

7

Intern. Übk. u. d. Zusammenstoß v. Schiffen vom
23. September 1910 (IUeZ) Art. 3; HGB §§ 735, 902,
903; BGB §§ 831 Gd, 852

- a) Art. 3 IUeZ umfaßt auch das Verschulden des Readers; insoweit ist § 831 BGB nicht anwendbar.
- b) Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder einer Fernschädigung unterliegen auch insoweit der zweijährigen Verjährungsfrist des § 902 Nr. 2 HGB, als sie auf § 831 BGB gestützt werden.

BGH, Urt. v. 14. Juli 1980 - II ZR 138/79 - OLG Hamburg
LG Hamburg

9

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 138/79

URTEIL

Verkündet am
14. Juli 1980
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der G- -Konzern Allgemeine Versicherungs-AG,
von-W- -Straße - , K- - , vertreten durch
den Vorstand, Herrn Direktor Curt R- ,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. - -

gegen

die O- - Marine Transport Corporation Edificio
Igra, Calle Aquilino de la Guardia No. 8, P- ,
vertreten durch die Direktoren Mr. Peter G- und
Mr. George K- ,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. - -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juli 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 10. Mai 1979 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 15. Dezember 1973 geriet SS "Arta", das entweder unter griechischer oder unter panamaischer Flagge fuhr, bei einem Anlegemanöver im Hamburger Hafen gegen das in der Bundesrepublik Deutschland beheimatete BMS "M[REDACTED]". Dabei zerschnitt SS "A[REDACTED]" mit der Schraube einen Teil der Bordwand des BMS "M[REDACTED]". Dieses Fahrzeug sank sofort. Dadurch ging seine Ladung, eine Partie von 648 t Chlorkalium, verloren. Den Ladungsschaden von 81.667,44 DM hat die Klägerin als Transportversicherer den Ladungsinteressenten ersetzt. Mit der am 10. März 1976 eingereichten Klage verlangt sie den genannten Betrag - aus abgetretenem Recht - von der Beklagten als Reeder des SS "A[REDACTED]". Sie hat behauptet, Kapitän Ma[REDACTED] von SS "A[REDACTED]" habe das Anlegemanöver mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren und dadurch den Zusammenstoß mit dem still-



liegenden BMS "M[REDACTED]" verursacht. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 81.667,44 DM nebst Zinsen sowie zur Duldung der Zwangsvollstreckung in SS "Arta" zu verurteilen.

Die Beklagte hat gegenüber dem Klageanspruch die Verjährungseinrede erhoben.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist die Klage unabhängig davon, ob SS "A[REDACTED]" die griechische oder die panamaische Flagge geführt hat, unbegründet. Ansprüche der Klägerin nach Schifffahrtsrecht seien entweder nach Art. 7 Abs. 1 IUeZ (Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 - RGBL. 1913, 49) oder nach § 902 Nr. 2, § 903 Abs. 2 HGB am 15. Dezember 1975 verjährt. Ansprüche aus § 831 BGB kämen, sofern SS "A[REDACTED]" ein griechisches Schiff gewesen sei, von vornherein nicht in Betracht; sollte SS "A[REDACTED]" hingegen unter panamaischer Flagge gefahren sein, so scheiterten derartige Ansprüche daran, daß die Beklagte hinsichtlich ihres Kapitäns kein Auswahl- oder Überwachungsverschulden treffe.

II. Diese Ausführungen halten im Ergebnis den Angriffen der Revision stand.

1. a) Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß der Streitfall nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 zu beurteilen ist, falls SS "A■■■■" die griechische Flagge geführt hat. Das ergibt sich aus Art. 1, 12 Abs. 1 IUeZ und dem Umstand, daß Griechenland und die Bundesrepublik Deutschland Vertragsstaaten des Übereinkommens sind (Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil Anh. I § 739 Vorbem. Rnr. 1; vgl. auch Senatsurt. v. 29. März 1973 - II ZR 8/71, LM BinnSchG § 92 Nr. 19 - VersR 1973, 613). In diesem Fall richtet sich die Ersatzpflicht der Beklagten nach Art. 3 IUeZ, und zwar auch insoweit, als es um ein - etwaiges - eigenes Verschulden derselben geht. Denn Art. 3 IUeZ spricht vom Verschulden eines der Schiffe ("Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires") und nicht - wie § 735 HGB - nur vom Verschulden der Besatzung. Die Vorschrift umfaßt demnach jedes auf seiten eines der Schiffe ursächliche Verschulden, mithin auch das des Reeders (ebenso Boyens, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 54 S. 4). Dafür, daß das Wort "Schiff" lediglich diejenigen Personen bezeichnen soll, welche (als Dritte) die Haftung des Schiffseigentümers herbeizuführen geeignet sind (so Sienknecht, Das Brüsseler Übereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen, sein Verhältnis zum geltenden Recht und seine internationale Bedeutung S. 37/38; vgl. auch Schaps/Abraham aaO Art. 4 Rnr. 1), läßt sich der Fassung des Art. 3 IUeZ nichts entnehmen. Auch sprechen Sinn und Zweck des Übereinkommens, das eine international einheitliche und abschließende Regelung für Ersatzansprüche aus Schiffszusammenstößen einschließlic der Fälle der Fernschädigung (vgl. Art. 13 IUeZ) zu verwirklichen sucht, gegen eine derart einengende Auslegung von Art. 3 IUeZ. Mit dem Berufungsgericht ist daher

davon auszugehen, daß die - spezielle - Regelung des Art. 3 IUeZ die Möglichkeit einer Inanspruchnahme der Beklagten aus § 831 BGB ausschließt.

b) Ersatzansprüche aus Art. 3 IUeZ verjähren in zwei Jahren, gerechnet vom Tag des Zusammenstoßes an (Art. 7 Abs. 1 IUeZ). Bei einer Anwendung des Art. 3 IUeZ trat demnach im Streitfall am 15. Dezember 1975 Verjährung ein.

2. a) Dem Berufungsgericht ist weiter zuzustimmen, daß die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 nicht herangezogen werden können, falls SS "A[REDACTED]" unter panamaischer Flagge gefahren sein sollte. Denn Panama gehört nicht zu den Vertragsstaaten des Übereinkommens (Schaps/Abraham aaO Vorbem. Rnr. 1). Deshalb ist in diesem Falle deutsches Recht uneingeschränkt anzuwenden (vgl. auch Senatsurt. v. 14. Juni 1962 - II ZR 21/61, VersR 1962, 752, 753). Jedoch ist ein Anspruch gegen die Beklagte aus § 735 HGB ebenfalls am 15. Dezember 1975 verjährt, da die seerechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches die gleiche Verjährungsregelung wie Art. 7 Abs. 1 IUeZ enthalten (vgl. § 902 Nr. 2, § 902 Abs. 2).

Nun meint allerdings die Revision, Ansprüche aus § 735 HGB fielen dann nicht unter die Regelung des § 902 Nr. 2 HGB, wenn es sich - wie hier - um den Zusammenstoß zwischen einem deutschen Binnenschiff und einem ausländischen Seeschiff handle; insoweit sei § 852 BGB anzuwenden. Dem steht jedoch der klare und eindeutige Wortlaut der speziellen Verjährungsregelung des § 902 Nr. 2 HGB entgegen, wonach "Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter

§ 738 c (Fall der Fernschädigung) fallenden Ereignis" in zwei Jahren verjähren. § 739 HGB gibt für die Auffassung der Klägerin nichts her. Die Bestimmung, die nicht zwischen inländischen und ausländischen Schiffen unterscheidet, besagt lediglich, daß "die Vorschriften dieses Titels (gemeint sind damit die §§ 734 bis 738 c) auch dann gelten, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff beteiligt ist". Sie geht auf Art. 1 IUeZ zurück und will wie dieser eine Gleichbehandlung der Seeschiffe in allen Fällen des Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug oder der Fernschädigung erreichen. Damit würde aber eine unterschiedliche Behandlung der Verjährungsfrage in Widerspruch stehen. Sie kann daher nicht aus § 739 HGB hergeleitet werden. Im Übrigen wäre es auch kaum verständlich, daß Ansprüche aus dem Zusammenstoß zwischen einem deutschen Binnenschiff und einem ausländischen Seeschiff nach § 852 BGB, somit erst nach drei Jahren verjähren sollen, wogegen in allen anderen Fällen eines Schiffszusammenstoßes stets eine zweijährige Verjährungsregelung gilt (vgl. Art. 7 Abs. 1 IUeZ; § 902 Nr. 2, § 903 Abs. 2 HGB; Art. 7 Nr. 1 des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen vom 15. März 1960 - BGBI. 1972 II 1008; § 118 Abs. 1 BinnSchG).

b) Da § 735 HGB nur die Ersatzpflicht des Reeders aus einem von der Besatzung verschuldeten Schiffszusammenstoß betrifft, schließt diese Vorschrift Ansprüche aus § 831 BGB wegen eines Auswahl- oder Überwachungsverschuldens, also eines eigenen Verschuldens des Reeders, nicht aus (vgl. auch Senatsurt. v. 12. Dezember 1957 - II ZR 88/57, BGHZ 26, 152). Ob, wie das Berufungsgericht meint, hier ein solches Verschulden der Beklagten zu verneinen ist, kann - zumindest was die Frage eines Überwachungsverschuldens angeht - zweifelhaft sein,

bedarf aber keiner weiteren Prüfung. Dann jedenfalls ist ein - etwaiger - Anspruch aus § 831 BGB ebenfalls am 15. Dezember 1975 verjährt. Allerdings unterliegen Ansprüche aus § 831 BGB grundsätzlich der Verjährungsregelung des § 852 BGB. Das gilt jedoch nicht, soweit es um einen Schiffszusammenstoß oder um eine Fernschädigung geht. Hier greift die Bestimmung des § 902 Nr. 2 HGB ein, die eine spezielle Regelung für "Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738 c HGB fallenden Ereignis" (Fernschädigung) trifft. Sie will einen Gleichlauf mit der Verjährungsfrist des Art. 7 Abs. 1 IUeZ erreichen (vgl. die Begründung zu dem Entwurf des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972, BT-Drucks. VI/2225 S. 40) und unterwirft damit im Falle eines Schiffszusammenstoßes oder einer Fernschädigung auch eine - etwaige - Schadensersatzpflicht des Reeders aus § 831 BGB der zweijährigen Verjährungsfrist.

3. Das Berufungsgericht hat nicht feststellen können, daß die Parteien einen "pactum de non petendo" abgeschlossen haben (und deshalb der Lauf der Verjährungsfrist zeitweilig gehemmt gewesen wäre). Daß es den Begriff eines Stillhalteabkommens verkannt hat, ist nicht ersichtlich. Auch hat es entgegen der Ansicht der Revision in diesem Zusammenhang nicht gegen § 286 ZPO verstoßen, was nicht begründet zu werden braucht (§ 565 a ZPO).

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Skibbe