

51

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchG §§ 3, 22, 92; HGB §§ 485, 735

Bei Schwarzfahrten eines im Dienst befindlichen Schiffsmannes ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, der dem Eigner eines anderen Schiffes durch einen von dem Schiffsmann verschuldeten Zusammenstoß mit diesem Schiff entstanden ist.

BGH, Urt. v. 10. Juni 1968 - II ZR 27/66 - ~~Schiffahrtsgericht~~
Dortmund
- Schiffahrtsoberges-
richt Hamm -.

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 27/66_____

URTEIL

Verkündet am

10. Juni 1968

Kaufmann,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] -H [REDACTED] "V [REDACTED] R [REDACTED]",
Kaskoversicherungsgesellschaft a.G.,
vertreten durch den Vorstand in D [REDACTED] -R [REDACTED], D [REDACTED] str. 12,

- Prozeßbevollmächtigter: Klägerin und Revisionsklägerin,
Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigner Friedrich S [REDACTED],
M [REDACTED], G [REDACTED] Weg 52,
Beklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
2. den Matrosen Aribert S c h [REDACTED],
z.Zt. unbekannten Aufenthalts -.

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juni 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Hamm vom 19. November 1965 aufgehoben und das Urteil des Schiffahrtsgerichts Dortmund vom 11. November 1964 geändert.

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach gerechtfertigt.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs wird die Sache an das Schiffahrtsgericht Dortmund zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat einen Schaden abgedeckt, den das bei ihr versicherte MS "S [REDACTED]" am 26. Juli 1962 dadurch erlitten hatte, daß es im Parallelhafen Münster als ordnungsgemäß befestigter Stilllieger von dem Fahrgastschiff "L [REDACTED]" angefahren worden ist. Kraft übergegangenen Rechts verlangt sie ihre Aufwendungen im Betrag von 17.561,75 DM von dem Beklagten zu 1, dem Eigner des Fahrgastschiffes "L [REDACTED]", und dem Beklagten zu 2, einem Besatzungsmitglied jenes Schiffes, erstattet. Den Beklagten zu 1 hat sie in dinglicher und



beschränkt persönlicher Haftung in Anspruch genommen.

Der Beklagte zu 2 war am Abend des 25. Juli 1962 als Bordwache auf der "L [REDACTED]", die an ihrem gewöhnlichen Liegeplatz (Kilometer 68,51 des Dortmund-Ems-Kanals) festgemacht lag, zurückgelassen worden. Er hat alsdann das Schiff pflichtwidrig verlassen und mehrere Wirtschaften besucht. Als er in den Morgenstunden des 26. Juli 1962 zusammen mit zwei Zechkumpanen zurückkehrte, wurde das Schiff von ihnen in Betrieb genommen. Nach mehrstündiger Fahrt auf dem Kanal und im Hafen kam es gegen 9 Uhr zu der Kollision mit dem MS "S [REDACTED]". Bei dem alsdann von der Polizei festgenommenen Beklagten zu 2 ergaben die um 12.07 und 12.37 Uhr vorgenommenen Blutproben noch Blutalkoholwerte von 1,76 und 1,64 ‰. Der Beklagte zu 2 ist wegen dieses Vorfalls wegen fahrlässiger Gefährdung der Schifffahrt rechtskräftig zu einem Monat Gefängnis verurteilt worden. Sein jetziger Aufenthalt ist unbekannt. Das Verfahren gegen ihn ruht. Der Beklagte zu 2 war kein gelernter Schiffer. Er war, nachdem er vorher schon in der Seeschifffahrt gearbeitet hatte, ausweislich seines Schifferdienstbuches seit Juli 1960 mit Unterbrechungen als Matrose in der Binnenschifffahrt tätig, und zwar ab 28. Juni 1962 beim Beklagten zu 1, nachdem er zuvor schon etwa zwei Wochen bei der Überholung und Instandsetzung der "L [REDACTED]" geholfen hatte.

Die Klägerin hält nicht nur den Beklagten zu 2 (künftig als der Matrose bezeichnet), der durch nautisches Fehlverhalten in angetrunkenem Zustande den Zusammenstoß verursacht hat, sondern auch den Beklagten zu 1 für den Schaden gemäß § 3 Abs. 1 BSchG, § 831 BGB verantwortlich.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Klage gegen den Beklagten 1 (künftig als der Beklagte bezeichnet) abgewiesen. Mit der Revision, um deren

Zurückweisung der Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag gegen den Beklagten weiter.

Entscheidungsgründe :

I. Das Berufungsgericht führt zur Haftung des Beklagten nach § 3 Abs. 1 BSchG aus:

Der Anstoß des Fahrgastschiffes "L [REDACTED]" an das MS "S [REDACTED]" habe sich bei einer Schwarzfahrt ereignet. Der Matrose habe die schädigende Handlung nicht in Ausübung seiner Dienstverrichtung begangen. Die selbständige Inbetriebnahme des Schiffes sei zu keinem Zeitpunkt in den Aufgabenkreis des Matrosen, der kein Patentinhaber gewesen sei, gefallen. Dem Matrosen sei am Unfalltage die Bordwache zugewiesen gewesen. Seine Tätigkeit habe sich darauf beschränkt, für die Sicherheit des festgemachten Schiffes zu sorgen und zu verhindern, daß Dritte sich unbefugt auf das Schiff begaben. Auch die Pflicht des Matrosen, Schwarzfahrten dritter Personen zu verhindern, ändere nichts daran, daß er sich bei seiner eigenen Schwarzfahrt nicht mehr innerhalb seiner Dienstverrichtungen bewegte. Der Kreis der Dienstverrichtungen im Sinne des § 3 BSchG umfasse nur solche Pflichten, die dem Besatzungsmitglied gegenüber dem Schiffseigner oder dem Schiffsführer oblägen. Wenn ein Besatzungsmitglied bewußt genau das Gegenteil von dem tue, was ihm aufgetragen werde, so handle es nicht in Ausführung seiner Dienstverrichtungen.

II. Der Rechtsauffassung des Berufungsgerichts kann nicht zugestimmt werden.

Grundlage für die Haftung des Beklagten ist, da es sich um einen Schiffszusammenstoß handelt, § 92 BSchG i.V.m. § 735 HGB. Das in § 735 HGB als Haftungsvoraussetzung be-

zeichnete "Verschulden der Besatzung" ist dann gegeben, wenn ein solches "in Ausführung ihrer Dienstverrichtung" gemäß § 3 Abs. 1 BSchG vorliegt (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 371; Vortisch-Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl., BSchG § 92 Anm. 7a; vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. HGB § 735 Anm. 6). Das Berufungsgericht hat daher mit Recht die Haftung des Beklagten unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der §§ 3, 4 BSchG geprüft.

Die Verwendung eines Schiffes zur Binnenschifffahrt (vgl. § 1 BSchG) bringt besondere Gefahren für die Beteiligten und für Dritte mit sich, die sich häufig, wie auch der vorliegende Fall zeigt, gegen diese Gefahren nicht schützen können. Führt eine mit der Verwendung des Schiffs verbundene Gefahr zu einem Schaden, so sind Schadensersatzansprüche des Geschädigten gegen den Schädiger praktisch oft nicht durchzusetzen. Das Gesetz gibt daher dem Geschädigten in der Person des Schiffseigners als des Trägers der Gefahren des Schiffsbetriebes einen zusätzlichen Schuldner, beschränkt aber seine Haftung auf den Gegenstand, von dem die Gefahr ausgeht. Diesem Interessenausgleich zwischen dem Geschädigten und dem Schiffseigner dienen die Haftungsbestimmungen der §§ 3, 4, 92, 114 BSchG, §§ 735 ff HGB. Solche Erwägungen haben den I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs veranlaßt, die Haftungsbestimmungen entsprechend anzuwenden, wenn die Gleichheit der Interessenlage es gebietet, dem Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren (BGHZ 3, 34, 40). Erst recht gebietet es die Interessenlage, den hier in Frage stehenden Begriff "in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen" weit auszulegen. Der Begriff Dienstverrichtungen umfaßt nicht nur Handlungen, sondern auch Unterlassungen, wenn zu der Vornahme der Handlung eine dienstliche Pflicht besteht.

53

Die Dienstverrichtung, in deren Ausführung einem Dritten Schaden zugefügt wird, braucht dem Besatzungsmitglied weder im Einzelfall noch allgemein aufgetragen zu sein. Beruht das schädigende Verhalten, wie im vorliegenden Fall, auf der Verrichtung eines Schiffsmannes (§§ 21 ff BSchG), so genügt es, wenn diese in den Kreis der Tätigkeiten fällt, bei denen eine Gehorsamspflicht gegenüber dem Schiffer besteht, wenn also die Verrichtung "in Ansehung des Schiffsdienstes" ausgeführt wird (§ 23 BSchG). Zu eng ist die Auslegung, daß die Verrichtung zu dem Aufgabenkreis eines Schiffsmannes gerade dieser Gruppe (hier eines Matrosen) gehören muß (vgl. Boyens, Das deutsche Seerecht I 178; Mittelstein aaO S. 42; Schaps-Abraham aaO HGB § 485 Anm. 13; Vortisch-Zschucke aaO BSchG § 3 Anm. 4 e; so auch Westphal, Die Haftung des Schiffseigners bei Schwarzfahrten, ZfB 1957, 141 ff, der jedoch übersieht, daß die Verwendung des Schiffes und nicht nur die Anstellung des Schiffsführers die durch die Schwarzfahrt entstehenden Gefahren mit sich bringt; die vom Verfasser zitierte Entscheidung RG Warn Erg. 1 Nr. 334 gibt nichts für seine Auffassung her, da das Reichsgericht die Haftung des Schiffseigners deshalb verneint, weil das Besatzungsmitglied bei seinem schädigenden Verhalten nicht im Dienst gewesen sei). Der modernen Entwicklung des Verkehrs wie auch der Rechtsanschauung hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Personen, die, wenn auch im Einklang mit dem Gesetz, einen Gefahrenzustand für Dritte schaffen, wird eine solche enge Auslegung nicht gerecht. Zur Unterstützung der Auffassung des Senats bedarf es nicht des Hinweises, daß in der gleichlautenden Vorschrift des § 485 HGB durch § 59 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 13. Oktober 1954 (BGBl II, 1035) für das Seerecht die Worte "in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen" durch die Worte "in Ausführung von Dienstverrichtungen" ersetzt worden ist.

Unerheblich ist, ob der Schiffsmann die Dienstverrichtung mit dem Willen oder ohne oder gegen den Willen des Schiffsführers ausgeführt hat (vgl. RGZ 111, 37, 39 f; vgl. BGHZ 1, 388, 394 und RGZ 104, 304, 306 [Fälle des § 839 BGB]). Der Auffassung des Berufungsgerichts, ein Besatzungsmitglied handle nur dann in Ausführung seiner Dienstverrichtung, wenn es sich nicht auftragswidrig verhalte, also seine Gehorsamspflicht nicht verletze, kann nicht zugestimmt werden. Voraussetzung der Haftung des Schiffseigners nach § 3 BSchG ist aber stets, daß sich das schuldige Besatzungsmitglied bei seiner schädigenden Handlung oder Unterlassung im Dienst befunden hat, da sonst von einer "Dienstverrichtung" nicht gesprochen werden kann.

Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob der Matrose selbst oder einer seiner Zechkumpane bei der Schwarzfahrt das Ruder führte. Für die Entscheidung ist das unerheblich, da in jedem Falle der Beklagte haftet. Hat einer der Zechgenossen das Ruder geführt, so hat der Matrose die ihm ausdrücklich übertragene Dienstverrichtung der Bewachung des Schiffes dadurch verletzt, daß er seine Zechkumpane an Bord und ans Ruder ließ. Hierdurch wäre adäquat die Kollision mit MS "S [REDACTED]" herbeigeführt worden. Hat der Matrose selbst das Ruder geführt, so hat er damit - pflichtwidrig - eine Verrichtung "in Ansehung des Schiffsdienstes" (§ 23 BSchG) ausgeführt. Das kann hier schon deshalb nicht zweifelhaft sein, weil die Ruderführung - auf Anweisung und unter Verantwortung des Schiffsführers - zu den Dienstpflichten eines Matrosen gehört, die fehlende Anweisung und das auftragswidrige Verhalten des Matrosen aber, wie bereits ausgeführt, das Handeln in Ausführung seiner Dienstverrichtung nicht ausschließt.

Durch das Anfahren an ein stillliegendes Schiff ist der Anscheinsbeweis für das Verschulden des Matrosen geführt. Dieser Anscheinsbeweis ist durch den Beklagten nicht entkräftet. Selbst wenn der Alkohol, den der Matrose zu sich genommen hat, zur Volltrunkenheit geführt haben sollte, wäre damit eine Verantwortung nicht ausgeräumt, da dann der Zusammenstoß als von ihm fahrlässig herbeigeführt gelten würde (§ 827 Satz 2 BGB). Für das Verschulden des Matrosen haftet der Beklagte als Schiffseigner (§§ 3, 4, 92, 114 BSchG; §§ 735, 739 Abs. 2 HGB).

Die vom Beklagten erhobene Einrede der Verjährung ist nicht begründet. Die Klage ist rechtzeitig vor Ablauf der Verjährungsfrist erhoben worden. Für die Behauptung des Beklagten, die einjährige Verjährungsfrist des § 117 BSchG sei durch Parteivereinbarung gekürzt worden, fehlt es an schlüssigem Vortrag.

Da die Haftung des Beklagten nach den bezeichneten Vorschriften begründet und die Klage nicht auf die unbeschränkte persönliche Haftung des Beklagten gerichtet ist, kann dahingestellt bleiben, ob die Voraussetzungen einer Haftung nach § 831 BGB gegeben sind.

Hiernach ist der Klageanspruch dem Grunde nach zur Entscheidung reif (§§ 304, 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Da über den Betrag des Anspruchs Streit besteht, der nicht zur Entscheidung reif ist, war die Sache an das Schiffsgerichts zur Entscheidung über den Betrag zurückzuverweisen (§ 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO).

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Stempel

Dr. Schubath