

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Schiffssicherheitsverordnung (SSV) vom 31. Mai 1955
- BGBI. II 645 §§ 11, 15; Unfallverhütungsvorschriften
der See-Berufsgenossenschaft für Dampf-, Motor- und
Segelschiffe - Kauffahrteischiffe - § 19; BGB § 839 Fm

Der Inhalt des Fahrterlaubnisscheins muß so klar und
eindeutig sein, daß er nicht nur für den Inhaber der
Erlaubnis, sondern für jeden voll verständlich ist, der
verpflichtet oder befugt ist, Einsicht in den Schein zu
nehmen.

BGH, Urt. v. 12. November 1979 - II ZR 238/77 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 238/77

URTEIL

Verkündet am
12. November 1979
Kaufmann
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] R [REDACTED] GmbH, K [REDACTED], vertreten durch ihre
Geschäftsführerin Lilli H [REDACTED] verw. J [REDACTED], C [REDACTED],
H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

1. Firma W.A. van der T [REDACTED], E [REDACTED], R [REDACTED],
2. G [REDACTED]-K [REDACTED], V [REDACTED]-AG, W [REDACTED]straße [REDACTED], K [REDACTED],
3. Friedrich Wilhelm W [REDACTED], S [REDACTED] Straße [REDACTED], K [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte II. Instanz:

Für die Streithelferin zu 1: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED] und [REDACTED], [REDACTED],

für die Streithelfer zu 2 und 3: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED], [REDACTED] -

gegen

1. die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, C [REDACTED],
M [REDACTED],
2.
3. die See-Berufsgenossenschaft H [REDACTED], R [REDACTED],
H [REDACTED], vertreten durch den Vorsitzenden der Geschäfts-
führung Heinrich W [REDACTED], dortselbst,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. November 1979 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 28. Januar 1977 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte - auf Grund eines zwischen ihr und dem Reeder J. [REDACTED] geschlossenen "Geschäftsbesorgungs- und Kaufvertrages" - im Juli 1959 die H. [REDACTED] S. [REDACTED] - und S. [REDACTED] in K. [REDACTED] (nachfolgend: Werft) mit dem Bau von zwei Fährschiffen beauftragt, die im Fährverkehr zwischen Kopenhagen und Landskrona (Schweden) eingesetzt werden sollten. Der erste Neubau, die "Tina Scarlett" sollte Anfang Oktober 1960 von Köln nach Vlaardingen (Niederlande) verbracht, dort fertiggestellt und der Klägerin am 11. Oktober 1960 auf See übergeben werden. Für die Überführung stellte auf Antrag der Werft der technische Aufsichtsbeamte P. [REDACTED] der verklagten See-Berufungsgenossenschaft (Beklagte zu 3) am 5. Oktober 1960 einen Fahrt-erlaubnisschein für eine "einmalige Überführung mit



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Schlepphilfe von Köln nach Rotterdam, Schiff darf nur mit 2 Schleppern überführt werden" aus. Zu dieser Bedingung heißt es in einem Bericht von P [REDACTED] an die Beklagte zu 3 vom gleichen Tage:

"Da die Motorenanlage und die Ruderanlage nicht ausreichend erprobt werden konnten und die Anker nur mit dem Spill gefiert werden konnten, wurde angeordnet, daß das Schiff nur mit zwei Schleppern als Kasko überführt werden darf".

"Tina Scarlett" wollte am Morgen des 6. Oktober 1960 mit je einem Kopf- und Heckschlepper die Reise antreten. Unmittelbar vor der Abfahrt kamen zwei Beamte der Wasserschutzpolizei an Bord des Schiffes und fragten dessen Führer, den Rheinlotsen Ja [REDACTED], sowie einen hinzukommenden Angehörigen der Werft nach der Fahrtgenehmigung. Sie erhielten die Antwort, es liege eine Genehmigung des G [REDACTED] L [REDACTED] für die Verschleppung vor. Die Beamten hielten diese nicht für ausreichend und forderten eine Genehmigung der Fahrt durch die Schiffsuntersuchungskommission (nachfolgend: SUK). Kurze Zeit später gaben sie die Fahrt frei, nachdem der - in den Diensten der Bundesrepublik Deutschland (Beklagte zu 1) stehende - Geschäftsführer B [REDACTED] der SUK K [REDACTED], der vom Kai der Werft die Abfahrt des Schleppzuges beobachtete, eine Geste gemacht hatte, welche die Beamten als das in Schifffahrtskreisen übliche "Klarzeichen" verstanden haben.

Während der Reise wollte Ja [REDACTED] mit Hilfe des Heckruders das Gieren der "Tina Scarlett" ausgleichen und den Schleppern die Kursführung erleichtern. Wegen der

Beschaffenheit des Ruders erzielte er jedoch nur eine geringe Wirkung. Deshalb ließ er nach Rücksprache mit einem Meister der Lieferantin der Schiffsmaschinen und einem Meister der Werft - beide nahmen an der Reise teil - die Hauptmaschinen langsam mitdrehen, um durch das Schraubenwasser die Ruderwirkung zu verstärken. Als der Schleppzug am 7. Oktober 1960 die Reede von Emmerich passierte, blockierte das Ruder in Backbordlage. Infolgedessen scherte "Tina Scarlett" aus dem Kurs des Schleppzuges aus und rammte das in Ufernähe stillliegende MTS "Diamant", das Leichtbenzin geladen hatte. Durch eine Explosion des ausströmenden Benzins gerieten beide Fahrzeuge und zahlreiche weitere Schiffe in Brand. "Tina Scarlett" strandete kurz danach und brannte zum Wrack aus.

Die Klägerin nimmt - aus eigenem und aus abgetretenem Recht des Reeders J. [REDACTED] - die Beklagten zu 1 und 3 auf Schadensersatz in Anspruch. Ihre Forderungen hat sie im wesentlichen damit begründet, daß der technische Aufsichtsbeamte P. [REDACTED] durch die Ausstellung des - inhaltlich überdies unzulänglichen - Fahrerlaubnisscheins gegen seine Amtspflichten verstoßen habe und daß derselbe Vorwurf dem Geschäftsführer B. [REDACTED] der SUK K. [REDACTED] zu machen sei, weil er die Reise des Schleppzuges mündlich und auflagenfrei genehmigt habe. Die Klägerin hat im wesentlichen beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 4.913.108,48 DM und von 20 % Zinsen aus einem Betrag von insgesamt 8.000.000,-- DM zu verurteilen, ferner festzustellen, daß sie der Klägerin den Betrag zu ersetzen haben, um den die Kosten für den Bau eines Ersatzfahrzeuges die Summe von 7.300.000,-- DM übersteigen.

Demgegenüber halten die Beklagten zu 1 und 3 die Klage vor allem deshalb für unbegründet, weil es an einem pflichtwidrigen Verhalten von P[REDACTED] oder B[REDACTED] fehle.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten zu 1 und 3 beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Vorweg ist zu bemerken:

Neben den im Urteilskopf aufgeführten Streithelfern waren der Klägerin zunächst noch drei weitere Streitgehilfen beigetreten (AEG; Harald v. Seggern; Volker Wiesel - GA. I, 93, 131). Deren Beitritt ist aber als erledigt anzusehen. Die Tätigkeit ihres früheren Prozeßbevollmächtigten endete noch während des Verfahrens vor dem Schifffahrtsgericht (GA. IV, 795; V, 1037). Danach haben sie sich, und zwar seit vielen Jahren, nicht mehr um den Rechtsstreit gekümmert. Zur Revisionsverhandlung waren sie daher nicht zu laden.

II. Die Vorinstanzen haben die Klage - jedenfalls im Ergebnis - zu Recht abgewiesen.

1. Mit dem Berufungsgericht ist davon auszugehen, daß die Beklagte zu 3 und damit ihr für den Raum K bestellter Aufsichtsbeamter P zuständig waren, die Überführung der "Tina Scarlett" von Köln nach Vlaardingen/Rotterdam zu genehmigen. Die gegenteilige Ansicht der Revision verkennt die Rechtslage zum Genehmigungszeitpunkt (5. Oktober 1960):

Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 vom 22. Dezember 1953 - BGBl. II, 606 ermächtigte den Bundesminister für Verkehr, zur Durchführung dieses Vertrages "durch Rechtsverordnung die zum Schutz menschlichen Lebens auf See und zur Sicherheit der Seeschifffahrt notwendigen Vorschriften über die Bauart, Ausrüstung und Einrichtungen der Seeschiffe sowie über die amtlichen Schiffsbesichtigungen, Ausrüstungs- und Gerätekontrollen und der darüber auszustellenden Zeugnisse zu erlassen". Das ist durch die Schiffssicherheitsverordnung vom 31. Mai 1955 (SSV) - BGBl. II, 645 geschehen. Dabei wurde angeordnet, daß die Ausführung dieser Verordnung, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, der See-Berufungsgenossenschaft übertragen wird (§ 6 Abs. 1 SSV), die übrigens insoweit der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr unterstellt war (§ 4 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete der Seeschifffahrt vom 22. November 1950 - BGBl I, 767 in der Fassung von Art. 5 Abs. 2 des bereits erwähnten Beitrittsgesetzes zum Schiffssicherheitsvertrag London 1948). Zweifellos

gehörte es damit zu den Aufgaben der See-Berufsgenossenschaft, das amtliche Schiffssicherheitszeugnis zu erteilen (§ 11 Abs. 2 SSV), den sog. Fahrterlaubnisschein (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. I S. 867 sowie § 19 Abs. 1 und 2 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft für Dampf-, Motor- und Segelschiffe -Kaufahrteischiffe-, UVVKauf, abgedruckt bei Schaps/Abraham a.a.O. S. 868 f.). Auch hatte sie für die Probefahrt von Seeschiffen, die vor dem Abschluß einer solchen Fahrt noch nicht einen Fahrterlaubnisschein erhalten konnten, - gegebenenfalls nach Vornahme bestimmter Prüfungen - eine sog. Probefahrtbescheinigung auszustellen (vgl. Abschnitt 9 der Grundsätze der See-Berufsgenossenschaft für Seeschiffe auf Probefahrt, abgedruckt bei Schaps/Abraham a.a.O. Bd. III S. 1378/1379). Nun ist es allerdings hier nicht um die Probefahrt eines Seeschiffes gegangen, sondern um die Überführung eines noch im Bau befindlichen Seeschiffes zu einer anderen Werft zum Zwecke der Fertigstellung. Das berührte jedoch ebenfalls den Tätigkeitsbereich der See-Berufsgenossenschaft im Rahmen der ihr übertragenen Befugnisse bei der Kontrolle der Schiffssicherheit und der hierüber auszustellenden Zeugnisse (vgl. hierzu auch deren Grundsätze für die Sicherheit auf Seeschiffen bei Schiffsbewegungen vor der Probefahrt - abgedruckt bei Schaps/Abraham a.a.O. Bd. III S. 1377 -, die "für alle Seeschiffe gelten, die sich auf deutschen Werften im Bau oder im Umbau befinden und die bis zum Beginn der Probefahrt notwendige Bewegungen ausführen müssen"). Demgemäß oblag es dieser Körperschaft,

die Genehmigung für die Überführung eines noch nicht fertiggestellten Seeschiffes zu einer anderen Werft zu erteilen. Dem stand im Streitfall nicht, weil die Verschleppung der "Tina Scarlett" auf dem Rhein erfolgen sollte, die Regelung des Art. 4 b der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (ReinSchUO) in der im Oktober 1960 geltenden Fassung (vgl. hierzu den Abdruck bei WESKA 1961 S. 130 f.) entgegen. Zwar war nach dieser Vorschrift die Sondergenehmigung für eine einmalige Berg- oder Talfahrt auf dem Rhein von der SUK zu erteilen, wenn das Fahrzeug kein gültiges Schiffsattest besaß. Indes kam auch insoweit der Grundgedanke der allgemeinen Regelung für Seeschiffe in Art. 4 RheinSchUO zum Tragen, wonach für diese ein von der zuständigen Stelle ausgestellter Fahrterlaubnisschein genügte, um den Rhein erlaubterweise zu befahren.

2. Nicht zu folgen ist dem Berufungsgericht, soweit es meint, der Fahrterlaubnisschein für die - einmalige - Überführung der "Tina Scarlett" gebe mit den Worten "Schiff darf nur mit 2 Schleppern überführt werden" deutlich die von P. [REDACTED] vorgesehene Auflage wieder, das Fahrzeug lediglich "als Kasko" zu verschleppen und damit während der Reise die Maschinen- und Ruderanlage nicht in Betrieb zu nehmen (die vor der Abfahrt des Schleppzuges noch nicht ausreichend, teilweise sogar überhaupt noch nicht hatte erprobt werden können). Zwar mag es sein, daß den maßgebenden Personen (Geschäftsführer Be. [REDACTED], Betriebsleiter Sa. [REDACTED], Schiffsbauingenieur W. [REDACTED], Maschinenbauingenieur Ni. [REDACTED]) der Werft, unter deren alleiniger Verantwortung "Tina Scarlett" überführt wurde, auf Grund

der Verhandlungen über die Art und Weise der Verschleppung des Schiffes nach Vlaardingen bekannt war, was die Worte "Schiff darf nur mit 2 Schleppern überführt werden" ausdrücken sollten. Jedoch ist in diesem Zusammenhang weiter zu bedenken, daß der Inhalt des Fahrterlaubnisscheins nicht nur für den Inhaber der Erlaubnis, sondern auch für bestimmte andere Personen oder Behörden von ganz wesentlicher Bedeutung ist und deshalb so abgefaßt sein muß, daß er auch für sie aus sich selbst heraus klar und eindeutig ist. So ist der Fahrterlaubnisschein - was übrigens in dem Schein selbst ausdrücklich vermerkt ist - den Hafen-, Musterungs- und Zollbehörden sowie der Wasserschutzpolizei auf Anfordern vorzulegen (vgl. § 19 Abs. 3 und 4 UVVKauf sowie Abschnitt I der Grundsätze der See-Berufsgenossenschaft für Seeschiffe auf Probefahrt); insoweit bildet er mit die Grundlage für die von diesen Behörden vorzunehmenden Prüfungen. Ferner ist er (oder eine beglaubigte Abschrift) an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle des Schiffes auszuhängen (§ 15 SSV), was zumindest auch den Zweck hat, daß alle für den Betrieb und die Führung des Schiffes verantwortlichen Besatzungsmitglieder ihn jederzeit einsehen können, um sich bei ihrer Tätigkeit nach dessen Inhalt, insbesondere nach etwaigen darin enthaltenen Sicherheitsauflagen, zu richten. Dem allen trägt der Fahrterlaubnisschein für die Überführung der "Tina Scarlett" nicht genügend Rechnung. Denn für diejenigen Behörden und Personen, die - im Gegensatz zur Werft - keine Kenntnis von den Verhandlungen über die Art und Weise der Verschleppung der Seefähre und ihrem baulichen Zustand hatten, besagte der Vermerk "Schiff darf nur mit

2 Schleppern überführt werden" zumindest nicht eindeutig und klar, daß während der Reise die Maschinen- und Ruderanlage nicht in Betrieb genommen werden durfte, da die erteilte Auflage die unterschiedlichsten Gründe gehabt haben konnte.

3. Entgegen der Ansicht der Revision war jedoch der - objektiv nicht hinreichend deutliche - Inhalt des Fahrterlaubnisscheins nicht ursächlich für die Anfahrung des MTS "Diamant" durch "Tina Scarlett".

a) Die Werft selbst hatte den Vermerk "Schiff darf nur mit 2 Schleppern überführt werden" in seiner vollen Bedeutung verstanden. Das hat das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß festgestellt.

b) Für den Lotsen Ja■■■■, der "Tina Scarlett" während der Reise verantwortlich geführt und die Maschinen- und Ruderanlage in Betrieb genommen hat, spielte die Unzulänglichkeit des Inhalts des Fahrterlaubnisscheins keine Rolle. Ja■■■■ hat sich, wie sich aus dem angefochtenen Urteil ergibt, weder um den Fahrterlaubnisschein gekümmert, geschweige von dessen Inhalt Kenntnis genommen. Das dürfte seinen Grund darin gehabt haben, daß ihm am Morgen des 6. Oktober 1960 bei seinem Erscheinen auf der Werft deren Geschäftsführer Be■■■■ auf die Frage, ob "Tina Scarlett" fahrklar sei, geantwortet hatte, es sei alles in Ordnung, er brauche sich um gar nichts zu kümmern (Verkl.A. I, 28). Ferner mag Anlaß für seine Uninteressiertheit gewesen sein, daß die Werft den Fahrterlaubnisschein nicht ihm,

sondern dem zukünftigen Kapitän He [REDACTED] der "Tina Scarlett" übergeben hatte. Jedenfalls war, da Ja [REDACTED] ohne Kenntnis von dem Inhalt des Fahrterlaubnisscheins gehandelt hatte, dessen nicht hinreichend klare Fassung für den Schiffsunfall nicht kausal.

c) Der Sachverhalt gibt nichts dafür her, daß die Werft, wenn der Fahrterlaubnisschein ausdrücklich den Betrieb der Maschinen- und Ruderanlage untersagt hätte, von sich aus Ja [REDACTED] davon in Kenntnis gesetzt hätte. Vielmehr spricht gerade der Umstand, daß sie eine Unter-
richtung des Ja [REDACTED] sogar unterließ, obwohl der streitige Vermerk nicht genügend deutlich war und sie dessen volle Bedeutung kannte, ganz entschieden dafür, daß sie irgend-
einen Hinweis an Ja [REDACTED] für noch viel weniger geboten gehalten hätte, wenn der Fahrterlaubnisschein die Nicht-
benutzung der Maschinen- und Ruderanlage ausdrücklich angeordnet hätte.

4. Nicht zu folgen ist dem von der Revision in der mündlichen Verhandlung besonders betonten Gedanken, es habe zu den Pflichten des technischen Aufsichtsbeamten Peek gehört, sich vor der Abfahrt des Schleppzuges zu vergewissern, daß der Schleppzugführer und der Schiffsführer der "Tina Scarlett" die Auflage des Fahrterlaubnisscheins und deren volle Bedeutung kannten. Unmittelbarer Adressat der Fahrterlaubnis war hier die Werft, die sie wegen ihrer Verantwortlichkeit für die Überführung des Schiffes beantragt hatte. Ihr war daher der Fahrterlaubnisschein zuzuleiten. Ihre (interne) Verpflichtung war es sodann, dessen Inhalt dem Schiffsführer und etwaigen

weiteren für die Durchführung der Reise mitverantwortlichen Personen bekanntzugeben. Auch war es wegen der Art und der Größe des zu verschleppenden Fahrzeugs selbstverständlich, daß sich diese, sofern eine solche Unterrichtung nicht erfolgte, von sich aus von dem Inhalt des Fahrerlaubnisscheins, insbesondere von etwaigen Auflagen für die Fahrt, Kenntnis verschafften.

5. Was schließlich die Frage einer Haftung der Beklagten zu 1 angeht, so kann der formlosen Handbewegung des Geschäftsführers B[REDACTED] der SUK K[REDACTED] gegenüber den Beamten der Wasserschutzpolizei keine selbständige Bedeutung in dem Sinne beigemessen werden, daß er eine die Auflagen der Beklagten zu 3 einschränkende, mithin auf-lagenfreie Fahrerlaubnis im Namen seiner Behörde erteilt hätte. Davon abgesehen, wäre ein etwaiges Fehlverhalten von B[REDACTED] für den Unfall der "Tina Scarlett" nicht ursächlich gewesen. Der Schleppzug durfte die Reise auf Grund des von der Beklagten zu 3 erteilten Fahrerlaubnisscheins antreten und ist daran von der Wasserschutzpolizei nur deshalb gehindert worden, weil man dieser gegenüber - irrtümlich - von einer Genehmigung des G[REDACTED] L[REDACTED] gesprochen und den Fahrerlaubnisschein der Beklagten zu 3 nicht vorgelegt hatte. Wäre das geschehen, hätte also die Angelegenheit ihren normalen, ordnungsgemäßen Verlauf genommen, so wäre es unabhängig von dem

Verhalten B[REDACTED] ebenfalls zur Freigabe der Fahrt und der nachfolgenden Inbetriebnahme der Maschinen- und Ruderanlage der "Tina Scarlett" durch den Lotsen Ja[REDACTED] gekommen.

Stempel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Bundschuh