

118
Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BinnSchG §§ 117, 118; BGB § 852

Die Verjährung von Ansprüchen aus einem nautischen Verschulden des Schiffseigners, der sein Fahrzeug selbst führt, richtet sich nach §§ 117, 118 BinnSchG und nicht nach § 852 BGB; das gilt auch, wenn das Fahrzeug lediglich Sport- oder Vergnügungszwecken dient.

BGH, Urt. v. 2. Juni 1977 - II ZR 67/75 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

18

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 67/75

URTEIL

Verkündet am

2. Juni 1977

Kaufmann,

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Landes N[REDACTED]-W[REDACTED], vertreten durch den
Regierungspräsidenten, O[REDACTED]allee 1, D[REDACTED] [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Krille -

gegen

den Elektroschweißer und Hafenaufseher J[REDACTED] G[REDACTED],
S[REDACTED] 1, N[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Paulsen und Gürich -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 2. Juni 1977
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts Köln vom
10. Januar 1975 wird auf Kosten des
Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte war Eigentümer des Kajütmotorbootes
"W[REDACTED]" (11,55 m lang; 3,5 m breit, 1,10 m Tiefgang;
75 PS). Am Abend des 26. Juni 1970 machte er mit insge-
samt dreiundzwanzig Personen an Bord eine Vergnügungs-
fahrt auf dem Rhein. Gegen 23 Uhr stieß er zwischen
Kilometer 739 und 740 mit einem Schubverband zusammen.
Durch die Kollision brach das Kajütmotorboot auseinander
und versank. Von den an Bord befindlichen Personen er-
tranken acht, darunter fünf Polizeibeamte der Kreis-
polizeibehörde N[REDACTED]. Außerdem wurden zehn weitere
Bedienstete dieser Behörde verletzt.

Der Kläger macht als Dienstherr der getöteten oder
verletzten Polizeibeamten - teilweise aus übergegangenem,
teilweise aus abgetretenem Recht - gegen den Beklagten



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Schadensersatzansprüche (Sachschäden, Heilbehandlungskosten, Dienstbezüge während der Dienstunfähigkeit, Sterbegelder, Beihilfen, Hinterbliebenenbezüge) geltend. Er wirft dem Beklagten vor, infolge Unaufmerksamkeit den ordnungsgemäß beleuchteten Schubverband zu spät bemerkt zu haben. Mit der am 9. April 1973 beim Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort eingegangenen Klage hat der Kläger beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 99.883,98 DM nebst Zinsen zu verurteilen sowie festzustellen, daß der Beklagte dem Kläger alle aus dem Schiffsunglück vom 26. Juni 1970 nach dem 31. Oktober 1972 entstehenden Schäden zu ersetzen hat.

Der Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben. Nach seiner Ansicht sind die mit der Klage geltend gemachten Ansprüche nach § 117 Nr. 7, § 118 BinnSchG a.F. am 31. Dezember 1971 verjährt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben. Die Klageansprüche sind, wie die Vorinstanzen zutreffend angenommen haben, seit 1. Januar 1972 verjährt.

1. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hat es sich bei dem Kajütmotorboot "Wildente" des Beklagten um ein Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes gehandelt. Dem ist zuzustimmen. Der Senat ist bereits in seinem - den gleichen Unfall betreffenden - Urteil vom 11. Juli 1974 - II ZR 109/73, VersR 1974, 1015 davon ausgegangen, daß das Kajütmotorboot des Beklagten als Schiff im Sinne des genannten Gesetzes anzusehen ist (vgl. auch BGHZ 57, 309 ff.; 62, 146, 152).

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist die Verjährung von außervertraglichen Schadensersatzansprüchen wegen eines nautisch falschen Verhaltens des Schiffseigners, der sein Fahrzeug selbst führt, nach den spezielleren Vorschriften (§§ 117, 118) des Binnenschiffahrtsgesetzes und nicht nach der allgemeinen Bestimmung des § 852 BGB zu beurteilen. Dem ist ebenfalls zuzustimmen. Zwar spricht der insoweit allein in Betracht kommende § 117 Nr. 7 BinnSchG (in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung, die durch Art. 2 Nr. 5 b des Gesetzes vom 30. August 1972 - BGBl. II 1005 - auf Lotsen ausgedehnt worden ist) lediglich davon, daß "die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3, § 4 Nr. 3, §§ 7, 92) mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren". Das schließt jedoch nach fast einhelliger Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum nicht aus, grundsätzlich auch die Forderungen aus einem nautischen Verschulden des Schiffseigner-Schiffers in die Regelung des § 117 Nr. 7 BinnSchG einzubeziehen (RGZ 127, 72, 74; KG OLGZ 32, 190; SchiffOG Karlsruhe, VersR 1972, 247; SchiffOG Hamm, ZfB 1973, 19; SchiffOG Berlin,

VersR 1974, 1037; vgl. ferner BGHZ 19, 82, 83; Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 427; Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößerei-recht 3. Aufl. § 117 BSchG Anm. 3 b; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 389; Bemm/Kortendick, Rheinschifffahrtspolizei-verordnung 1970 S. 47). Hierfür spricht vor allem, daß der Schiffseigner-Schiffer - wie jeder Schiffsführer - zur Besatzung zu rechnen ist (vgl. § 3 Abs. 2 BinnSchG). Hinzu kommt, daß die tatsächliche Grundlage von Forderungen wegen eines nautischen Verschuldens nach Ablauf eines längeren Zeitraums häufig nicht mehr zuverlässig geprüft werden kann, und zwar unabhängig davon, ob sie sich gegen den Schiffseigner-Schiffer, ein Besatzungsmitglied oder gegen den für dessen Verschulden haftenden Schiffseigner (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG) richten. Gerade das hat den Gesetzgeber ganz wesentlich zu der kurzen Verjährungsregelung des § 117 Nr. 7 BinnSchG im Interesse einer schleunigen Abwicklung derartiger Forderungen bewogen (S. 126 des Entwurfs eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt nebst dem Entwurf betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei und den Begründungen). Weder diesen noch den zuvor aufgezeigten Gesichtspunkt berücksichtigt die Revision, soweit sie sich - gestützt auf die Vorschrift des § 4 Abs. 2 BinnSchG, die sich allein mit der persönlichen Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens, hingegen nicht mit Verjährungsfragen befaßt - ganz allgemein gegen eine Anwendung des § 117 Nr. 7 BinnSchG auf Forderungen gegen den Schiffseigner-Schiffer wegen eines nautisch falschen Verhaltens richtet. Ferner beachtet sie nicht, daß die Anführung der in § 117 Nr. 7 BinnSchG

genannten Paragraphen nur als eine beispielsweise Aufzählung aufzufassen ist (BGHZ 19, 82, 83; vgl. weiter BGH, Urt. v. 10. 4. 69 - II ZR 239/67, VersR 1969, 582). Auch sind in diesem Zusammenhang die von der Revision für ihren Standpunkt angezogenen Entscheidungen RGZ 151, 271, 277 und OLG Hamburg SeuffArch. 74 Nr. 144 ohne erkennbare Bedeutung.

3. Eine andere Frage ist es hingegen, ob die Anwendung des § 117 Nr. 7 BinnSchG auf Forderungen aus einem nautischen Verschulden des Schiffseigner-Schiffers insoweit einzuschränken ist, als es um einen Fehler beim Führen eines lediglich Sport- oder Vergnügungszwecken dienenden Fahrzeugs geht. Diese Frage ist mit dem Berufungsgericht und entgegen den Darlegungen der Revision zu verneinen. Allerdings ist es richtig, daß der Senat es dem Schiffseigner-Schiffer eines solchen Fahrzeugs versagt hat, sich auf die - haftungsbeschränkende - Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG zu berufen, weil diese Bestimmung nach ihrer Entstehungsgeschichte allein die aus sozialen Gründen gebotene haftungsmäßige Gleichstellung der Partikulierschiffer mit den Schiffahrtsgesellschaften im Auge hatte, außerdem eine Anwendung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG in Fällen der vorliegenden Art zu Lasten des geschädigten Dritten bedeuten würde, daß das Haftungsrisiko des Schiffseigner-Schiffers auf einen Wert beschränkt wäre, der - im Gegensatz zu den üblichen Werten der Fahrzeuge der gewerblichen Schifffahrt - vielfach nicht sehr hoch und bei einer bei Kollisionen nicht seltenen vollständigen Zerstörung des Sport- oder Vergnügungsfahrzeugs gleich Null ist (BGHZ 35, 150 ff.;

Urt. v. 11. 7. 74 - II ZR 109/73, LM § 4 BinnSchG Nr. 12 = VersR 1974, 1015). Das alles spielt jedoch im Rahmen einer Anwendung des § 117 Nr. 7 BinnSchG keine Rolle. Vielmehr geht es hier, wie oben unter 2. ausgeführt, im wesentlichen um eine im Interesse aller Beteiligten liegende rasche Abwicklung bestimmter Forderungen. Dieser Gesichtspunkt trifft aber unabhängig davon zu, ob es sich um eine Forderung wegen nautischen Verschuldens des Schiffseigner-Schiffers bei der Führung eines gewerblich genutzten oder lediglich Sport- oder Vergnügungszwecken dienenden Fahrzeugs handelt.

4. Die danach vorliegend anzuwendende einjährige Verjährungsfrist des § 117 Nr. 7 BinnSchG begann nach § 118 BinnSchG (in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung) am 1. Januar 1971 zu laufen, so daß die mit der Klage geltend gemachten Ansprüche seit dem 1. Januar 1972 verjährt sind.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Skibbe