

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinschPolVO 1970 § 1.08;

UntersuchungsO für Rheinschiffe und -Flöße vom 30. April 1950.

BGBI 371, 372, Art. 21;

BinnSchG §§ 3, 92 a, 92 b

- a) Zu den Pflichten eines Schiffseigners, der sein Fahrzeug mit einer technisch neuen Einrichtung (hier: elektrische Ruderhilfe) ausrüstet.
- b) Zur Frage der Gefährdungshaftung der Betreiber von Binnenschiffen.

BGH, Urt. v. 5. Juli 1982 - II ZR 193/81 - Rheinschiffahrts-
obergericht
Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 193/81

URTEIL

Verkündet am

5. Juli 1982

Kaufmann

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B. D[REDACTED] & Co., Reederei, Hu[REDACTED]straße [REDACTED]/[REDACTED],
B[REDACTED], vertreten durch ihre Gesellschafter Bernhard
Alfred D[REDACTED] und Heinrich Wilhelm D[REDACTED], dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Reinhard W[REDACTED], Ch[REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED], G[REDACTED],
vertreten durch ihren persönlich haftenden Gesellschafter
Reinhard W[REDACTED],
2. den Schiffsführer Werner T[REDACTED], St[REDACTED] Straße [REDACTED],
Bi[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juli 1982
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Bundschuh und Brandes
für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom
7. Juli 1981 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Klägerin gehört das MS "Wü[REDACTED]" (80,03 m lang;
8,20 m breit; 1.251 t; 800 PS). Die Beklagte zu 1 ist
Eigner des MS "W[REDACTED]" (105,07 m lang; 11,40 m breit;
2.230 t; 800 PS).

MS "W[REDACTED]" fuhr am 16. Dezember 1975 unter der
Führung des Beklagten zu 2 mit einer Ladung von 1.018 t
Kies auf dem Oberrhein zu Tal. Gegen 18 Uhr machte das
Schiff im Bereich der Ortslage Speyer einen Übergang
von rechts- nach linksrheinisch. Beim Aufstrecken ver-
sagte infolge Bruchs eines Stromzuführungskabels die
elektrische Ruderhilfe des Fahrzeugs. Danach geriet
MS "W[REDACTED]" mit dem Vorschiff gegen die Backbord-
seite des MS "Wü[REDACTED]", das am linken Ufer bei
Strom-km 399,8 - Bug zu Berg - stilllag. Beide Schiffe
wurden beschädigt.



Die Klägerin verlangt von den Beklagten ihren Kollisionsschaden ersetzt. Sie meint, diese hätten den Ausfall der elektrischen Ruderhilfe zu vertreten. Außerdem wirft sie dem Beklagten zu 2 vor, nach dem Versagen der Ruderhilfe nautisch falsch reagiert zu haben. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 68.090,36 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 sowohl dinglich mit MS "W[REDACTED]" als auch beschränkt persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend.

Die Beklagten halten die Klage für unbegründet. Die elektrische Ruderhilfe des MS "W[REDACTED]" habe bis zu dem - äußerlich nicht erkennbaren - Bruch des Stromzuführungskabels einwandfrei funktioniert. Die Schiffsuntersuchungskommission (SUK) habe die Anlage abgenommen gehabt. Diese sei ferner ausreichend gewartet worden, letztmals etwa drei Wochen vor dem Unfall. Auch habe der Beklagte zu 2 nach dem Ausfall der elektrischen Ruderhilfe nicht falsch gehandelt.

Die Beklagte zu 1 hat MS "W[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haben die Beklagten die Anfahrt des MS "Wü[REDACTED]" durch MS "W[REDACTED]" nicht verschuldet. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Entgegen ihrer Ansicht hat das Berufungsgericht zutreffend ein fahrlässiges Verhalten der Beklagten zu 1 bei der Ausrüstung des MS "W[REDACTED]" mit der elektrischen Ruderhilfe verneint. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß der Ende 1973 als Ergänzung zu der handbetriebenen Ruderanlage erfolgte Einbau der elektrischen Ruderhilfe von einer Fachfirma durchgeführt, danach die Anlage von der Schiffssicherheitsabteilung der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft abgenommen und von der SUK praktisch erprobt worden ist. Dazu heißt es in dem Schreiben der SUK, das diese am 14. März 1974 an die Beklagte zu 1 gerichtet hat, daß die am 18. Januar 1974 vorgenommene Probefahrt einwandfrei verlaufen und hierbei auch das verkehrssichere Funktionieren der elektrischen Ruderhilfe festgestellt worden sei. Danach durfte die Beklagte zu 1, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, davon ausgehen, daß die Steuereinrichtung des MS "W[REDACTED]" einschließlich der elektrischen Ruderhilfe zuverlässig war

und damit der Vorschrift des Art. 21 Nr. 1 Satz 2 ("Die Steuereinrichtung muß zuverlässig sein") der bis zum 31. März 1976 geltenden Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 - BGBI. S. 371 - entsprach (vgl. auch § 1.08 RheinSchPolVO sowie Senatsurt. v. 30. September 1976 II ZR 211/75, VersR 1977, 55).

Nun meint allerdings die Revision, das Berufungsgericht hätte zu einem "Ausrüstungs"-Verschulden der Beklagten zu 1 kommen müssen, wenn es bei der Sachverhaltswürdigung berücksichtigt hätte, daß bereits über drei Jahre vor dem Unfall in Fachzeitschriften für die Binnenschifffahrt ausführlich über die Störanfälligkeit und Unzuverlässigkeit elektrischer Ruderhilfen berichtet worden sei. Jedoch läßt sich dem insoweit von der Revision für maßgebend angesehenen Artikel des Sachverständigen Br[REDACTED] ("Der Landsteg" 1972, 28 ff.) nicht entnehmen, daß es sich auch bei der auf MS "W[REDACTED] [REDACTED]" eingebauten elektrischen Ruderhilfe um eine unausgereifte Konstruktion gehandelt haben soll. Gewiß hätte diese nicht die Billigung der SUK gefunden, wenn sie technisch nicht brauchbar oder unzuverlässig gewesen wäre. Zudem hat Br[REDACTED] die elektrische Ruderhilfe des MS "W[REDACTED] [REDACTED]" nach Erneuerung des gebrochenen Stromzuführungskabels selbst untersucht und sodann als Mitglied der Schiffssicherheitsabteilung der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft am 30. Dezember 1975 der SUK schriftlich mitgeteilt, daß "eine Überprüfung und Erprobung des elektrischen Ruderhilfsantriebes ergab, daß dieser wieder in den ursprünglichen

Zustand gebracht worden war und störungsfrei funktionierte". Allerdings hat er in diesem Schreiben weiter zum Ausdruck gebracht, daß nach seiner Ansicht das Einrücken des Steuerrads (für den Handbetrieb) bei Stromausfall oder Abschalten der E-Anlage noch verbessert werden müsse, damit ein jederzeit sofortiges Umstellen vom elektrischen auf Handbetrieb möglich sei. Insoweit hatte er offensichtlich die vom Bundesverkehrsministerium mit Erlaß vom 5. Dezember 1975 herausgegebenen "Richtlinien für die Schiffsuntersuchungskommissionen über den nachträglichen Einbau von Steuerhilfen" im Auge, in deren Abschnitt A Nr. 3 es heißt, "Steuerhilfen müssen bei beliebiger Ruderlage vom Steuerstand aus unverzüglich zu- und abgeschaltet werden können" (vgl. auch § 3.04 Nr. 4 und 5 der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 - BGBl. I 773). Indes vermögen diese nur wenige Tage vor dem Unfall ergangenen Richtlinien für ein Verschulden der Beklagten zu 1 schon deshalb keine wesentliche Rolle spielen, weil sie erst nach dem Unfallzeitpunkt (16. Dezember 1976) den Schifffahrtstreibenden zugänglich gemacht worden sind und daher, worauf Br. [REDACTED] in seinem Gutachten vom 3. Dezember 1980 selbst hingewiesen hat, der Beklagten zu 1 zur Unfallzeit noch nicht bekannt gewesen sein konnten.

b) Die Revision hat in der mündlichen Verhandlung in den Vordergrund ihrer Ausführungen die Frage gestellt, ob die Beklagte zu 1 nicht verpflichtet gewesen sei, den jeweiligen Schiffsführer des MS "W. [REDACTED]" zu unterrichten, wie man auf einen Ausfall der elektrischen Ruderhilfe mit Rücksicht auf deren Eigenschaften am besten reagiert, ferner für eine entsprechende Einübung

der einzelnen Schiffsführer zu sorgen. In diesem Falle, so meint sie unter Hinweis auf das Gutachten des Sachverständigen Br[REDACTED], wäre der Unfall vermieden worden, weil dann der Beklagte zu 2 geschult gewesen wäre, die Ruderanlage schnellstmöglich auf Handbetrieb umzustellen, anstatt zuvor das Bugstrahlruder in Betrieb zu setzen, die Maschine zu stoppen und sodann zurückzuschlagen. Auch habe die letzte Maßnahme infolge der Anströmung der Ruderblätter durch das Schraubenwasser bewirkt, daß diese nach Backbord ausgelaufen seien, wobei das Steuer- rad bis zu ihrem Stillstand nicht, wie es der Übergang zum Handbetrieb erfordert hätte, habe eingerastet werden können.

Insoweit dürfte zutreffen, daß der Schiffseigner, der sein Fahrzeug mit einer technisch neuen Einrichtung ausrüstet, sich vergewissern muß, daß der Schiffsführer die Einrichtung einwandfrei bedienen kann und bei einem überraschenden Ausfall der Anlage mit den notwendigen Gegenmaßnahmen vertraut und in deren zügiger Handhabung ausreichend geübt ist. Indes braucht dieser Punkt hier nicht abschließend erörtert zu werden, weil ein etwaiges Verschulden der Beklagten zu 1 nicht ursächlich für die Anfahrung des MS "Wü[REDACTED]" durch MS "W[REDACTED]" gewesen ist.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts lag das im Übergang von rechts- nach linksrheinisch befindliche MS "W[REDACTED]" in einem Winkel von etwa 45° zur Stromachse, als die elektrische Ruderhilfe ausfiel.

Zu dieser Zeit hatte, wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Vortrag der Klägerin angenommen hat, das Schiff eine Geschwindigkeit von 11 bis 12 km/st inne. Ferner war es nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts noch etwa 70 bis 75 m von dem stillliegenden MS "Wü[REDACTED]" entfernt. Diese Feststellung des Berufungsgerichts beruht entgegen der Ansicht der Revision nicht auf einem "Zirkelschluß", sondern auf den Angaben der Besatzungsmitglieder beider Fahrzeuge im Verklarungsverfahren und Berechnungen des Sachverständigen Dr. F[REDACTED]. Das Durchlaufen der Strecke von etwa 70 bis 75 m erfolgte nach den vom Berufungsgericht ebenfalls übernommenen Berechnungen des Sachverständigen Dr. F[REDACTED] aber in höchstens 24 Sekunden, während die Zeit für das Erkennen des Versagens der elektrischen Ruderhilfe 5 Sekunden ausmachte, ferner der Zeitaufwand für einen sofortigen Übergang auf Handbetrieb, sofern dieser überhaupt technisch möglich gewesen sein sollte, mit 10 Sekunden und die Zeitspanne für ein Aufstrecken des Schiffes mit 25 bis 30 Sekunden anzusehen ist. Das zeigt deutlich, daß es auch dann zu dem Unfall gekommen wäre, wenn der Beklagte zu 2 die Ruderanlage schnellstmöglich auf Handbetrieb umgestellt hätte, anstatt zuvor das Bugstrahlruder in Betrieb zu setzen, die Maschine zu stoppen und sodann zurückzuschlagen. Auch verkennt die Revision insoweit, daß MS "W[REDACTED]" nicht erst durch das Rückwärtsdrehen der Schraube und das dadurch bewirkte Auslaufen der Ruderblätter nach Backbord auf Kollisionskurs geraten ist, sondern dieser durch den Übergang vom

rechten zum linken Ufer und dem Ausfall der elektrischen Ruderhilfe beim Aufstrecken des Schiffes veranlaßt war.

c) Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Beklagten zu 2 an der Anfahrung des MS "Wü[REDACTED]" verneint, weil die Reihenfolge der von ihm nach dem Ausfall der elektrischen Ruderhilfe getroffenen Maßnahmen entgegen der Ansicht des Sachverständigen Br[REDACTED] nicht zu beanstanden sei. Selbst wenn aber dem Beklagten zu 2 unmittelbar vor dem drohenden Zusammenstoß ein nautischer Fehler unterlaufen wäre, so wäre ihm eine solche Maßnahme des letzten Augenblicks nicht anzulasten. Ob die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision begründet sind, bedarf keiner Prüfung. Denn ein etwaiges Verschulden des Beklagten zu 2 im Zusammenhang mit den von ihm ausgeführten Maßnahmen wäre für den Unfall nicht ursächlich gewesen. Das bedarf nach den obigen Darlegungen (Buchst. b) keiner weiteren Begründung.

2. Das Berufungsgericht hat erwogen, ob der Klage nicht unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung stattgegeben werden sollte, obwohl das Binnenschiffahrtsrecht eine solche Haftung nicht kennt. Es meint, das Fehlen einer Gefährdungshaftung im Binnenschiffsverkehr entspreche - wegen der allgemeinen technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge seit Erlaß des Binnenschiffahrtsgesetzes im Jahre 1895 wie auch der in neuerer Zeit auf diesen Fahrzeugen eingesetzten technisch hochstehenden Hilfsgeräte (z.B. Radar, motorisch betriebene Steuereinrichtungen) - "in fast unerträglichem Maße nicht mehr dem heutigen Verständnis der Aufgabe des Rechts". Jedoch sind nach seinen weiteren Ausführungen nicht die Gerichte

berufen, im Wege der Rechtsfortbildung eine Gefährdungshaftung einzuführen. Auch sei insoweit die Berührung des inländischen Rechts mit dem der anderen Rheinanliegerstaaten bedeutsam. Außerdem wäre eine Gefährdungshaftung in der Binnenschifffahrt ohne gleichzeitige Pflichtversicherung nicht besonders sinnvoll.

Zu diesen Ausführungen ist zu bemerken:

Dem Gesetzgeber des Binnenschifffahrtsgesetzes war nicht unbekannt, daß der Schiffsbetrieb "in besonderem Grade geeignet ist, eine Gefährdung dritter Personen und ihres Eigentums herbeizuführen" (vgl. den Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt nebst dem Entwurf betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei und den Begründungen - Sonderdruck Carl Heymanns Verlag 1895 S. 38). Trotzdem hat er von der Einführung einer Gefährdungshaftung der Betreiber von Binnenschiffen abgesehen. Vielmehr hat er es zum Schutze Dritter für ausreichend gehalten, die Haftung des Schiffseigners - in Anlehnung an die damalige seerechtliche Regelung in Art. 451 ADHGB - auf solche Schäden, und zwar ohne Entlastungsmöglichkeit, auszudehnen, die eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt (§ 3 Abs. 1 BinnSchG). An dieser Regelung hat er bei der Neufassung des § 3 BinnSchG sowie der Vorschriften über den Zusammenstoß von Binnenschiffen oder deren Fernschädigung (§§ 92 ff. BinnSchG) durch das Gesetz vom 30. August 1972 zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung

des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes - BGBI. II 1005 festgehalten. Sicher ist er damit Art. 2 Nr. 1 Satz 1 ("eine Schadensersatzpflicht besteht nur, wenn der Schaden durch Verschulden herbeigeführt ist") des genannten Übereinkommens gefolgt, der den inländischen Gesetzgeber in den Fällen des Zusammenstoßes von Binnenschiffen oder einer Fernschädigung durch ein Binnenschiff völkerrechtlich an eine Verschuldenshaftung bindet. Gewiß wäre es aber nicht zu einem Abschluß des Übereinkommens oder zu einem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland gekommen, wenn es innerhalb der beteiligten Verkehrskreise wegen der großen technischen Fortentwicklung der Binnenschiffe für unerträglich angesehen würde, weiterhin von einer Gefährdungshaftung im Binnenschiffsverkehr abzusehen (vgl. auch Herber, Gefährdungshaftung in der Binnenschiffahrt, VersR 1982, 405 ff.). Auch würde deren Einführung für die Betreiber von Binnenschiffen zu einer nicht wünschenswerten unterschiedlichen Behandlung der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt führen. Für die Seeschiffahrt haben aber das Brüsseler Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, ferner die Londoner Konvention von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen sowie das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 - BGBI. I 966, durch welches die Regelungen des Brüsseler Übereinkommens in das deutsche Recht übernommen worden sind, erneut deutlich

1

gemacht, daß es auch dort (von den Sonderfällen des Transports bestimmter gefährlicher Güter abgesehen) weder national noch international für geboten erachtet wird, eine Gefährdungshaftung für die Betreiber von Seeschiffen zu schaffen.

Stempel	Dr. Schulze	Dr. Bauer	Die Richter am Bundesgerichtshof Bundschuh und Brandes können wegen Urlaubs nicht unterschreiben.
			Stempel