

126
Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BinnSchG §§ 3, 4

Der Eigner eines Schubleichters haftet nicht für
Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung
des Schubbootes, dessen Eigner nicht er, sondern ein
anderer ist.

BGH, Urt. v. 17. Oktober 1983 - II ZR 97/83 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

116

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/83

URTEIL

Verkündet am
17. Oktober 1983
Kanik
Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Ha[REDACTED] Aktiengesellschaft, vertreten durch den
Vorstand Theodore K[REDACTED] und Dr. Heyo Sch[REDACTED],
V[REDACTED]weg [REDACTED], D[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Ch[REDACTED]ring [REDACTED],
M[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

112

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Oktober 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h. c. Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Köln vom 15. März 1983 aufgehoben und das Urteil des Schiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 11. Juni 1982 abgeändert.

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Auf der Fahrt nach Duisburg verfiel bei einem Manöver in der Ruhrmündung das Schubboot "T[REDACTED]" mit vier vorgespannten, beladenen Schubleichtern infolge eines Navigationsfehlers des Schubbootkapitäns. Dadurch rampte der vordere Backbordleichter einen Dalben der Klägerin und zerstörte ihn. Diese hält neben dem Kapitän



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

und dem in Konkurs gefallenen Eigner des Schubbootes auch die Beklagte als Eignerin der vier Schubleichter für den Schaden für verantwortlich. Sie hat - zuletzt - beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 78.703,06 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich mit allen vier Schubleichtern sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend.

Die Beklagte meint, daß sie für den von dem Schubbootkapitän verschuldeten Schaden nicht zu haften habe. Sie hat die Schubleichter in Kenntnis der Klageforderung zu einer neuen Reise ausgesandt.

Das Schiffahrtsgericht und das Schiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt die Beklagte den Antrag weiter, die Klage abzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Nach Ansicht des Berufungsgerichts, dessen Urteil in ZfB 1983, 255 f. teilweise abgedruckt ist, hat die Beklagte für das Verschulden des Schubbootkapitäns in entsprechender Anwendung des § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG zu haften, und zwar dinglich mit allen vier Schubleichtern sowie gemäß § 114 Abs. 1 BinnSchG beschränkt persönlich. Dagegen wendet sich die Revision mit Erfolg.

1. Der Schiffseigner ist nach § 3 Abs. 1 BinnSchG für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Zur Schiffsbesatzung im Sinne dieser Vorschrift gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen (§ 3 Abs. 2 BinnSchG). Hingegen zählt dazu nicht, wer nicht im Dienste des Schiffseigners steht (BGHZ 3, 34, 39; vgl. auch BGHZ 26, 152, 155; 70, 113, 115). Hier hat zwischen dem Schubbootkapitän und der Beklagten kein Dienstverhältnis vorgelegen. Das unterscheidet den Streitfall von dem Sachverhalt des Senatsurt. v. 19. Dezember 1977 - II ZR 148/76 (BGHZ 70, 127 ff.), wonach bei einem Schubverband, bei dem das schiebende und das geschobene Fahrzeug demselben Eigner gehören, dieser für das nautische Verschulden des Schiffsführers des schiebenden Fahrzeugs gemäß § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG auch mit dem geschobenen Fahrzeug haftet. Zutreffend hat daher das Berufungsgericht eine unmittelbare Anwendung dieser Vorschriften im Streitfall abgelehnt.

2. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes kann eine Haftung des Schiffseigners für das Verschulden einer beim Betrieb seines Fahrzeugs tätigen, jedoch nicht in seinen Diensten stehenden Person in entsprechender Anwendung des § 3 Abs. 1 BinnSchG in Betracht kommen. So ist die Haftung des Eigners einer Schute für Schäden bejaht worden, die an einem anderen Fahrzeug dadurch

entstanden sind, daß sich die Leute eines selbständigen Betriebes, den er betraut hatte, die stillliegende Schute zu bewachen, hierbei nachlässig verhalten haben (BGHZ 3, 34, 40 f.). Außerdem ist die Haftung des Schiffseigners für das nautische Verschulden einer nicht in seinen Diensten stehenden Person angenommen worden, die das Schiff lediglich aus Gefälligkeit entweder geführt oder zeitweilig gesteuert hat (BGHZ 57, 309, 313; Senatsurt. v. 1. März 1979 - II ZR 215/77, LM § 3 BinnSchG Nr. 13 = VersR 1979, 570, 571). Ferner hat der Senat in entsprechender Anwendung der mit § 3 BinnSchG übereinstimmenden seerechtlichen Regelung (§§ 481, 485 Satz 1 HGB) entschieden, daß der Reeder für Schäden Dritter aus Verschulden der Stauereiarbeiter eines selbständigen Stauereiunternehmens oder aus nautischen Fehlern der Besatzung eines seinem Schiff assistierenden Schleppers haftet (BGHZ 26, 152, 156; Senatsurt. v. 10. Mai 1976 - II ZR 111/74, LM § 485 HGB Nr. 13 = VersR 1976, 771, 772). Insoweit ist für wesentlich angesehen worden, daß die im Rahmen des Schiffsbetriebes tätig gewordenen Personen typische Schiffsdienste verrichtet haben, mit denen erfahrungsgemäß besondere Gefahren verbunden sind, und die Gleichheit der Interessenlage es für geboten erscheinen ließ, dem Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren (vgl. BGHZ 3, 34, 40 f.; 26, 152, 155; 57, 309, 313). Ferner wird die Haftung des Reeders für das Verschulden der nicht in seinen Diensten stehenden Personen auch damit begründet, daß sie bei ihrer Tätigkeit direkt oder mittelbar

den Weisungen der Schiffsführung unterlegen haben (BGHZ 26, 152, 155; Senatsurt. v. 10. Mai 1976 - II ZR 111/74 a.a.O.). Hingegen hat der Senat eine Haftung des Reeders für Schäden aus der Tätigkeit der Leute eines selbständigen Stauereiunternehmens abgelehnt, wenn nicht der Reeder, sondern ein Dritter (z.B. Charterer, Ablader, Ladungsempfänger) den Auftrag für die Lade- oder Löscharbeiten erteilt hatte (BGHZ 70, 113, 116). Er hat ausgeführt, daß hier eine sinngemäße Ausdehnung der Reederhaftung diese besonders stark einer den seerechtlichen Bestimmungen (wie auch dem Binnenschiffahrtsgesetz - vgl. Senatsurt. v. 5. Juli 1982 - II ZR 193/81, VersR 1982, 1047, 1048/1049) unbekannten Gefährdungshaftung annähere; auch gehe eine derartige Haftungserweiterung in unzulässiger Weise daran vorbei, daß § 485 Satz 1 HGB die Verantwortlichkeit des Reeders für Schäden Dritter aus dem Schiffsbetrieb nicht an das Verschulden irgendeiner einen Schiffsdienst verrichtenden Person, sondern an das der hierzu von ihm angestellten Leute knüpft, somit solcher Personen, die seiner Auswahl, Überwachung und Weisungsbefugnis unterstehen.

3. Ganz ähnlich ist es, wenn ein fremdes Schubboot einen Schubleichter an einen anderen Ort verbringt und die Besatzung des Schubbootes während der Reise durch einen Navigationsfehler einen Dritten schädigt. Hier hat der Leichtereigner sein Fahrzeug für die Reise in die Obhut eines Schubbootes gegeben, dessen Besatzung nicht von ihm, sondern von dem Schubbooteigner ausgewählt sowie überwacht wird, und der er auch keine die Führung

des Schubverbandes betreffenden Weisungen erteilen kann. Insoweit sind die Gegebenheiten völlig anders, als wenn ein Leichtereigner sein Fahrzeug von einem eigenen Schubboot, also von seinen Leuten, bewegen läßt. Gewiß will die Vorschrift des § 3 Abs. 1 BinnSchG Dritte vor den Gefahren, die der Schiffsbetrieb in besonderem Grade mit sich bringt, dadurch schützen, daß sie dem Geschädigten einen zusätzlichen, im allgemeinen wirtschaftlich besser als das schuldige Besatzungsmitglied stehenden Schuldner in der Person des Verwenders des Schiffes gibt und diesen ohne die Entlastungsmöglichkeit des § 831 BGB haften läßt (vgl. BGHZ 70, 127, 129 f.; Senatsurt. v. 21. März 1983 - II ZR 179/82, VersR 1983, 685). Indes ist die Vorschrift dort - auch nicht entsprechend - anwendbar, wo es nicht mehr um den Verantwortungsbereich eines Leichtereigners, sondern, wie bei der Führung eines Schubverbandes auf der Reise durch ein fremdes Schubboot, um den des Schubbooteigners und seiner Besatzung geht. Auch sind hier bei einem Fehler der Besatzung des Schubbootes die Haftungsverhältnisse durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß neben dem Schädiger der Eigner des Schubbootes nach § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG haftet, also abweichend von den sonstigen Fällen, in denen ein selbständiger Unternehmer einzelne typische Schiffsdienste übernommen hat und sie von seinen Leuten ausführen läßt, ohne die Entlastungsmöglichkeit des § 831 BGB. Zudem besteht insoweit die Haftung mit einem Gegenstand (Schubboot), dessen Wert in aller Regel den von Schubleichtern nicht unerheblich übersteigt. Ferner sichert das dem Geschädigten durch

§ 102 Nr. 5 Abs. 2 BinnSchG gewährte Schiffsgläubigerrecht dessen Forderung noch in besonderer Weise. Damit gebietet es auch die "Gleichheit der Interessenlage" nicht, durch entsprechende Anwendung des § 3 Abs. 1 BinnSchG auf den Leichtereigner einen - dem Geschädigten praktisch schon mit der Haftung des Schubbooteigners gegebenen - "gleichartigen Schutz zu gewähren".

4. Entgegen der Ansicht der Vorinstanzen ist deshalb die Klage unbegründet.

Stempel Fleck Dr. Bauer Bundschuh Brandes