

Bundessozialgericht

Az.: 9 RV 670/71

I m N a m e n d e s V o l k e s

U r t e i l

Zugestellt am
16. Juni 1973

in dem Rechtsstreit

Amtsinspektor
als Urkunds-
beamter der Ge-
schäftsstelle

.....

Kläger und Revisionsbeklagter,

g e g e n

.....

Beklagter und Revisionskläger.

Der 9. Senat des Bundessozialgerichts hat
ohne mündliche Verhandlung am 23. Mai 1973
durch Vorsitzende Richterin Dr. S c h w a r z ,
Richter Dr. B a r e s e l ,
Richter Dr. W u l f h o r s t
und die ehrenamtlichen Richter B r o s t
und S z a b l e w s k i

für Recht erkannt:

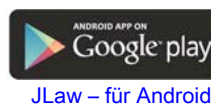
Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
Landessozialgerichts Nordrhein-Westfalen vom
18. August 1971 wird zurückgewiesen.

Der Beklagte hat dem Kläger die außergerichtlichen
Kosten des Revisionsverfahrens zu erstatten.

- 2 -



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



- 2 -

G r ü n d e :

I

Der im Dezember 1910 geborene Kläger bezieht wegen Verlustes des rechten Unterschenkels Versorgungsrente, die unter Berücksichtigung eines beruflichen Betroffenseins (§ 30 Abs. 2 Bundesversorgungsgesetz -BVG-) seit 1959 nach einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um 70 v.H. gewährt wird. Nachdem er im Herbst 1966 seine Berufstätigkeit als selbständiger Schiffsführer aufgegeben hatte und vorübergehend als technischer Angestellter, seit Anfang 1967 als Pförtner und Bote beschäftigt wurde, beantragte er die Gewährung von Berufsschadensausgleich. Diese Leistung wurde ihm zunächst mit der Begründung versagt, er habe seinen Beruf nicht wegen der Schädigungsfolgen gewechselt. Mit Abhilfebescheid vom 3. Februar 1968 wurde dem Kläger vom 1. Dezember 1966 an Berufsschadensausgleich bewilligt, wobei für das Durchschnittseinkommen gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG die Besoldungsgruppe A 7 ("selbständig Tätige mit Volksschulbildung und abgeschlossener Berufsausbildung") zugrunde gelegt wurde. Der Kläger machte geltend, er sei als selbständig Tätiger mit Volksschulbildung und abgelegter Meisterprüfung zu behandeln und gehöre deshalb in die Besoldungsgruppe A 9. Hierfür verwies er auf seinen beruflichen Werdegang, der im wesentlichen folgendermaßen verlaufen sei: Nach Volksschulbesuch in Ostpreußen zunächst Schiffsjunge, dann Matrose auf Küstenmotorsegler; 4 Monate lang Besuch der Schifferberufsschule in Königsberg ohne Ablegung einer Prüfung; 1939 Ankauf eines Fahrgastschiffes für 180 Personen, hierfür im Oktober 1940 Genehmigung der Wasserstraßendirektion Königsberg zur Schiffsführung auf dem Frischen Haff und dem Kurischen Haff (nach bestandener, polizeilich vorgeschriebener Prüfung vor der Prüfungskommission in Memel); 1942 Erwerb eines Motorschleppers,

- 3 -



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



- 3 -

mit diesem zum Kriegseinsatz in Rußland (dabei Verwundung Juni 1943); sodann Ankauf eines Fahrgastschiffes für 350 Personen, das 1945 versenkt wurde; nach dem Krieg Beschäftigung als Kapitän im Schiffahrtsunternehmen seines Bruders, zwischendurch 3 1/2 Monate Besuch einer Navigationsschule in Hamburg; von der Wasserschutzpolizei Hamburg erhielt der Kläger im Juli 1946 das Motorpatent C 1, im September 1946 das Unterelbepatent; die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Würzburg erteilte ihm im Juli 1950 das Rheinschifferpatent, das Wasserstraßenhauptamt Berlin im Juni 1955 die Genehmigung zum Befahren der märkischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder als Dampf- und Motorschiffsführer und schließlich die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster im November 1956 das Schifferpatent der Klassen I und II für Main, Ems, Weser und westdeutsche Kanäle; 1950 Ankauf eines Fahrgastschiffes für 150 bis 180 Personen, das 1953 verkauft wurde; 1954 Erwerb eines Motorgüterschiffes und 1964 Erwerb eines 500 t großen Lastschiffes, das der Kläger Ende 1966 seinem Sohn überließ.

Der Widerspruch des Klägers wurde durch Bescheid vom 22. Juli 1968 unter Bezugnahme auf eine Auskunft der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Münster vom 13. Dezember 1967 zurückgewiesen.

Zur Rechtfertigung seiner Klage, mit der er die Festsetzung des Berufsschadensausgleichs unter Zugrundelegung der Besoldungsgruppe A 9 beantragte, verwies der Kläger u.a. auf die von ihm eingeholten Auskünfte des Wasserschutzpolizeiamtes Hamburg vom 9. August 1968 und des Wasser- und Schiffahrtsamtes Mannheim vom 28. August 1969.

Das Sozialgericht (SG) Münster gab durch Urteil vom 22. September 1969 der Klage statt: Obwohl der Kläger keine Meisterprüfung abgelegt habe, sei er aufgrund der

- 4 -



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



- 4 -

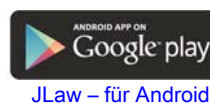
mehrfährigen Ausbildung, der vielfachen Prüfungen und der langjährigen Berufsausübung dem Handwerksmeister mit abgelegter Meisterprüfung gleichzusetzen.

In seiner Berufung hat der Beklagte auf die Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) zu § 5 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG hingewiesen, wonach die Zuordnung des Klägers zur Besoldungsgruppe A 9 nicht in Betracht komme. Das Landessozialgericht (LSG) Nordrhein-Westfalen hat den Schiffahrtssachverständigen K. gutachtlich gehört und durch Urteil vom 18. August 1971 die Berufung des Beklagten zurückgewiesen: Da der Kläger keine Meisterprüfung abgelegt habe, könne zwar § 5 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG nicht unmittelbar auf ihn angewandt werden; der klare Wortlaut dieser Bestimmung verbiete auch ihre ausdehnende Auslegung auf Beschädigte, die keine Meisterprüfung abgelegt haben und in ihrem Beruf auch keine solche Prüfung ablegen konnten und können; jedoch sei eine analoge Anwendung wegen der tatsächlich und rechtlich ähnlichen Lage geboten. Einer analogen Anwendung des § 5 DVO stehe die Rechtsprechung des BSG (SozR Nr. 2 zu § 5 DVO 1968, Urteile vom 8. Juli 1970 - 10 RV 654/69 - und 15. Dezember 1970 - 10 RV 849/68) nicht entgegen; denn abweichend von jenen Sachverhalten handele es sich hier darum, daß ähnlich wie im Handwerksberuf der berufliche Werdegang über eine Lehre (Schiffsjungenzeit) zur abschließenden Prüfung (Matrosenbrief) führe und dann nach einer gewissen Zeit der Berufsausübung eine weitere Prüfung (Schifferpatent) abgelegt werden könne, die unerläßliche Voraussetzung nicht nur für die Selbständigmachung, sondern auch für die Ausbildung des Nachwuchses (Schiffsjungen) sei. Da ein solches Berufsbild neben dem im Wirtschaftsleben mehr ins Auge fallenden Handwerk in § 5 DVO nicht geregelt sei, enthalte diese Vorschrift insoweit eine durch entsprechende Anwendung auszufüllende Lücke. Der Berufsausbildungsweg des

- 5 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 5 -

patentierten Schiffsführers sei dem des Handwerksmeisters so ähnlich, daß eine unterschiedliche Behandlung dieser beiden Gruppen im Rahmen des § 5 DVO nicht gerechtfertigt erscheine. Aus dem in der Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt - BSchPatentVO - vom 15. Juni 1956 (BGBl II 722) festgelegten Berufsbild des Schiffsführers gehe hervor, daß das Schifferpatent der Klassen I und II nicht nur wasserschutzpolizeilichen Sicherungsbedürfnissen diene, sondern daß die ganze Breite der Tätigkeiten eines Schiffsführers umfaßt und damit ein - gegenüber der abgeschlossenen Berufsausbildung eines Matrosen - gehobener Ausbildungsstand bezeugt werde. Mit dem Erwerb der Schifferpatente I und II aufgrund einer - die abgeschlossene Berufsausbildung eines Schiffers übersteigenden - weiteren praktischen Ausbildung und Prüfung habe der Schiffsführer eine dem Handwerksmeister vergleichbare Berufsstellung erreicht, deshalb seien Inhaber des Schifferpatentes der Klassen I und II im Rahmen des § 5 DVO den selbständig Tätigen mit abgelegter Meisterprüfung gleich zu bewerten; dies habe auch der Sachverständige K. für angebracht gehalten, und zwar richtigerweise unabhängig davon, ob das Schifferpatent nach der BSchPatentVO erworben wurde oder ob der Patentinhaber frühere Patente in Befähigungszeugnisse nach der BSchPatentVO umtauschen konnte. Hiernach sei dem Kläger wegen der nach § 5 DVO maßgebenden meistergleichen Berufsausbildung die Besoldungsgruppe A 9 als Vergleichseinkommen zuzusprechen. Dem stehe auch nicht entgegen, daß der Kläger einen geordneten Ausbildungsweg, wie er heute für Schiffsführer vorgeschrieben sei, nicht durchlaufen habe.

Das LSG hat die Revision zugelassen.

- 6 -



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



- 6 -

Gegen das am 21. September 1971 zugestellte Urteil hat der Beklagte am 20. Oktober 1971 Revision eingelegt und sie innerhalb der nach § 164 Abs. 1 Satz 2 Sozialgerichtsgesetz (SGG) verlängerten Frist wie folgt begründet: Das LSG habe § 30 BVG sowie § 5 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG verletzt, indem es zu Unrecht angenommen habe, daß § 5 im Hinblick auf Fälle der vorliegenden Art eine Lücke enthalte. Daraus, daß bei den Vorarbeiten zum Erlaß der DVO der Beruf des Schiffsführers, der damals schon durch die BSchPatentVO vom 15. Juni 1956 geregelt war, unberücksichtigt blieb, sei nicht zu folgern, der Verordnungsgeber habe diesen Beruf übersehen. Vielmehr sei anzunehmen, daß der Verordnungsgeber, wenn er - in Kenntnis der Vielfalt von Ausbildungs- und Fortbildungsmöglichkeiten - alternativ zur abgelegten Meisterprüfung keinen anderen Berufsbefähigungsnachweis als Voraussetzung einer Einstufung nach A 9 aufnahm, diese Beschränkung gewollt habe. Dies entspreche der notwendigen Vereinfachung, welcher der § 5 DVO zuwiderlaufen würde, wenn er es Verwaltung und Gerichten überließe, durch analoge Anwendung die Zahl der Berufsgruppen Selbständiger durch weitere Differenzierung zu vermehren. Auch eine ausdehnende Auslegung des § 5 DVO sei nur in dem von BSG aufgezeigten begrenzten Rahmen möglich (Urteil vom 9. Dezember 1969, BVB1 1970, Seite 85), der weitergehenden Auffassung des 8. Senats (SozR Nr. 2 zu § 5 DVO 1968 = Breithaupt 1970, Seite 61) könne nicht zugestimmt werden. Der Beklagte beantragt, unter Änderung der angefochtenen Urteile die Klage abzuweisen.

Der Kläger, dessen Armenrechtsgesuch abgelehnt werden mußte, ist im Revisionsverfahren nicht durch einen Prozeßbevollmächtigten vertreten.

Auf Anfrage des Senats hat der Bundesminister für Verkehr in dem Schreiben vom 14. März 1973, von dem die Beteiligten

- 7 -



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

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 7 -

Kenntnis erhalten haben, folgendes ausgeführt:

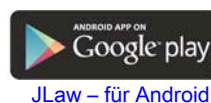
"Es ist zutreffend, daß seit einiger Zeit angestrebt wird, die Ausbildung des fahrenden Personals der Binnenschifffahrt generell den sowohl geänderten nautisch-technischen und ökonomischen Bedingungen in der deutschen Binnenschifffahrt als auch den gesteigerten allgemeinen Anforderungen an die Berufsausbildung anzupassen. Diese Bestrebungen haben jedoch noch zu keinem abschließenden Ergebnis geführt. Dabei liegen die Schwierigkeiten einmal bei den in den einzelnen Stromgebieten immer noch außerordentlich unterschiedlichen Verhältnissen und zum anderen an den im Rheinstromgebiet geltenden und auf internationalem Recht basierenden Vorschriften über den Werdegang des Binnenschiffers. Nach dem derzeitigen Recht stellt die Ablegung der "Schifferprüfung" (Erwerb des Schifferpatents - Schiffsführer) den Abschluß der Binnenschifferausbildung nach praktischer Tätigkeit in allen vorkommenden Bereichen des Berufes dar. Sie verleiht die Qualifikation zum Vorgesetzten der Schiffsmannschaft und zur Ausbildung der Schiffsjungen (Auszubildende). Die Schifferprüfung wird vor den bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen gebildeten Prüfungsausschüssen abgelegt (§ 11 BSchPatentVO in der Fassung vom 21. Februar 1968 BGBl II S. 110 bzw. Art. 6 der VO über die Erteilung von Rheinschifferpatenten - RheinSchPatentVO - in der Fassung vom 10. Februar 1971, BGBl I S. 97). Sie entspricht somit der zweiten Prüfung (Meisterprüfung) vor der Industrie- und Handelskammer".

Die Beteiligten sind mit einer Entscheidung durch Urteil ohne mündliche Verhandlung einverstanden (§ 124 Abs. 2 SGG).

- 8 -



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



- 8 -

II

Die zulässige Revision des Beklagten hat keinen Erfolg.

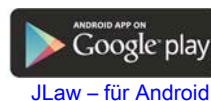
Für die Berechnung des dem Kläger zustehenden Berufsschadensausgleich ist das Durchschnittseinkommen nach der in § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG (in den gleichlautenden Fassungen vom 30. Juli 1964/28. Februar 1968) getroffenen Regelung zu ermitteln, da seine jahrelang innegehabte Stellung als Schiffsführer und -eigner den Kläger als einen selbständig Tätigen kennzeichnet (§ 2 Abs. 1 Buchst. c DVO). Da der Kläger die Volksschule besucht hat, gehört er in die erste Gruppe des § 5 Abs. 1 Satz 1, wo die Endgrundgehälter der Besoldungsgruppen A 5, A 7 oder A 9 als Durchschnittseinkommen vorgesehen sind, je nachdem, ob der selbständig Tätige keine Berufsausbildung erhielt, ob er eine Berufsausbildung abgeschlossen oder eine Meisterprüfung abgelegt hat. Unstreitig hat der Kläger eine abgeschlossene Berufsausbildung als Binnenschiffer durchlaufen, so daß sein Durchschnittseinkommen zumindest - wie auch im angefochtenen Bescheid geschehen - nach der Besoldungsgruppe A 7 zu bemessen ist. Die streitige Frage, ob der Kläger darüber hinaus als selbständig Tätiger "mit abgelegter Meisterprüfung" anzusehen ist und ihm deshalb das höhere Durchschnittseinkommen entsprechend der Besoldungsgruppe A 9 zukommt, ist von den Vorinstanzen im Ergebnis zutreffend bejaht worden.

Wie der Beklagte mit Recht vorträgt, aber auch die Vorinstanzen nicht verkannt haben, erfordert die Bestimmung des für die Höhe des Berufsschadensausgleichs maßgebenden Durchschnittseinkommens gerade bei den selbständig Tätigen die Anwendung pauschalierender und generalisierender Maßstäbe, da für diesen Personenkreis wegen der Fülle persönlicher und wirtschaftlicher Umstände, welche die Höhe des hypothetischen Einkommens beeinflussen können, eine konkrete

- 9 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 9 -

und individuelle Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles gar nicht durchführbar wäre (vgl. Urteil des 10. Senats vom 15. Dezember 1970, KOV 1971, S. 79, Nr. 1987). Es geht deshalb nicht an, dem in § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO enthaltenen Tatbestandsmerkmal "abgelegte Meisterprüfung" andere Kriterien an die Seite zu stellen, aus denen im Einzelfall ein "meisterliches Können" des Beschädigten in seinem Beruf nachzuweisen wäre (vgl. Urteil des 10. Senats vom 8. Juli 1970, KOV 1971, S. 63, Nr. 1981). Im vorliegenden Fall kann deshalb auch nicht das mehrfach - so insbesondere in der Äußerung des Wasserschutzpolizeiamtes Hamburg vom 9. August 1968 - gebrauchte Argument berücksichtigt werden, ein patentierter Schiffsführer sei schon wegen seiner hohen Verantwortung für Menschenleben und erhebliche Sachwerte einem Handwerksmeister mindestens gleich zu achten; eine solche Betrachtungsweise würde zu einer für die Auslegung des § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO völlig ungeeigneten subjektiven Beurteilung führen, auch würde hiermit individuellen Eigenschaften - wie etwa Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewußtsein - eine vorrangige Bedeutung beigemessen werden, die im Rahmen des § 5 DVO nicht ohne weiteres gegeben sein muß; denn hier kommt es eben nicht so sehr auf solche "Persönlichkeitswerte" (BSG 29, 96, 97), sondern auf die typische berufliche Qualifikation an, die durch Ausbildungsweg und Befähigungsnachweise dargetan sein muß.

Das typische Einordnungsschema, auf das es im vorliegenden Fall ankommt, ist die abgelegte Meisterprüfung als der Befähigungsnachweis, der - über die durch Lehre und Gehilfenprüfung abgeschlossene Berufsausbildung hinausgehend - eine gehobene Qualifikation in einem bestimmten

- 10 -



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



- 10 -

Beruf nachzuweisen geeignet ist. Wie der Fachausdruck "Meister" erkennen läßt, ist dabei in erster Linie an die selbständige Ausübung eines Handwerksberufes gedacht (vgl. BSG, Urteil vom 9. Dezember 1969, BVBl 1970, 85), was indessen nicht ausschließt, daß auch in anderen, im Sprachgebrauch nicht dem Handwerk zuzurechnenden Gewerbezweigen eine Stufenfolge der Berufsausbildung zu berücksichtigen wäre, bei der es nach dem Status des "ausgelernten" Gehilfen noch eine weitere, diesem übergeordnete Qualifikation gibt (vgl. SozR Nr. 2 zu § 5 DVO 1968 = Breithaupt 1970, 61). Die Verwendung der im großen und vielgestaltigen Bereich des Handwerks eingebürgerten Rangbezeichnung "Meister" gibt die nötigen Anhaltspunkte dafür, wie ein solcher gehobener Befähigungsnachweis beschaffen sein muß, um einem selbständig Tätigen mit Volksschulbildung das Durchschnittseinkommen entsprechend der Besoldungsgruppe A 9 zubilligen zu können. Der Meisterprüfung ist demgemäß eine anderweitige Prüfung dann gleichzustellen, wenn sie als besonderer Qualifikationsnachweis in dem Beruf verlangt wird, in dem die betreffende Person ihre Berufsausbildung nach Ablauf der Lehrzeit mit der Gehilfenprüfung abgeschlossen und sodann noch eine weitere Berufserfahrung durch mehrjährige Tätigkeit als Gehilfe (Geselle) erworben hat (vgl. BVBl 1970, 86). Diese Merkmale sind - wie das LSG in Übereinstimmung mit der Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes Mannheim vom 28. August 1969 ausgeführt hat - beim Erwerb des Schifferpatentes gegeben. In der Binnenschifffahrt wird schon seit langem bei der Schiffsmannschaft zwischen Matrosen und Schiffsjungen unterschieden (§ 21 Binnenschifffahrtsgesetz -BSchG- vom 13. Juni 1895/20. Mai 1898/27. September 1952). Das Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland anerkannten Lehr- und Anlernberufe (Stand: Januar 1968) führt unter der Berufskennziffer 5235 den Binnenschiffer als einen Lehr-

- 11 -



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



- 11 -

beruf mit einer Ausbildungszeit von 3 Jahren auf. Die vorgesehene Lehrabschlußprüfung ist g.F. vom Bewerber um das Schifferpatent gesondert nachzuholen (§ 20 Abs. 2 BSchPatentVO). Wenn also nach § 17 Abs. 1 BSchPatentVO der Bewerber um das Schifferpatent eine mindestens einjährige Fahrzeit als Matrose nachweisen muß, so ist damit das oben angeführte Erfordernis einer beruflichen Weiterbildung durch Tätigkeit als Gehilfe erfüllt. Von erheblicher Bedeutung ist nach Ansicht des Senats außerdem, daß der Bewerber um das Schifferpatent die Eignung zum Vorgesetzten einer Schiffsmannschaft erlangt haben muß (§ 6 BSchPatentVO), wovon die Eignung zum Lehrherrn und Ausbilder in der Regel mit umfaßt wird; diese Befähigung wird gefordert, weil dem Binnenschiffsführer auf dem von ihm geleiteten Schiff die Befehlsgewalt zusteht (vgl. Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl., S. 48, 53). Sie entspricht dem umfassenden Aufgaben- und Pflichtenkreis, der dem Beruf des Binnenschiffsführers durch Gesetz (§§ 7 bis 10 BSchG) auferlegt ist. Bei einem Schiffseigner wie dem Kläger muß außerdem die mit seiner Stellung verbundene Haftung (§§ 3 bis 5 BSchG) ins Gewicht fallen. Schließlich gehört zur Kennzeichnung der Schiffsführerposition, daß sie - bei Ausübung im Beschäftigungsverhältnis - in arbeitsrechtlicher Hinsicht derjenigen eines Betriebsbeamten oder Werkmeisters entspricht (§ 20 Abs. 1 BSchG i.V.m. § 133 a Gewerbeordnung, vgl. Vortisch-Zschuke aaO, S. 80).

Der Senat verkennt nicht, daß es Fälle geben kann, in denen wegen einer engen Begrenzung des Patents auf Schifffahrtstraßen minderer Bedeutung die berufliche Qualifikation eines Schiffsführers nicht an diejenige eines Handwerkmeisters heranreicht (vgl. etwa die Bewertung der sozialen Stellung eines Hafenschiffers in BSG 29, 96).

- 12 -



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



Hieraus ergeben sich aber im vorliegenden Fall keine Bedenken gegen das angefochtene Urteil, denn der Tätigkeitsbereich, in dem der Kläger seinen Beruf ausübte, hatte einen derart engen Rahmen deutlich überschritten.

Das LSG hat hiernach zu Recht angenommen, daß in der Binnenschifffahrt mit dem Schifferpatent eine Institution besteht, welche in den wesentlichen Belangen einer Meisterprüfung i.S. des § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO zu § 30 Abs. 3 und 4 BVG gleichkommt. Der Kläger hat in der Nachkriegszeit - wie das LSG unangefochten festgestellt hat - eine Mehrzahl solcher Befähigungsnachweise für die verschiedenen Binnenwasserstraßen im Gebiet der Bundesrepublik und Westberlins erworben. Inwieweit er sich hierfür im Einzelfall einer besonderen Prüfung zu unterziehen hatte, brauchte nicht geprüft zu werden, da der Patenterwerb im Wege des Umtausches alter Befähigungsnachweise (§ 40 BSchPatentVO) nach dem Grundgedanken des Urteils vom 19. Oktober 1967 (BSG 27, 184) eine abgelegte Prüfung i.S. des § 5 Abs. 1 Satz 1 DVO zu ersetzen vermag.

Die Revision ist hiernach unbegründet und muß zurückgewiesen werden (§ 170 Abs. 1 SGG).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG.



JLaw – Gesetze und Urteile

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)