein paradoxes Ergebnis, wenn der Eigner eines Schubbootes zwar für Beulen und Löcher an einem mitgenommenen Leichter, hingegen nicht für dessen kompletten Untergang einstehen müßte. Das liefе auf eine haftungsmäßige Prämierung für die schlimmere Art der Schadenszufügung hinaus.

4. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen im Ergebnis ohne Erfolg.

a) Bei dem Schubabkommen 1970 handelt es sich um ein im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V. erarbeitetes Vertragswerk. Zuvor hatte ein von dem Verband deutscher Rheinreeder e.V. veranlaßtes Abkommen vom 15. Januar 1968 über "Allgemeine

Bedingungen der Schubschiffahrt für die Verträge über die Mitnahme fremder Schubleichter durch Schubboote" bestanden, dem seinerseits ein am 1. Juli 1963 von einigen Schubschiffahrtsreedereien getroffenes Abkommen über Schubbedingungen vorausgegangen war (vgl. die einleitenden Bemerkungen zu dem Schubabkommen 1970 in ZfB 1970, 315 sowie Pabst, Haftung in der Schubschiffahrt, 1984 S. 28 ff.; vgl. ferner die Redaktionsanmerkung in ZfB 1968, 288 f. zu dem Urt. des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln v. 3. Mai 1968 - 3 U 219/67). Das Schubabkommen 1970 ist von nahezu allen Schubboot- und Schubleichtereignern aus den Rheinuferstaaten unterzeichnet worden und mit einer seine einzelnen Bestimmungen kommentierenden Erläuterung versehen (ZfB 1970, 316; Pabst a.a.O. S. 139 ff.). Wegen seiner allgemeinen, nicht auf einen speziellen Sachverhalt bezogenen Abreden und seines das gesamte Bundesgebiet ergreifenden Geltungsbereichs unterliegt es der freien Auslegung durch das Revisionsgericht (so schon für das Schubabkommen 1963 das Senatsurt. v. 8. Dezember 1969 - II ZR 101/68, LM § 549 ZPO Nr. 83 = VersR 1970, 174).

b) Die Schubabkommen 1963, 1968 und 1970 regeln das Innenverhältnis zwischen dem Schubbooteigner und den Eignern der Schubleichter. Nach dem Schubabkommen 1963 hatte jeweils der einzelne Schiffseigner die Schäden, die sein Fahrzeug während der Schubfahrt erlitt, zu tragen; ferner haftete der Schubbooteigner grundsätzlich für alle Schäden Dritter. Diese Regelung, die von einer Risikogemeinschaft der Fahrzeuge in einem Schubverband

ausging (vgl. die bereits erwähnte Redaktionsanmerkung in ZfB 1968, 288, 289), hatte sich von der im Binnenschifffahrtsrecht geltenden Verschuldenshaftung abgewendet. Zu dieser Haftung kehrte dann aber das Schubabkommen 1968 zurück, ebenso das dieses Abkommen in einigen Punkte erweiternde Schubabkommen 1970 (vgl. Pabst a.a.O. S. 31 und 33; vgl. ferner die einleitenden Bemerkungen zu dem Schubabkommen 1970 in ZfB 1970, 315 sowie die jeweilige Nr. 2 zu § 1 und § 2 der Erläuterungen zu diesem Abkommen). So sehen die §§ 1 - 3 Schubabkommen 1970 eine Verschuldenshaftung des Schubbooteigners bzw. der Eigner der Schubleichter - mit bestimmten hier nicht interessierenden Beweislastregeln - ausdrücklich vor. Das ist der eigentliche Sinn und Zweck dieser Bestimmungen. Daß sie - insbesondere § 1 des Schubabkommens 1970 - außerdem die Ersatzansprüche eines geschädigten Schiffseigners auf dessen eigentlichen Sachschaden begrenzen und dessen - adäquaten - Sachfolgeschaden vom Ersatz ausschließen, kann hingegen nicht angenommen werden. Für eine derartige Annahme reicht nicht schon aus, daß die einzelnen Bestimmungen jeweils von Schäden sprechen, die an dem Schubleichter oder an anderen Fahrzeugen des Schubverbandes entstanden sind. Von einer solchen Formulierung können auch Sachfolgeschäden umfaßt werden, zumal nicht ersichtlich ist, weshalb der ersatzpflichtige Schiffseigner von der Haftung für diese in aller Regel nicht unbeträchtlichen Schäden (z.B. Bergungskosten, Beiträge zur großen Haverei) befreit sein sollte. Auch hätte es im Falle einer solchen Haftungsbefreiung sowie im Hinblick auf die große Zahl der Vertragsparteien be-

sonders nahe gelegen, diese ausdrücklich in das Abkommen aufzunehmen, wie es mit dem Ausschluß der Ersatzpflicht für kleinere Schäden unter 3.000 DM in § 6 des Schubabkommens 1970 geschehen ist. Offenbar haben die Vertragsschließenden aber von einer derartigen Bestimmung abgesehen, weil sie eine haftungsmäßig unterschiedliche Behandlung von Substanz- und Sachfolgeschäden nicht einführen wollten. In diese Richtung weisen die Erläuterungen zu dem Schubabkommen 1970 ganz deutlich. So heißt es in deren Nr. 1 zu § 1 des Abkommens, daß alle Schäden umfaßt werden, die bei Aufnahme des Schubleichters in den Verband noch nicht vorhanden waren, und daß hierzu auch die Schäden gehören, die entstehen, wenn ein Schubleichter sinkt, weil es sich hierbei ebenfalls um solche handelt, "die an dem Schubleichter erst während der Zugehörigkeit zum Verband entstanden sind". Ferner bemerken die Erläuterungen zu § 5 ("Nutzungsverlust") des Abkommens, daß die Erstreckung der Schadensersatzpflicht auf den Ersatz des Nutzungsverlustes den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entspricht und hier nur ausdrücklich klargestellt wird. Insoweit kann daher keine Rede von einer Ausnahme zu einem Ausschluß der Haftung für Sachfolgeschäden sein. Danach ist festzuhalten, daß die Bestimmungen des Schubabkommens 1970 den Anspruch eines Leichtereigners auf Ersatz der Kosten für die Bergung seines durch Verschulden der Besatzung des Schubbootes gesunkenen Fahrzeugs nicht ausschließen. Das Berufungsgericht hat deshalb diesen Anspruch der Klägerin zu Recht zuerkannt.

5. Abschließend ist noch auf folgendes hinzuweisen:

Wie oben unter Nr. 1 dargelegt wurde, haftet auch der Beklagte zu 2 für die Klageforderung nicht unbeschränkt, sondern nur in Höhe desjenigen Betrages, den die Klägerin bei der Verteilung des Werts des MS "L[REDACTED]" unter den Voraussetzungen des § 114 Abs. 1 BinSchG erhalten hätte. Trotzdem kann die unbeschränkte Verurteilung des Beklagten zu 2 durch das Berufungsgericht bestehen bleiben. Denn der Beklagte zu 2 hat nicht vortragen können, daß die Klägerin bei der Verteilung des Werts des MS "L[REDACTED]" unter den Voraussetzungen des § 114 Abs. 1 BinSchG eine vollständige Befriedigung nicht erlangt haben würde (vgl. § 114 Abs. 2 BinSchG).

Boujong

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Hesselberger

Stodolkowitz