

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchG §§ 3, 4

Gehören bei einem Schubverband das schiebende Fahrzeug und der Schubleichter demselben Eigner, so haftet dieser für ein nautisches Verschulden des Schiffsführers des schiebenden Fahrzeugs auch mit dem Leichter.

BGH, Urt. v. 19. Dezember 1977 - II ZR 148/76 - Rheinschiffahrts
obergericht Köln
Rheinschiffahrts
gericht Duisburg
Ruhrort

38

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 148/76

URTEIL

Verkündet am

19. Dezember 1977
Kaufmann,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Dezember 1977 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 18. Mai 1976 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 28. März 1973 fuhr das von der Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versicherte MS "Henriette" (39 m lang; 5,07 m breit; 368 t; 191 PS) beladen auf dem Rhein zu Tal. Gegen 8 Uhr stieß das Fahrzeug bei unsichtigem Wetter gegen den Kopf eines zu Berg kommenden Schubverbandes. Dieser bestand aus dem zum Schieben eingerichteten MS "Dr. Geier" (85,85 m lang; 9,50 m breit; 1.465 t; 1.000 PS) und dem Schubleichter "Mannesmann 5" (85 m lang; 9,50 m breit; 1.494 t). MS "Henriette" sank unmittelbar nach der Kollision bei Stromkilometer 806,200.



Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem oder abgetretenem Recht - die Beklagten in Höhe von $\frac{2}{3}$ des Unfallschadens der Interessenten des MS "Henriette" in Anspruch, die Beklagte zu 1 als Eignerin des Schubverbandes und den Beklagten zu 2 als dessen verantwortlichen Führer. Sie hat behauptet, der Beklagte zu 2 habe - entgegen der von ihm dem Talfahrer durch Zeigen der blauen Seitenflagge und des weißen Funkellichts gegebenen Weisung, an der Steuerbordseite des Schubverbandes vorbeizufahren - seinen rechtsrheinischen Kurs nicht eingehalten, sondern sei mit dem Verband nach Steuerbord in den Kurs des Talfahrers geraten. Die Klägerin hat - unter Einräumung eines Mitverschuldens des MS "Henriette" von $\frac{1}{3}$ - beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 77.648,66 DM (= $\frac{2}{3}$ des angeblichen Gesamtschadens von 116.473 DM) nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich mit beiden Fahrzeugen des Schubverbandes sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend.

Die Beklagten haben bestritten, daß der Schubverband von seinem rechtsrheinischen Kurs nach Steuerbord abgekommen sei. Schuld an dem Zusammenstoß habe allein der Schiffsführer des MS "Henriette" gehabt. Ihm sei vor allem vorzuwerfen, daß er zu Tal gefahren sei, obwohl die Sicht infolge Nebels höchstens noch 250 m betragen habe und sein Fahrzeug nicht mit einem Radargerät ausgerüstet gewesen sei.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Dr. Geier" und SL "Mannesmann 5" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat - unter Klagabweisung im übrigen - den Klageanspruch dem Grund nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Dabei ist es davon ausgegangen, daß die Klägerin von den Beklagten infolge überwiegenden Mitverschuldens der Führung des MS "Henriette" lediglich 1/3 des Gesamtschadens der Interessenten dieses Fahrzeugs und damit nur die Hälfte der hiervon geltend gemachten 2/3 ersetzt verlangen könne. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die hiergegen gerichteten Berufungen der Parteien zurückgewiesen. Mit der - vom Berufungsgericht zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten weiterhin die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2 die Kollision verschuldet. Er habe den Talfahrer erstmals auf dem Radarschirm ausgemacht, als sich dieser noch 800 m oberhalb seines Schubverbandes befunden habe. Schon zu diesem Zeitpunkt habe die Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden, weil MS "Henriette" und der Schubverband praktisch Kopf auf Kopf aufeinander zugelaufen seien. Da sich der Talfahrer nicht über Sprechfunk gemeldet habe, habe der Beklagte zu 2 außerdem damit rechnen müssen, daß dieser weder über ein Radargerät noch über eine Sprechfunkanlage verfüge, mithin die Kursweisung des Schubverbandes und die Kollisionsgefahr nicht rechtzeitig bemerken werde. Unter diesen Umständen sei es

nautisch falsch gewesen, daß der Beklagte zu 2 mit unveränderter Geschwindigkeit weitergefahren sei. Vielmehr hätte er die Fahrt sofort verringern und den Schubverband spätestens 250 m vor dem Talfahrer zum Stehen bringen müssen. Dann hätte dieser mehr Zeit und Raum für sein Ausweichen nach Backbord gehabt, so daß die Kollision vermieden worden wäre.

2. Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Entgegen der Ansicht der Revision überspannen sie nicht die Anforderungen, die an die Sorgfaltspflicht der Führung eines bei Nebel mit Radar zu Berg fahrenden Schubverbandes zu stellen sind, dessen Gegenkommer sich auf Kollisionskurs befindet und über Sprechfunk nicht antwortet (vgl. Senatsurt. v. 20. 9. 1973 - II ZR 92/72, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 62 = VersR 1974, 136, 137). Auch mußte sich das Berufungsgericht bei der Prüfung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem fehlerhaften Verhalten des Beklagten zu 2 und dem Zusammenstoß nicht besonders mit der Unfallschilderung des Schiffsführers Vincent (MS "Henriette") im Verklarungsverfahren befassen. Zu einer rechtlich einwandfreien Würdigung bedarf es keines Eingehens auf jede einzelne Aussage, wenn diese - wie hier - schon in anderem Zusammenhang als unglaublich angesehen worden ist und sich ergibt, daß insgesamt eine sachentsprechende Beurteilung stattgefunden hat. Das ist aber vorliegend geschehen. Soweit die Revision außerdem rügt, das Berufungsgericht hätte näher darlegen müssen, daß der Talfahrer bei einem Anhalten des Schubverbandes rechtzeitig nach Backbord hätte ausweichen können und auch ausgewichen wäre, ist ihr entgegenzuhalten, daß beides klar auf der Hand liegt. Da es sich

bei MS "Henriette" um ein verhältnismäßig kleines Fahrzeug gehandelt hat, mußte dieses den Kurs nur etwas nach Backbord ändern, um den Kollisionskurs zu verlassen. Ferner lag das Schiff bereits auf Backbordkurs, als es gegen den Kopf des bis zuletzt seine ursprüngliche Geschwindigkeit beibehaltenden Schubverbandes geriet.

II. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß den Schiffsführer V [REDACTED] (MS "Henriette") ein Mitverschulden an der Kollision trifft, weil er trotz ungenügender Sicht zu Tal gefahren sei. Die Revision meint mit Blick auf die Schuldverteilung durch die Vorinstanzen (2/3 zu Lasten des MS "Henriette", 1/3 zu Lasten des Schubverbandes), V [REDACTED] sei außerdem vorzuwerfen, daß er keinen Ausguck aufgestellt hatte und der Kurs seines Fahrzeugs im üblichen Weg der Bergfahrt verlaufen sei. Beides mag zutreffen, kann aber zu keiner für die Beklagten günstigeren Verschuldensquote führen. Ein Ausguck auf dem nur 39 m langen MS "Henriette" hätte die Möglichkeit, den Schubverband früher zu erkennen, nur wenig vergrößert. Mit Rücksicht darauf wäre es Sache der Beklagten gewesen, näher darzulegen, daß durch das Aufstellen eines Ausgucks der Zusammenstoß auch tatsächlich vermieden worden wäre. Das ist nicht geschehen. Ferner war es der Führung des Schubverbandes nach dem Radarbild frühzeitig bekannt, daß ihr der Talfahrer im üblichen rechtsrheinischen Kurs der Bergfahrt entgegenkam. Da sie hierauf noch nicht einmal mit einer Verminderung der Geschwindigkeit ihres Verbandes reagierte, ist ihr ein so erheblicher Schuldvorwurf zu machen, daß es auch dann bei einem Verschuldensanteil von 1/3 verbleiben muß, wenn den Schiffer des MS "Henriette" wegen des Kurses seines Fahrzeugs ein zusätzliches Verschulden trifft.

III. Nach Meinung des Berufungsgerichts haftet die Beklagte zu 1 für das nautische Verschulden der Führung des Schubverbandes nicht nur mit MS "Dr. Geier", sondern auch mit SL "Mannesmann 5". Hiergegen wendet sich die Revision ebenfalls ohne Erfolg.

Nach § 1.01 Buchst. d) Abs. 1 RheinSchPolVO - ebenso § 1.01 Buchst. d) Abs. 1 BinnSchStrO - bestehen Schubverbände aus starr miteinander verbundenen Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug befindet, das den Verband fortbewegt und als "schiebendes Fahrzeug" bezeichnet wird. Die Verbände stellen ein neu entwickeltes, modernes Verkehrsmittel dar, das in der Binnenschifffahrt im Verlauf der beiden letzten Jahrzehnte die Schleppzüge fast vollständig verdrängt hat. Während aber die Haftung der Fahrzeuge eines Schleppzuges in § 4 Abs. 3 BinnSchG geregelt ist, fehlt es an einer Vorschrift für die Haftung der Eigner der einzelnen in einem Schubverband zusammengeschlossenen Fahrzeuge. Das hat zu einer unterschiedlichen Beantwortung der Frage geführt, ob der Eigner eines Schubleichters (vgl. § 1.01 Buchst. d Abs. 2 RheinSchPolV bzw. BinnSchStrO) für den Schaden einzustehen hat, den der Führer des schiebenden Fahrzeugs einem Dritten durch einen nautischen Fehler zufügt. Die Frage wird von einzelnen Rheinschifffahrtsgerichten bejaht, ebenso von der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZfBuW 1974, 275 = VersR 1974, 990) und einem Teil des Schrifttums (vgl. Wassermeyer, Die rechtlichen Probleme der Schubschifffahrt in Europäisches Transportrecht, Antwerpen 1972 sowie Bemm/Kortendick, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung 1970 S. 76). Verneint wird sie hingegen in erster Linie von Düttemeyer (zuletzt in ZfBuW 1976, 401) und von Pabst (vgl. ZfBuW 1975, 205). Nach deren Ansicht kommt eine Haftung

des Schubleichtereigners für nautische Fehler des schiebenden Fahrzeugs vor allem deshalb nicht in Betracht, weil die vorübergehend zu einem Schubverband zusammengestellten Fahrzeuge weder ein Schiff noch eine Haftungseinheit darstellten, ferner die Besatzung des schiebenden Fahrzeugs nicht auch als solche des Schubleichters, der selbst keine Besatzung habe, angesehen werden könne. Damit läßt sich jedoch die Haftung des Eigners eines Schubleichters für ein Verschulden der Führung des schiebenden Fahrzeugs nicht ablehnen.

Zwar schafft die starre Verbindung von Fahrzeugen zu einem Schubverband weder ein einheitliches Schiff im Sinne des § 1 BinnSchG noch eine besondere Haftungseinheit, da jedes Fahrzeug im Verband rechtlich und tatsächlich ein eigenes Schiff bleibt. Auch besitzen Schubleichter keinen Schiffsführer und - in aller Regel - keine Schiffsmannschaft (vgl. § 21 BinnSchG), worin gerade einer der wirtschaftlichen Vorteile des Schubverbandes gegenüber dem Schleppzug liegt. Jedoch umfaßt der Begriff "Schiffsbesatzung", für deren Verschulden der Schiffseigner nach § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG mit Schiff und Fracht haftet, nicht nur den Schiffsführer und die Schiffsmannschaft, sondern nach § 3 Abs. 2 BinnSchG auch "alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen". Zu den letzteren zählen die Beschäftigten des Schiffseigners, die zwar nicht in die Schiffsmannschaft eingegliedert, aber von ihm irgendwie für den Schiffsdienst, sei es auch nur vorübergehend, eingesetzt sind (vgl. BGHZ 3, 34, 39; 26, 152, 155). Das ergibt sich aus Sinn und Zweck des § 3 BinnSchG. Die Vorschrift will Dritte vor den Gefahren schützen, die der Schiffsbetrieb in besonderem Grade mit sich bringt,

und sie macht deshalb den Schiffseigner ohne die Entlastungsmöglichkeit des § 831 BGB für die Schäden verantwortlich, die seine Leute, soweit er sie für den Schiffsbetrieb verwendet, einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen schuldhaft zufügen. Zum Betrieb eines Schubleichters gehört aber neben dem Laden und Löschen des Fahrzeugs die Fahrt desselben zu dem jeweiligen Lade- oder Löschart sowie die Beaufsichtigung und Betreuung des Leichters während der Reise oder an seinem Liegeplatz. Läßt daher der Leichter-eigner einzelne dieser Tätigkeiten von einem oder mehreren seiner Leute vornehmen, so stellt er sie insoweit zu Schiffsdiensten für den Leichter an. Das gilt auch für den Schiffsführer eines dem Leichtereigner ebenfalls gehörenden schiebenden Fahrzeugs, den er mit der Durchführung einer Reise des Leichters betraut. Damit wird dieser - neben seiner Tätigkeit als Schiffer des schiebenden Fahrzeugs - auch für die ordnungsgemäße Ausführung der Reise des Leichters voll verantwortlich, ebenso wie für die sachgemäße Vornahme der hierfür auf dem Leichter zu bewirkenden Verrichtungen. Insoweit gilt er als "Besatzung" in dem dargelegten weiteren Sinne dieses Begriffs in § 3 BinnSchG. Auf seine Fehler ist daher diese Vorschrift auch im Verhältnis zum Leichtereigner unmittelbar anwendbar, so daß im Streitfall die Beklagte zu 1 auch als Eignerin des SL "Mannesmann 5" für den von dem Beklagten zu 2 an MS "Henriette" verschuldeten Schaden verantwortlich ist und hierfür gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG mit diesem Leichter haftet. Danach braucht nicht mehr auf die vom Berufungsgericht erörterte weitere Frage eingegangen zu werden, ob ein Leichtereigner mit seinem Fahrzeug auch für das Verschulden des Schiffsführers des

schiebenden Fahrzeugs, das einem anderen Schiffseigner gehört, einzustehen hätte - wofür eine entsprechende Anwendung des § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG in Betracht käme.

Den vorstehenden Ausführungen steht nicht, wie die Revision meint, die Regelung des § 4 Abs. 3 BinnSchG entgegen, wonach sich bei mehreren in einem Schleppzuge vereinigten Schiffen die Haftung nur auf dasjenige Schiff erstreckt, welches den Schaden verursacht hat. Die Vorschrift sollte eine Änderung der Rechtsprechung des Reichsgerichts bewirken, das - unter Übernahme see-rechtlicher Grundsätze - die Besatzung des Schleppbootes zu der Besatzung der geschleppten Fahrzeuge gerechnet und die Eigner der letzteren auch für ein Verschulden des Schleppbootführers verantwortlich gemacht hatte. Sie geht von dem Gedanken aus, daß "sowohl der Schleppdampfer allein, wie jedes einzelne im Schleppzug hängende Schiff Dritten einen Schaden zufügen können" und "der Führer des Schleppdampfers nicht imstande sei, den Schleppzug so zu führen, daß Schäden vermieden werden müssen, wenn er dabei nicht von allen Führern der angehängten Schiffe durch richtiges Manövrieren unterstützt werde, wie ebenso umgekehrt die Führer der geschleppten Schiffe diese nicht im richtigen Fahrwasser erhalten könnten, wenn der Schleppdampfer nicht richtig geführt werde" (S. 5 der Reichstags-Drucksache Nr. 253 9. Legislatur-Periode III. Session 1894/95). Derartige Überlegungen treffen auf die Reise eines Schubverbandes aber gerade nicht zu. Hier besitzt das geschobene Fahrzeug - im Gegensatz zu den Anhängen eines Schleppbootes - keine eigene Manövrierfähigkeit und keine eigene hierfür verantwortliche Besatzung. Vielmehr ist es mit dem schiebenden Fahrzeug

zu einer Einheit von Antriebs- und Ladeteil verbunden. Eine solche Einheit hat mit einem Schleppzug nichts mehr zu tun. Würde man hier die Haftung des Schubleichtereigners für ein nautisches Fehlverhalten des Schiffsführers des schiebenden Fahrzeugs verneinen, so könnte der erstere einen besonders gefährlichen Teil des Schiffsbetriebs, nämlich die Reise des Leichters, praktisch ohne eigene Haftung ausführen lassen. Das widerspräche jedoch dem bereits dargelegten Sinn und Zweck der Vorschrift des § 3 Abs. 1 BinnSchG, die zwar - anders als die Regelungen über die Haftung des Halters oder Betreibers eines Land- oder Luftverkehrsmittels (vgl. § 1 HaftpflG; § 1 SachHpflG; § 7 StVG; § 33 LVG) - keine Gefährdungshaftung des Schiffseigners vorsieht, jedoch seine Verantwortlichkeit für das Verschulden aller von ihm zum Schiffsbetrieb angestellten Personen festlegt. Technische Neuerungen im Bereich eines Verkehrsmittels können keinen haftungsfreien Raum für einzelne Betreiber schaffen, sondern bedürfen einer sinnvollen Einbeziehung in die gesetzliche Haftungslage.

IV. Abschließend bleibt wegen der Fassung der Formel des erstinstanzlichen Urteils klarstellend zu bemerken, daß der Klageanspruch dem Grund nach zu 1/3 - bezogen

auf den Gesamtschaden der Interessenten des MS "Henriette" - gerechtfertigt ist.

Stempel

Richter am Bundes-
gerichtshof Fleck
kann urlaubshalber
nicht unterschreiben.

Dr. Bauer

Stempel

Dr. Kellermann

Dr. Skibbe