

14

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinSchVerfG § 14; Revidierte Rheinschiffahrtsakte
v. 17. Oktober 1868 idF der Bek. v. 11. März 1969,
BGBI II 597, Art. 34 Nr. II c

Klagen der Bundesrepublik Deutschland gegen einen
Schiffseigner auf Ersatz ihrer Aufwendungen für die
Suche nach einem verloren gegangenen Anker sind keine
Rheinschiffahrtssachen.

BGH, Urt. v. 24. Mai 1971 - II ZR 128/69 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrtsge-
richt Duisburg-Ruhrort

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 128/69

URTEIL

Verkündet am

24. Mai 1971
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Franz H. [REDACTED] & Cie., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, D. [REDACTED]-R. [REDACTED], H. [REDACTED]straße, vertreten durch die Geschäftsführer Dr. F. W. L. [REDACTED], M. [REDACTED], Dr. W. Sch. [REDACTED], M. [REDACTED], Klaus De. [REDACTED], Dü. [REDACTED], Heinz-Dieter Ho. [REDACTED], M. [REDACTED] und Friedrich W. [REDACTED], Berlin,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D. [REDACTED], D. [REDACTED], T. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

14

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 24. Mai 1971
unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Dr. Schulze,
Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden
das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts
Duisburg-Ruhrort vom 22. März 1968
und das Urteil des Rheinschiffahrts-
obergerichts Köln vom 13. Dezember 1968
aufgehoben.

Die Sache wird an das Schiffsahrtsge-
richt Duisburg-Ruhrort verwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Die Beklagte ist Eignerin des SK "E[REDACTED]". Mit Schreiben vom 26. November 1965 hat sie dem Wasser- und Schiffsamt K[REDACTED] der Klägerin angezeigt, der Kahn habe bei Rhein-km 663,3 - 4 einen Anker mit einem 3 - 4 m langen Stück der Ankerkette verloren. Auf Grund der Anzeige hat die Klägerin nach dem Anker - allerdings ohne Erfolg - gesucht. Ihre Aufwendungen hierfür beziffert sie auf 425,50 DM. Diesen Betrag nebst Zinsen verlangt sie von der Beklagten nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag ersetzt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Mit der - vom Rheinschiffahrtsobergericht zugelassenen - Revision verfolgt die Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen. Fürsorglich stellt sie den Antrag, die Sache an das Schiffsgericht D[REDACTED]-R[REDACTED] zu verweisen.

Entscheidungsgründe

Beide Vorinstanzen haben ihre sachliche Zuständigkeit ersichtlich nach § 14 Abs. 2 BinSchVerfG, Art. 34 Nr. II c der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 - Mannheimer Akte - bejaht. Ob dies rechtlich zutreffend ist, hat der Senat von Amts wegen nachzuprüfen, da insoweit § 295 Abs. 1, § 528 ZPO nicht anwendbar sind, sondern

§ 295 Abs. 2 ZPO gilt (BGHZ 45, 237, 242). Die Nachprüfung ergibt, daß die Rheinschiffahrtsgerichte nicht berufen sind, über einen Anspruch, wie er von der Klägerin geltend gemacht wird, zu entscheiden.

Nach Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte sind die Rheinschiffahrtsgerichte "kompetent", über Klagen "wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben", zu entscheiden. Es liegt auf der Hand, daß unter den Wortlaut dieser Bestimmung ein Anspruch, wie er zwischen den Parteien in Streit steht, nicht fällt.

Nun hat sich aber die Rechtsprechung trotz des internationalen Charakters der Mannheimer Akte mit einer wortgemäßen Auslegung des Art. 34 Nr. II c nicht begnügt. So ist es seit langem anerkannt, daß die Rheinschiffahrtsgerichte nicht nur für Klagen gegen den Schiffer, sondern auch für Klagen gegen andere Besatzungsmitglieder oder gegen den Lotsen zuständig sind, sofern die sonstigen Voraussetzungen des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte vorliegen (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß 3. Aufl. S. 29). Ebenso besteht kein Zweifel, daß die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte auch für Klagen gegen den Schiffseigner nach § 3 BinSchG gegeben ist (Wassermeyer aaO S. 32). Ferner hat sich seit vielen Jahren die Auffassung durchgesetzt, daß Ausgleichsprozesse zwischen mehreren mitschuldigen Schiffen vor den Rheinschiffahrtsgerichten ausgetragen werden können (BGH VersR 1956, 430). Weiter haben die deutschen Rheinschiffahrtsgerichte mit Billigung des erkennenden Senats, jedoch im Gegensatz

zur Zentralkommission, ihre Zuständigkeit stets dann bejaht, wenn vertragliche Ansprüche aus dem Schleppvertrag nach einer Kollision oder einer Fernschädigung geltend gemacht werden (vgl. Walther, Unerlaubte Handlung und Schleppvertrag vor den Rheinschiffahrtsgerichten in Heft 89 der Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V.). Dieser Rechtsprechung liegt einmal der Gedanke zugrunde, daß es, schon um widersprechende Entscheidungen über denselben Schiffsunfall zu vermeiden, im Sinne des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte liegt, wenn die Verschuldensfrage bei Kollisionen oder Fernschädigungen auf dem Rhein der einheitlichen Beurteilung durch eines der Rheinschiffahrtsgerichte überlassen werden kann. Zum anderen spielt bei ihr die Erwägung eine wesentliche Rolle, daß die genannte Bestimmung, deren Fassung auf die Mainzer Akte von 1831 zurückgeht, einer sinnvollen Anpassung an die zwischenzeitlich eingetretenen technischen Änderungen bedarf, wenn sie weiter die Aufgabe erfüllen soll, für eine rasche, sachkundige und einheitliche Rechtsprechung im Bereich der Rheinschifffahrt zu sorgen (vgl. Wassermeyer aaO S. 28 f).

Keiner dieser Gesichtspunkte kann jedoch dazu führen, Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte unter völliger Vernachlässigung des Wortlauts dieser Bestimmung dahin auszulegen, daß die Rheinschiffahrtsgerichte für einen Fall der vorliegenden Art zuständig sind. Hier geht es weder um die einheitliche Entscheidung der Verschuldensfrage nach einem Schiffsunfall, noch um eine sinnvolle Anpassung der Bestimmung an zwischenzeitlich eingetretene technische Änderungen. Vielmehr steht die ein ganz anderes Gebiet berührende Frage zur Erörterung, ob der Strom-eigentümer, der von sich aus nach einem verloren gegangenen

Anker sucht, seine Aufwendungen von dem Eigner desjenigen Schiffes ersetzt verlangen kann, das den Anker verloren hat. Für einen derartigen Anspruch bietet Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte aber keine Handhabe, die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte zu begründen. Das zeigt auch der Umstand, daß es das Straßburger Übereinkommen vom 26. November 1963 zur Revision der Mannheimer Akte nicht nur bei der engen - übrigens mit Art. 35 Nr. 2 b des Vertrages zur Schiffbarmachung der Mosel vom 27. Oktober 1956 (BGBl. II 1837) nahezu gleich lautenden - Fassung des Art. 34 Nr. II c belassen, sondern, wie dem neu eingefügten Art. 34 ^{bis} 2. Halbs. zu entnehmen ist, ausdrücklich die Frage verneint hat, ob nunmehr wenigstens sämtliche Ansprüche, die sich nach einem Schiffsunfall aus dem schuldhaften Verhalten des Schiffseigners oder einer Person der Besatzung ergeben können, unter die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte fallen. Der Senat teilt demnach nicht die Meinung der Vorinstanzen, daß ein Anspruch der vorliegenden Art zur Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte gehört. Soweit sich aus dem Urteil des Senats vom 12. März 1964 - II ZR 243/62 - (VersR 1964, 484) eine andere Auffassung entnehmen lassen sollte, wird hieran nicht festgehalten.

Demgemäß waren die Urteile der Vorinstanzen aufzuheben und die Sache auf den fürsorglich gestellten Verweisungsantrag der Klägerin an das Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zu verweisen (BGHZ 45, 237, 243).

Fleck

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann