

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 276 C1; RhSchPVO § 93; Internationale Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen, Anl. 2 zur VO über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950, BGBl III 9502 - 4, Art. 1a Abs. 3, Art. 2 Nr. 1 b

Zu den Pflichten des Schiffseigners/Frachtführers und des Schiffsführers eines Motortankschiffs, das brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklasse K 1 befördert, über Wahrschau der Schifffahrt beim Leckwerden des Tankschiffs.

BGH, Urt.v. 28. Februar 1969 - II ZR 169/67 - Rheinschiff-
fahrtsoberge-
richt Köln

Rheinschiff-
fahrtsgericht

St. Goar

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 169/67

URTEIL

Verkündet am

28. Februar 1969

H e i l ,
Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

1.
2.
3.
4. der Firma Josef J., Schiffahrt, A.,
U. F. gasse
5. des Schiffsführers Alfred S., L. an der W.,
F. allee

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die Firma Heinrich Se., Inhaber Heinrich Se.,
Schiffahrt, R., B., E. N.,
N.

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Der Rechtsstreit ist in der Hauptsache erledigt.

Den Beklagten werden die Kosten des Rechtsstreits auferlegt und zwar als Gesamtschuldern mit den früheren Beklagten zu 1 bis 3, soweit diese zu den Kosten verurteilt worden sind.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 14. Juli 1964, einem heißen, sonnigen Tag, kollidierte nach 17 Uhr bei Rhkm 449,3 das zu Berg fahrende TMS "Eiltank 17" (1205 t) der Beklagten zu 4, das von dem Beklagten zu 5 geführt wurde, rechtsrheinisch mit dem zu Tal fahrenden MS "Hedwig", das der früheren Beklagten zu 1 gehört. MS "Hedwig" wurde von dem früheren Beklagten zu 2 verantwortlich geführt, Rudergänger auf diesem Schiff war bis kurze Zeit vor der Kollision der frühere Beklagte zu 3. TMS "Eiltank 17" war mit 632 t Cyclohexan - einer Flüssigkeit der Gefahrenklasse K 1 - beladen. Aus dem infolge der Kollision entstandenen Leck des TMS "Eiltank 17" floß ein großer Teil der Ladung aus und trieb auf der Wasseroberfläche unter Entwicklung starker Dämpfe zu Tal. Bei km 452,1 - 3 erreichte das ausgeströmte Cyclohexan die

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

aneinander gemeerten MS "Barbara Claudia" und "Maria", die der Klägerin gehören. Es kam zu einer Explosion, bei der die beiden Motorschiffe der Klägerin in Brand gerieten. Fünf Personen fanden dabei den Tod. Nach dem Unfall wurde TMS "Eiltank 17" zu weiteren Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat mit der Klage den durch die Beschädigung ihrer Schiffe entstandenen Sachschaden einschließlich des Nutzungsverlustes und der Expertisekosten geltend gemacht, den sie auf insgesamt 42.900,53 DM beziffert hat. Sie hat die fünf Beklagten als Gesamtschuldner, die Beklagte zu 4 unbeschränkt persönlich sowie zugleich mit TMS "Eiltank 17" und der am 14. Juli 1964 geladenen Fracht haftend, in Anspruch genommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die gegen die Beklagten zu 1 bis 3 gerichtete Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Klage gegen die Beklagten zu 4 und 5 abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobericht hat die Klage gegen die fünf Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten zu 4 und 5 (künftig als die Beklagte und der Beklagte oder die beiden Beklagten bezeichnet) ihren Antrag auf Klageabweisung weiter. Nach Einlegung dieser Revision haben die Beklagten zu 1 bis 3 die Klägerin befriedigt. Die Klägerin hat darauf beantragt, die Hauptsache für erledigt zu erklären und den beiden Beklagten die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen; hilfsweise hat sie beantragt, die Revision zurückzuweisen. Die beiden Beklagten sind diesen Anträgen entgegengetreten sie meinen, die Hauptsache sei nicht erledigt, da ein Anspruch gegen sie niemals bestanden habe.

Entscheidungsgründe:

I. Da die Klägerin befriedigt ist, erstrebt sie mit ihren Anträgen in erster Linie die Verurteilung der beiden Beklagten zur Tragung der Kosten des Rechtsstreits. Die Kostenentscheidung kann nicht nach § 91 a ZPO ergehen, da die Beklagten dem Antrag der Klägerin, die Hauptsache für erledigt zu erklären, widersprochen haben. Tatsächlich geht der Streit der Parteien darum, ob die Klage gegen die beiden Beklagten überhaupt begründet war. War sie begründet, so ist der Rechtsstreit durch die Zahlung der Beklagten zu 1 bis 3 erledigt und sind den Beklagten zu 4 und 5 nach § 91 ZPO die Kosten des Rechtsstreits aufzuerlegen. War die Klage nicht begründet, so ist sie gegenüber den beiden Beklagten abzuweisen und trifft die Klägerin die Kostenpflicht (RGZ 156, 372, 376 f; BGHZ 23, 333, 340; 37, 137, 142; BGH NJW 1965, 296, 297; BGH WM 1968, 452).

Für die Zulässigkeit der Revision der beiden Beklagten ist der einseitige Antrag der Klägerin auf Erledigt-erklärung ohne Bedeutung (§ 4 Abs. 1 ZPO), da die Klägerin nicht durch die Beklagten, sondern durch Dritte, nämlich die Beklagten zu 1 bis 3, klaglos gestellt worden ist (RGZ 168, 355; BGH NJW 1951, 274).

II. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zutreffend angenommen, daß allein die Besatzung des MS "Hedwig" den Zusammenstoß mit "Eiltank 17" verschuldet hat, indem sie die Kursweisung des Bergfahrs nicht befolgt hat.

Den Schadensersatzanspruch der Klägerin wegen der Beschädigung ihrer Schiffe sieht das Berufungsgericht deshalb für dem Grunde nach gerechtfertigt an, weil die Beklagte es unterlassen hat, ihren Schiffsführer über die spezifischen Eigenschaften und die besondere Gefährlichkeit des von ihm beförderten Cyclohexans in Kenntnis zu setzen, und der Beklagte verabsäumt hat, selbst sich in dieser Hinsicht zu informieren. Im angefochtenen Urteil wird zugunsten der beiden Beklagten unterstellt, daß der Beklagte unverzüglich nach der Kollision um 17.15 Uhr fernmündlich der Wasserschutzpolizei den Unfall gemeldet und mitgeteilt habe, das aus dem Tanker ausströmende Cyclohexan gehöre der Gefahrenklasse K 1 an. Infolge seiner eigenen, von der Beklagten verschuldeten Unkenntnis über die Eigenschaften der Ladung (der Beklagte hatte angenommen, das Cyclohexan vermische sich mit dem Wasser und sei dann nicht mehr feuergefährlich) habe der Beklagte bei seiner fernmündlichen Meldung die Wasserschutzpolizei nicht über die unmittelbar drohende Explosionsgefahr, die im Bereich des stromabwärts fließenden Cyclohexans für die Schifffahrt bestanden habe, unterrichtet. Die Polizei habe daher erst bei der BASF Erkundigungen einziehen müssen, wodurch wertvolle Zeit verlorengegangen sei. Da sich die Explosion um 18.³² Uhr ereignet habe, habe knapp eine Stunde zur Verfügung gestanden; dieser Zeitraum hätte, wofür ein Anscheinsbeweis spreche, ausgereicht, um gefahrabwendende Maßnahmen zu treffen, wenn der Beklagte die Polizei von der Explosionsgefahr unterrichtet hätte. Unter Einsatz aller Mittel der örtlichen Polizeibehörden und der übergeordneten Dienststellen der Wasserschutz- und Landpolizei sowie der zentralen Warnstelle in Mainz und des Rundfunks wäre es gelungen, die unterhalb der Kollisionsstelle befindliche Bergfahrt, insbesondere auch die Motor-

schiffe der Klägerin, rechtzeitig zu veranlassen, ihre Feuer zu löschen und die Maschinen vorübergehend abzustellen. Zwar habe das Polizeiboot der nächsten talwärts gelegenen Wasserschutzpolizeistation nicht zur Verfügung gestanden, weil es sich gerade in Worms befunden habe. In beispielweiser Aufzeigung von Möglichkeiten der Wahrschau legt das Berufungsgericht dar, wie es sich seine Überzeugung davon gebildet hat, daß bei ordnungsgemäßer Unterrichtung der Polizei es nicht zu der Explosion und dem Brand auf den Motorschiffen der Klägerin gekommen wäre.

Aus seinen Feststellungen zieht das Rheinschiff-fahrtsobergericht den Schluß, daß die Beklagten nach § 823 BGB, die Beklagte außerdem nach § 22 Abs. 2 WHG unbeschränkt zum Ersatz des der Klägerin entstandenen Schadens verpflichtet sind.

III. Der Revision der Beklagten bleibt der Erfolg versagt.

1. Unhaltbar ist die Ansicht der Revision, es bestehe keine Rechtspflicht des Schiffseigners/Frachtführers und des Schiffsführers, die brennbare Flüssigkeiten der höchsten Gefahrenklasse befördern, sich über die von diesem Ladungsgut ausgehenden Gefahren zu unterrichten. Gerade das Gegenteil ist richtig. Je größer die Gefahren sind, die das Tun eines Menschen für andere mit sich bringen kann, desto stärker steigen die Anforderungen an die von ihm zu beachtende Sorgfalt; die Sorgfaltspflicht wächst mit der Gefährlichkeit des Handelns. Es kann daher die Ansicht der Revision, das Berufungsgericht habe die an einen Frachtführer und Schiffsführer zu stellenden Anforderungen überspannt, nicht gebilligt werden. Wer gefährliches Gut befördert, muß sich - unbeschadet der etwaigen Pflichten von Absender, Verlader und Empfänger -

nicht nur über die von dem Gut ausgehenden möglichen Gefahren genau informieren. Er muß, schon bevor eine Gefahr akut wird, Überlegungen anstellen, wie er etwa eintretenden Gefahrenlagen, insbesondere solchen bei Leckwerden ein Tankschiffs, zu begegnen hat. Dabei muß er alle solchen denkbaren Gefahrenlagen ins Auge fassen und planmäßig festhalten, wie er sich bei Eintritt einer akuten Gefahr zu verhalten hat. Wenn es "brennt", ist es für ruhige Überlegungen meist zu spät. In solchen Fällen kann bei einem Unfall der Handelnde sich in der Regel auf das Argument rückschauender Betrachtungsweise nicht berufen, da es schon an der Beachtung der Sorgfalt vor Eintritt der akuten Gefahr fehlt. Hätten die Beklagten sich pflichtgemäß über die Eigenschaften des Cyclohexan unterrichtet, so hätten sie erfahren, was der Wasserschutzpolizei auf fernmündlichen Anruf bei der BASF mitgeteilt worden ist, daß nämlich Cyclohexan nicht wasserlöslich ist und sich etwa wie Benzin verhält, von dem man, wie die Revision selbst ausführt, jedenfalls seit der Katastrophe von Emmerich am 7. Oktober 1960 (vgl. BGHZ 45, 237 = VersR 1966, 650 = ZfB 1966, 238), weiß, daß es auch auf dem Wasser in Brand geraten und verheerende Schäden hervorrufen kann. Da, wie im angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt ist, mit Kollisionen und daher auch mit dem Auslaufen des Cyclohexan in den Strom stets gerechnet werden muß, hätten die Beklagten vor Reiseantritt überlegen müssen, welche Maßnahmen die Besatzung in einem solchen Fall zu ergreifen hat. Unter sorgfältiger Überlegung müssen Eigner und Führer eines Motortankschiffs von vorneherein planmäßig festlegen, daß nicht nur die Wasserschutzpolizei und das Wasser- und Schiffsahrtsamt oder die Wasser- und Schiffsahrtsdirektion sofort unter nachdrücklichem Hinweis auf die der Schiffsahrt drohende schwere Gefahr von der Kollision und dem Ausströmen der

gefährlichen Ladung zu unterrichten sind, sondern daß auch die Schiffsbesatzung selbst - entsprechend der beim Festfahren oder Untergang eines Schiffs in § 93 RhSchPVO vorgeschriebenen Wahrschau - die von Oberstrom und vor allem von Unterstrom sich nähernde Schiffahrt zu wahrschauen hat, da bis zum behördlichen Eingreifen kostbare Zeit verstreicht. Dabei sind die zu treffenden Maßnahmen (Achtungssignale, Zuruf durch Handlautsprecher usw.) von vorneherein im einzelnen festzulegen. Insbesondere ist dafür zu sorgen, daß ein Matrose unmittelbar nach dem Entdecken des Auslaufens der Ladung mit dem Nachen vor dem mit der Strömung treibenden Cyclohexan den Bergfahrern entgegenzufahren und diese durch Handlautsprecher aufzufordern hat, sofort am Ufer zu halten, die Maschinen abzustellen, alle Feuer zu löschen und jede Funkenbildung durch Rauchen, Schalten usw. zu vermeiden. Um die Wahrschauptpflicht erfüllen zu können, muß jedes Motortankschiff mindestens zwei Handlautsprecher an Bord haben. Kein Schiffseigner oder Schiffsführer kann sich auf das Fehlen von Vorschriften berufen, durch die im einzelnen angeordnet wird, welche Vorkehrungen und Maßnahmen von einem Motortankschiff im Falle des Auslaufens der Ladung getroffen werden müssen. Denn es handelt sich hier um Sorgfaltspflichten, deren Erfüllung durch § 276 BGB geboten ist.

Zu den vom Berufungsgericht erwogenen behördlichen Maßnahmen kommen also die Wahrschau-Maßnahmen hinzu, die die Schiffsbesatzung selbst pflichtgemäß hätte treffen müssen. Dann kann aber umso weniger beanstandet werden, daß das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen ist, daß bei pflichtgemäßem Verhalten der beiden Beklagten der tragische Unglücksfall vermieden worden wäre. Daß der

Matrose mit seinem Nachen die Motorschiffe der Klägerin früher erreicht hätte als das Cyclohexan, die Besatzungen dieser Schiffe daher rechtzeitig hätte warnen können, kann schon im Hinblick darauf, daß die Lämpfe sich erst allmählich stark entwickelten und die Explosion erst nach über einer Stunde in einer Entfernung von 2,8 bis 3 km vom Kollisionsort stattfand, nicht zweifelhaft sein.

Hiernach sind die Revisionsangriffe gegenstandslos, die sich gegen die Ausführungen im angefochtenen Urteil über die Ursächlichkeit des Verhaltens der Beklagten, insbesondere gegen die Annahme eines Anscheinsbeweises richten.

Unrichtig ist die Behauptung der Revision, das MTS "Eiltank 17" habe nach dem Rhein-Manifest vom 12. Juli 1964 außer Cyclohexan auch ein Cyclohexan-Wassergemisch geladen gehabt. Aus dem Rhein-Manifest geht vielmehr klar hervor, daß "Eiltank 17" nur Cyclohexan geladen hatte, daß nach dem Zusammenstoß durch das Leck Flußwasser in die Laderäume 1 und 3 eindrang und diese teils aus Cyclohexan, teils aus Wasser bestehende Flüssigkeit, die das Zollkommissariat Bensheim-Süd als "Cyclohexan-Wassergemisch" bezeichnete, am 15. Juli 1964 bei km 448,5 von dem Tankschiff "Viking" übernommen wurde. Die Behauptung der Revision, der Beklagte habe also gar nichts anderes glauben können, als daß ein solches "Gemisch" physikalisch möglich sei, weil man das ihm anvertraute Frachtgut so bezeichnet habe, entbehrt daher jeder Grundlage. Ganz im Gegenteil: Wenn der Beklagte, worauf die Revision selbst hinweist, wußte, daß er eine Flüssigkeit der Gefahrenklasse 1 beförderte, mußte er wissen, daß diese Flüssigkeit nicht mit Wasser mischbar ist; denn brennbare Flüssigkeiten, die mit Wasse

in jedem Verhältnis mischbar sind, fallen nicht unter die Gefahrenklasse K 1 (Art. 1a Abs. 3, Art. 2 Nr. 1b der Internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen, Anl. 2 zur VO über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950, BGBl III 9502 - 4).

2. Die Beklagten sind der Klägerin, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, unbeschränkt zum Schadensersatz nach § 823 BGB verpflichtet. Der Beklagte hat in Ausführung seiner Dienstverrichtung schuldhaft unterlassen, die Motorschiffe der Klägerin zu wahr-schauen; für den dadurch entstandenen Schaden haftet die Beklagte auch mit Schiff und Fracht (§§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG). Die Meinung der Revision, § 3 Abs. 1 BSchG sei nur im Falle nautischen Verschuldens anzuwenden, findet im Gesetz keine Grundlage. Die Beklagte kann sich auch nicht darauf berufen, daß der Beklagte die Kollision nicht verschuldet hat. Auf der Rechtsgrund-lage des § 92 BSchG in Verbindung mit §§ 734 ff HGB wird die Beklagte nicht zur Verantwortung gezogen. Ihre Haf-tung gründet sich, ebenso wie die Haftung des Beklagten, darauf, daß sie die im Falle des Leckwerdens des TMS "Eiltank 17" erforderlichen Maßnahmen nicht getrof-fen hat.

Das Berufungsgericht hat daher zutreffend die Klage gegenüber den Beklagten zu 4 und 5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Eine Erörterung der gegen die Beklagte gerichteten Klage unter dem rechtlichen Ge-sichtspunkt des § 22 Abs. 2 WHG erübrigt sich.

Hiernach ist die Hauptsache erledigt und dem Klageabweisungsantrag der beiden Beklagten nicht stattzugeben. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel