

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BinnSchG § 1

Jollenkreuzer sind Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes.

BinnSchG §§ 3, 4, 114

Führt der Schiffer ein Schiff nur aus Gefälligkeit und fügt er hierbei einem Dritten schuldhaft Schaden zu, so ist der Schiffseigner für diesen Schaden in entsprechender Anwendung der §§ 3, 4, 114 BinnSchG verantwortlich.

BGH, Urt. v. 29. November 1971 - II ZR 8/70 - KG Berlin
LG Berlin

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 8/70

URTEIL

Verkündet am

29. November 1971

Werner,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der W [REDACTED] und B [REDACTED] V [REDACTED] Ve-
[REDACTED] AG, vertreten durch die Vor-
standsmitglieder Dr. Gerhard von J [REDACTED] und Walter
C [REDACTED], H [REDACTED] a.N., K [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

Irmgard W i [REDACTED], Be [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. November 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin werden das Teilurteil der Zivilkammer 7 des Landgerichts Berlin vom 28. November 1968 und das Urteil des 12. Zivilsenats des Kammergerichts in Berlin vom 20. November 1969 aufgehoben.

Die Beklagte wird als Gesamtschuldnerin mit Josef Br[REDACTED], Be[REDACTED], R[REDACTED]-[REDACTED] Straße [REDACTED], verurteilt, an die Klägerin 3.600 DM nebst 4 % Zinsen seit 9. September 1968 zu zahlen.

Die Beklagte hat die Kosten der Berufung und der Revision zu tragen. Von den erstinstanzlichen Kosten, die bis zum Erlaß des Teilurteils vom 28. November 1968 entstanden sind, fallen der Beklagten ihre außergerichtlichen Kosten sowie als Gesamtschuldnerin mit Josef Br[REDACTED] die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand

Die Beklagte ist Eigentümerin eines Jollenkreuzers mit einer Segelfläche von 20 qm. Da sie des Segelns nicht kundig ist, ließ sie den Kreuzer bei einer Fahrt auf der Havel am 4. Mai 1968 von ihrem Bekannten Josef Br[REDACTED] segeln. In Höhe von G[REDACTED] stieß der Kreuzer mit dem bei der Klägerin kaskoversicherten Segelboot "S[REDACTED]" (Typ Volksboot) zusammen. Hierdurch wurde "S[REDACTED]" beschädigt. Seine Reparatur kostete 3.772 DM.

Die Klägerin hat an den Eigner von "S[REDACTED]" zum Ausgleich der Reparaturkosten 3.600 DM gezahlt. Auf Grund übergegangenen Rechts verlangt sie diesen Betrag von der Beklagten (und dem durch rechtskräftig gewordenes Urteil des Landgerichts Berlin antragsgemäß verurteilten Josef Br[REDACTED]) ersetzt. Sie behauptet, Br[REDACTED] habe den Zusammenstoß schuldhaft verursacht. Sie ist der Ansicht, daß die Beklagte für dessen Verhalten einzustehen habe. Demgemäß hat sie beantragt, die Beklagte als Gesamtschuldnerin mit Josef Br[REDACTED] zur Zahlung von 3.600 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie stellt jedes Verschulden Br[REDACTED] in Abrede. Sie meint außerdem, daß sie für einen etwaigen Fehler Br[REDACTED] nicht einzustehen habe, da dieser den Jollenkreuzer nur aus Gefälligkeit gesegelt habe.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren

Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I. Das Landgericht hat eine Haftung der Beklagten aus § 831 BGB verneint, weil Br. [REDACTED] kein Verrichtungsgehilfe der Beklagten im Sinne dieser Vorschrift gewesen sei. Die Klägerin stützt deshalb den Klageanspruch nur noch auf § 3 BinnSchG, der, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, eine selbständige Anspruchsgrundlage gegenüber § 831 BGB darstellt (BGH VersR 1965, 230, 231).

Nach § 3 BinnSchG ist der Schiffseigner, d.h. der Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu verwendeten Schiffes (§ 1 BinnSchG), für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Hierzu hat das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß ausgeführt, daß Br. [REDACTED] den Zusammenstoß des Jollenkreuzers mit "S. [REDACTED]" schuldhaft verursacht habe. Es meint aber, eine Haftung der Beklagten nach § 3 BinnSchG komme trotzdem nicht in Betracht. Bei dem Jollenkreuzer handle es sich nämlich der Größe nach nicht um ein Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes. Außerdem habe Br. [REDACTED] nicht in Diensten der Beklagten gestanden, sondern den Kreuzer nur aus Gefälligkeit geführt.

Damit läßt sich die Abweisung der Klage nicht begründen:

1. Das Binnenschiffahrtsgesetz besagt nichts darüber, was unter einem Schiff im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen ist. Hingegen ist in der Begründung zu dem Gesetzesentwurf bemerkt, "dahin seien alle Fahrzeuge zu rechnen, welche zur Schifffahrt verwendet und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen"; unter das Gesetz fielen daher nicht "gewöhnliche Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen" (Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 9. Legislaturperiode III. Session 1894/95 Erster Anlagenband S.312). Auf Grund dieser Bemerkung meint das Berufungsgericht, ein Jollenkreuzer mit einer Segelfläche von rund 20 qm sei kein Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes; der Zeuge Tietze, der seit Jahrzehnten segle, habe ein solches Fahrzeug ausdrücklich als "Boot" bezeichnet. Dabei verkennt es jedenfalls, daß die Bezeichnung eines Fahrzeugs als "Boot" allein nicht dazu führen kann, das Binnenschiffahrtsgesetz auf dieses Fahrzeug nicht anzuwenden. Das zeigt einmal der Umstand, daß Schifffahrtskreise bestimmte Fahrzeuge unabhängig von ihrer Größe "Boot" nennen (z.B. Schubboot, Schleppboot, Fährboot, Bunkerboot). Das verdeutlicht zum anderen die vorstehend wiedergegebene Bemerkung in der Begründung zu dem Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes, wonach "Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge" nicht unter das Gesetz fallen sollen, mithin für die Beurteilung der

Frage, wann ein Fahrzeug als Schiff anzusehen ist, auf dessen Größe abgestellt wird. Rechtsprechung und Schrifttum haben deshalb bei der Erörterung dieser Frage entscheidend auf die Fahrzeuggröße abgehoben und als Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes stets nur solche Fahrzeuge betrachtet, die eine "nicht ganz unbedeutende" Größe besitzen (BGHZ 3, 34, 43; BGH LM (Nr. 3) § 4 BinnSchG; Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. Anm. 2 f und 5 b zu § 1 BinnSchG; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 50/51; vgl. auch Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht Bd. I S. 228 und Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht S. 5/6). Daran ist festzuhalten.

Jollenkreuzer sind etwa zwischen 6 und 8 m lang und besitzen eine Segelfläche von rund 20 qm und darüber (vgl. hierzu die Angaben bei Westphal, Lexikon der Seefahrt, über die Abmessungen bekannter Jollen- und Kreuzerklassen). Ob derartige Fahrzeuge eine nicht ganz unbedeutende Größe haben, kann zweifelhaft sein. Allerdings hat der Senat bereits für ein 8 m langes und mit einem 55 PS-Motor ausgestattetes Proviantboot entschieden, daß dieses als Schiff im Sinne des § 1 BinnSchG anzusehen ist (BGH VersR 1960, 305, 307). Er bejaht die Frage auch für Jollenkreuzer. Dafür ist entscheidend:

Bei der Schaffung des Binnenschiffahrtsgesetzes wurde von der Einführung einer Gefährdungshaftung des Schiffseigners abgesehen. Der Grund hierfür lag neben wirtschaftlichen Erwägungen in erster Linie darin, daß der Eigentümer eines Binnenschiffes dem Reeder eines

Seeschiffes gleich behandelt werden sollte, das Seerecht aber eine Gefährdungshaftung nicht kennt. Jedoch erschien es dem Gesetzgeber angemessen, den Schiffseigner - entsprechend der für den Reeder geltenden Vorschrift des § 485 Satz 1 HGB - für den Schaden verantwortlich zu machen, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Dabei ging er in erster Linie von der Überlegung aus, daß der Betrieb eines Schiffes in besonderem Maße geeignet sei, eine Gefährdung dritter Personen oder ihres Eigentums herbeizuführen (Stenographische Berichte a.a.O. S. 313). Das ist naturgemäß bei "gewöhnlichen Booten, Nachen, Gondeln und ähnlichen kleinen Fahrzeugen, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen" nicht der Fall, wenn sie, wie es bei Erlaß des Binnenschiffahrtsgesetzes im Jahre 1895 üblich war, mit Muskelkraft fortbewegt werden. Anders verhält es sich hingegen mit solchen Kleinfahrzeugen, die bestimmungsgemäß durch andere Kräfte (Motor, Wind) angetrieben werden und die dadurch eine nicht unerheblich größere Geschwindigkeit erreichen können. Diese sind daher nach dem Grundgedanken des § 3 BinnSchG und mit Rücksicht auf den engen Zusammenhang zwischen dieser Bestimmung und § 1 des Gesetzes jedenfalls als Schiffe anzusehen, wenn sie, wie hier, ihrer Größe nach im Grenzbereich zwischen "Schiff" und "Boot" liegen.

Daß derartige Kraftboote den Schiffen im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes zuzurechnen sind, stimmt im übrigen mit dem derzeit dem Bundestag zur Beratung vor-

liegenden Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes (Drucksache VI/2432) überein, dessen Art. 2 Nr. 3 klarstellt, daß diese Regeln auch auf Kleinfahrzeuge anzuwenden sind. Ferner soll nach dem Entwurf eines Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen (CLN) der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vom 29. Oktober 1970 die Möglichkeit, bestimmte Haftungsbeschränkungen geltend zu machen, nicht "auf große Binnenschiffe eingeengt" werden, sondern auch "kleinen Schiffen" und "Sportbooten" zustehen, wobei für diese haftungsmäßig bestimmte Mindestbeträge gelten sollen.

Abschließend ist zu diesem Punkt noch zu bemerken, daß der Umstand einer nicht gewerblichen Nutzung der Jollenkreuzer ohne Bedeutung für eine Anwendung der Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes auf diese Fahrzeuge ist. Denn dieses Gesetz gilt auch für Schiffe, die zu Sport- oder Vergnügungszwecken bestimmt sind (BGHZ 3, 34, 43).

2. Sind demnach Jollenkreuzer - und damit auch das Fahrzeug der Beklagten - als Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes anzusehen, so setzt die Anwendung des § 3 BinnSchG im Streitfall weiter voraus, daß Brunner, als er die Kollision schuldhaft verursachte, "als eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen" handelte. Diese Voraussetzung hat das Berufungsgericht verneint, weil Br

nicht in den Diensten der Beklagten gestanden, sondern den Jollenkreuzer nur aus Gefälligkeit für die Beklagte geführt habe. § 3 BinnSchG kommt allerdings unmittelbar nur zum Zuge, wenn ein Dienstverhältnis zwischen dem Schiffseigner und dem schuldhaft handelnden Besatzungsmitglied besteht (BGHZ 3, 34, 39; vgl. auch Stenographische Berichte a.a.O. S. 313). Nun ist aber in BGHZ 3, 34, 40 bereits ausgeführt, daß die Haftungsbestimmungen der §§ 3, 4, 114 BinnSchG entsprechend anzuwenden sind, wenn die Gleichheit der Interessenlage es gebietet, den Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren. So liegt der Fall hier. Wie oben dargelegt, wurde die Verantwortlichkeit des Schiffseigners für bestimmte Handlungen der Schiffsbesatzung eingeführt, weil das zum Schutze Dritter wegen der mit dem Betrieb eines Schiffes verbundenen besonderen Gefahren geboten erschien. Diese Gefahren und das dadurch begründete Schutzbedürfnis Dritter bestehen unabhängig davon, ob, wie es die Regel ist, ein Dienstverhältnis zwischen dem Schiffseigner und dem Schiffer vorliegt oder ob jemand das Schiff aus Gefälligkeit gegenüber dem Schiffseigner führt. Dann ist es aber nicht gerechtfertigt, den Schiffseigner je nach seinen Beziehungen zu dem Schiffsführer haftungsmäßig unterschiedlich zu behandeln, zumal er in allen Fällen dem Schiffer die Führung des Schiffes überlassen und erst dadurch die Fahrt des Schiffes und das Auftreten der damit für andere verbundenen Gefahren ermöglicht hat.

II. Die Beklagte ist demnach für den Schaden, den der Eigentümer des Segelbootes "S [REDACTED]" durch

das schuldhafte Verhalten Br[REDACTED] erlitten hat, verantwortlich. Da sie die Höhe des Schadens nicht substantiiert bestritten hat und nach dem Vorbringen der Beklagten davon auszugehen ist, daß sie den Jollenkreuzer in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Fahrten benutzt hat (§ 114 BinnSchG), war sie antragsgemäß zu verurteilen.

Stimpel

Liesecke

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow