

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

HGB §§ 484, 485; BinnSchG §§ 1, 3

BGH, Urt. v. 17. April 1978 - II ZR 6/76 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 6/76

URTEIL

Verkündet am

17. April 1978

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der E-K KGaA, vertreten durch ihren Vorstand
Kurt F. W. A. E, S, H,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. und Dr. -

gegen

1. die Ulrich H GmbH & Co., vertreten durch ihren
Geschäftsführer Armin von S, V,
Ha,

2. ...

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. April 1978 durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 27. November 1975 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als es den Zahlungsanspruch gegen die Beklagte zu 1 teilweise abgewiesen hat.

Die Berufung der Beklagten zu 1 gegen das Teil- und Grundurteil der 6. Zivilkammer des Landgerichts Hamburg vom 6. März 1975 wird in vollem Umfange zurückgewiesen.

Die Beklagte zu 1 hat die Kosten beider Rechtsmittelzüge zu tragen.

Von Rechts wegen

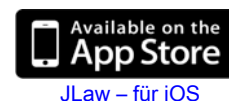
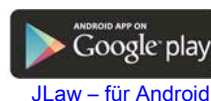
Tatbestand:

Am 19. Januar 1973 lag der Schwimmkran "M[REDACTED] 2" der Beklagten zu 1 im Hamburger Hafen am Predöhlkai zwischen zwei Containerbrücken der Klägerin und übernahm Stroppen. Nach dem Ende der Ladearbeiten legte der Schwimmkran über achtern ab. Dabei geriet die oberste Spitze seines Kranbocks gegen den - heruntergeklappten - Ausleger einer der Containerbrücken und beschädigte ihn.

Die Klägerin hat behauptet, der Kapitän von "M[REDACTED] 2" habe den Ausleger aus Unaufmerksamkeit nicht wahrgenommen; dieser sei schon einige Zeit vor Beginn des Ablegemanövers im Zuge von Trainingsarbeiten heruntergeklappt worden. Die



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



Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu 1 zur Zahlung von 234.438,93 DM nebst Zinsen zu verurteilen sowie deren Ersatzpflicht für alle weiteren Unfallschäden festzustellen.

Demgegenüber hat die Beklagte zu 1 vorgebracht, die Leute der Klägerin hätten die Anfahrung des Auslegers verschuldet; sie hätten ihn, ohne zuvor die Besatzung des Schwimmkrans zu warnen, erst während des Ablegens von "M 2" heruntergeklappt.

Das Landgericht hat den gegen die Beklagte zu 1 gerichteten Zahlungsanspruch dem Grunde nach bis zur Höhe des Werts von "M 2" nebst Zubehör für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat den Anspruch - unter dessen Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu 3/4 "im Rahmen des § 114 BinnSchG" für berechtigt angesehen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte zu 1 beantragt, verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil des Zahlungsanspruchs weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts - vgl. dessen Urteil in VersR 1976, 752 - hat der Kapitän von "Magnus 2" den Ausleger der Containerbrücke schuldhaft beschädigt. Ihm sei vorzuwerfen, daß er vor dem Ablegen nicht aufmerksam auf mögliche Bewegungen der Containerbrücken geachtet habe, diese auch nicht von einem Besatzungsmitglied habe beobachten lassen. Infolgedessen habe er den bereits geraume Zeit vor der Anfahrung heruntergeklappten Ausleger

nicht bemerkt. Die Revision greift diese - ihr günstigen - Ausführungen nicht an.

2. Nach den weiteren Darlegungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte zu 1 für die schuldhafte Eigentumsverletzung seitens des Kapitäns von "M. 2" gemäß §§ 3, 4, 114 BinnSchG zu haften. Allerdings sei zweifelhaft, ob der Schwimmkran als See- oder als Binnenschiff anzusehen sei. Der Kran sei zur Unfallzeit dazu bestimmt gewesen, sowohl auf hoher See als auch auf Binnengewässern eingesetzt zu werden, so daß sein "Dauercharakter" eine eindeutige Einordnung entweder als Seeschiff oder als Binnenschiff nicht zulasse. Auch könne insoweit die Eintragung von "M. 2" im Seeschiffsregister nicht maßgebend sein. Abzustellen sei vielmehr auf den örtlichen Bereich des Einsatzes von "M. 2" zur Zeit der Schadensverursachung. Das sei der Hamburger Hafen, somit ein Binnengewässer, gewesen. Deshalb seien vorliegend die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes und nicht die Bestimmungen des Seerechts anzuwenden.

Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß der Streitfall nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes zu beurteilen ist:

Ob ein Schiff haftungsrechtlich als ein See- oder als ein Binnenschiff zu betrachten ist, richtet sich weder nach seiner Bauweise noch nach seiner Eintragung im Seeschiffs- oder im Binnenschiffsregister. Entscheidend hierfür ist seine regelmäßige Verwendung (BGHZ 25, 244, 246, 247; RG Gruch-Beitr. 38 S. 1143; Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Vor § 476 HGB Rnr. 12; Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 1 Anm. 7 b). Das folgt aus dem Inhalt der §§ 484 HGB, 1 BinnSchG und des Art. 7 Abs. 1 EGHGB. Diese Vorschriften machen deutlich, daß der Verwendungszweck eines Schiffes dafür bestimmend ist,

ob es als See- oder als Binnenschiff anzusehen ist. Demgemäß ändert sich die Haftungslage für ein Schiff, das seinem Eigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt dient (§ 484 HGB) oder von ihm auch ohne Erwerbszweck zur Seefahrt verwendet wird (Art. 7 Abs. 1 EGHGB), nicht, wenn es eine sog. gemischte Reise durchführt, d. h. während der Reise sowohl die offene See als auch ein oder mehrere Binnengewässer befährt (vgl. BGHZ 8, 147, 154). Umgekehrt dürften die haftungsrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes auf die gemischte Reise eines Schiffes anzuwenden sein, das von seinem Eigentümer zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern verwendet wird (§ 1 BinnSchG), was allerdings nicht unbestritten ist (vgl. Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 19/20; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 46; Prüssmann, Seehandelsrecht Einf. z. 4. Buch Anm. C 2 b aa). Ferner besteht im Schrifttum keine einhellige Meinung, welche Vorschriften heranzuziehen sind, wenn ein Seeschiff gelegentlich eine reine Binnenreise oder ein Binnenschiff vereinzelt eine ausschließliche Seereise durchführt (vgl. hierzu Schäfer, Abrahams Rn. 14 m. w. N.).

Indes bedarf das alles keiner weiteren Erörterung, wenn es im Streitfall um ein Fahrzeug geht, das nach dem angefochtenen Urteil sowohl für den Einsatz auf Binnengewässern als auch auf offener See bestimmt war und regelmäßig verwendet wurde. Einem solchen Fahrzeug fehlt der Grundcharakter als See- oder als Binnenschiff. Für die Beurteilung der Frage, ob ein derartiges Fahrzeug haftungsrechtlich nach den seerechtlichen Vorschriften oder nach denen des Binnenschiffahrtsgesetzes zu behandeln ist, kann dieser daher nichts hergeben. Hingegen bietet sich insoweit als Anknüpfungspunkt der Charakter der einzelnen Reise an oder, wenn eine solche noch nicht angetreten oder schon beendet ist, der Einsatz- oder der Liegeort des Fahrzeugs. Hierfür

spricht insbesondere, daß nach dem Grundgedanken der §§ 484 HGB, 1 BinnSchG sowie des Art. 7 Abs. 1 EGHGB die von dem Eigentümer bestimmte Verwendung des Schiffes auch für die Haftungsfrage entscheidend sein soll. Hier lag es nun so, daß der Schwimmkran "M[REDACTED] 2", als er gegen den Ausleger der Containerbrücke geriet, sich auf der Fahrt zu einem Einsatz im Hamburger Hafen befunden hatte. Seine Fahrt hatte demnach den Charakter einer Binnenreise. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht - wie bereits das Landgericht - den Klageanspruch nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes beurteilt.

3. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist der Zahlungsanspruch der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 jedoch nicht in vollem Umfang dem Grunde nach gerechtfertigt. Vielmehr liege auf seiten der Klägerin eine "Sorgfaltspflichtverletzung" vor, weil sie oder ihre Angestellten die Führung von "M[REDACTED] 2" nicht darauf hingewiesen hätten, daß der Ausleger der Containerbrücke heruntergeklappt werde. Die Klägerin habe damit rechnen müssen, daß "M[REDACTED] 2" irgendwann am 19. Januar 1973 wieder ablegen werde, weil der Schwimmkran an der Pier nur Stroppen habe übernehmen wollen. Da der heruntergeklappte Ausleger die Abfahrt des Schwimmkrans mit seinem hochaufragenden Kranbock hätte behindern können, wären sie oder ihre Leute verpflichtet gewesen, auf die Gefahrenquelle, die sich mit dem Herunterklappen des Auslegers eröffnet habe, die Führung von "M[REDACTED] 2" aufmerksam zu machen.

Diese Ausführungen überspannen, wie die Revision mit Grund rügt, die Sorgfaltspflicht, welche die Klägerin oder ihre Leute beim Herunterklappen des Auslegers der Containerbrücke zu beobachten hatten:

Will ein Schiff aus dem Bereich einer (oder mehrerer) Containerbrücken ablegen, so ist es grundsätzlich allein Sache seiner Führung, dafür zu sorgen, daß sie bei dem Manöver nicht mit einem Teil der Aufbauten ihres Fahrzeuges gegen die Brücke gerät. Sie muß daher, sofern die Aufbauten bis in die Höhe des Brückenauslegers reichen, sorgfältig darauf achten, ob dieser heruntergeklappt oder hochgezogen ist. Da das ohne besondere Schwierigkeiten auszumachen ist, ist das Bedienungspersonal der Brücke in aller Regel nicht verpflichtet, die Schiffsführung auf die Stellung des Auslegers aufmerksam zu machen. Anders kann es hingegen liegen, wenn der Ausleger unmittelbar vor dem Ablegen eines Schiffes oder während dieses Manövers heruntergeklappt werden soll. Hier kann das Bedienungspersonal der Containerbrücke verpflichtet sein, die Schiffsführung, sofern die Fahrzeugaufbauten den heruntergeklappten Ausleger berühren können, rechtzeitig von der beabsichtigten Maßnahme zu unterrichten, damit sich diese hierauf einstellen kann. Jedoch geht es in diesem Streitfall nicht um einen solchen Sachverhalt. Vielmehr wird hier - nach den Feststellungen des Berufungsgerichts - der Ausleger "bereits geraume Zeit" vor dem Beginn des Ablegemanövers von "M. 2" heruntergeklappt worden. Auch bei dem weder das angefochtene Urteil noch der Sachvortrag der Parteien einen Anhalt dafür, daß die Absicht der Führung des

Schwimmkrans abzulegen für das Bedienungspersonal der Containerbrücke schon erkennbar war, als sie den Ausleger herunterklappte. Ein Mitverschulden auf seiten der Klägerin kommt deshalb nicht in Betracht.

Fleck

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe