

5+

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 249/64

URTEIL

Verkündet am

27. Februar 1967

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners A. C [REDACTED], G [REDACTED]/Be [REDACTED], Ge [REDACTED] [REDACTED],
Beklagten zu 1 und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. des Schiffers A. v.d. Bo [REDACTED] vom MS "A [REDACTED]", Te [REDACTED],
Ho [REDACTED],

Beklagten zu 2,

gegen

die Firma La F [REDACTED], Verzekerings- en Herverzekeringsmij.N.V.
An [REDACTED], Ki [REDACTED] [REDACTED], vertreten durch ihre Direktoren daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten zu 1 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 31. Juli 1964 wird auf Kosten des Beklagten zu 1 zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt als Versicherer des MS "Fi[REDACTED]" kraft übergegangenen Rechtes die Beklagten wegen eines Schiffsunfalles in Anspruch, der sich am 16. Dezember 1962 gegen 11.00 Uhr auf dem Rhein bei Bi[REDACTED] ereignet hat. Der Beklagte zu 1 ist Eigner des MS "A[REDACTED]", das zur Zeit des Unfalles vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Beide Schiffe sind etwa gleich groß (ca. 350 t), MS "A[REDACTED]" hat eine stärkere Maschine.

Die Schiffe hatten Weizen von P[REDACTED] nach B[REDACTED] gebracht. Nach der Entladung fuhren sie leer rheinabwärts. Vor Ma[REDACTED] meerten die Schiffsführer beide Fahrzeuge aneinander und nahmen gemeinsam einen Lotsen an, der beide Fahrzeuge bis Ma[REDACTED] brachte. Dort wurde die Verbindung der Schiffe wieder gelöst. Bei Bi[REDACTED] kamen die Schiffsführer erneut überein, die Fahrzeuge zusammenzukuppeln und die Talfahrt durch das Neue Fahrwasser zum Zwecke der Kostenersparnis gemeinsam mit einem Lotsen fortzusetzen. Die Vergütung für den Lotsen sollte von jedem Schiff zur Hälfte getragen werden. Eine ausdrückliche

Verabredung zwischen den Schiffsführern darüber, wer von ihnen die Führung der Einheit übernehmen sollte, wurde nicht getroffen.

Nachdem der Lotse Bäder das Ruder auf dem steuerbords befindlichen MS "A[REDACTED]" übernommen hatte, kamen die Motorschiffe bei dem Versuch, das Neue Fahrwasser anzusteuern, an der Südspitze der Mä[REDACTED] auf Grund. Während es dem MS "A[REDACTED]" gelang, mit eigener Kraft wieder freizukommen, mußte MS "Fi[REDACTED]" durch das Vorspannboot "Ge[REDACTED]" losgezogen werden. MS "Fi[REDACTED]" trug erhebliche Beschädigungen davon. Nach dem Unfall ist MS "A[REDACTED]" auf weitere Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten Ersatz der Hälfte des Schadens, den sie auf insgesamt 3.045,45 DM und 117.878,- bfrs beziffert.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat durch Teilurteil die Klage gegen den Schiffseigner von "A[REDACTED]" dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision gegen das seine Berufung zurückweisende Urteil will der Beklagte zu 1 die Abweisung der Klage erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Zwischen den Parteien ist, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, unstreitig, daß der Unfall auf einen nautischen Fehler des Lotsen zurückzuführen ist. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt, die Aufgabe des Lotsen habe darin bestanden, den Schleppzug, den die zusammengekoppelten Motorschiffe nach § 1 h RhSchPVO gebildet hätten, sicher durch



das Neue Fahrwasser zu führen. Zu diesem Zweck habe er im Einverständnis beider Schiffsführer die Führung des Ruders auf MS "A [REDACTED]" übernommen. Darin liege eine stillschweigende Vereinbarung der beiden Schiffsführer, daß die Führung des Schleppzuges bei dem MS "A [REDACTED]" liegen sollte. Der Lotse sei als Gehilfe und Berater des Schiffsführers von "A [REDACTED]" Besatzungsmitglied allein dieses Schiffs gewesen und sei nur den Weisungen des Schiffsführers von "A [REDACTED]", nicht aber den Weisungen des Führers von "Fi [REDACTED]" unterworfen gewesen. Den stehe nicht entgegen, daß der Lotse von beiden Schiffsführern gemeinsam angeheuert und bezahlt worden sei. Die Erfüllung des zwischen beiden Schiffsführern und dem Lotsen geschlossenen Anstellungsvertrages sollte in der Weise erfolgen, daß der Lotse als Gehilfe und Berater des Führers von "A [REDACTED]" die Steuerung dieses Schiffes übernahm und damit zugleich den Interessen des an "A [REDACTED]" festgemeerten MS "Fi [REDACTED]" diene. Für das nautische Verschulden des Lotsen (dessen Haftung gründet sich auf § 823 BGB) habe der beklagte Schiffseigner nach §§ 2, 3, 114 BSchG einzustehen; ob der Beklagte sich dessen bewußt geworden sei, sei ohne Belang.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts stehen im Einklang mit den Grundsätzen des Urteils des erkennenden Senats, das inzwischen am 27. Januar 1966 (II ZR 42/64; VersR 1966 S. 335; ZfB 1966 S. 170) ergangen ist. Dort hat sich der erkennende Senat im wesentlichen bereits mit den Argumenten auseinandergesetzt, die auch im vorliegenden Fall die Revision vorbringt. Unrichtig ist die Ansicht der Revision, ein Schiffsführer könne auf dem Rhein gleichzeitig zwei Schiffe eines Schleppzuges führen. Das verstieße gegen § 2 Nr. 1, Nr. 4 RhSchPVO; vielmehr muß jedes Schiff einen Führer haben, der das Rheinpatent (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 2 Anm. 4) besitzt. Da der Lotse das Ruder auf MS "A [REDACTED]" bediente, war er als Gehilfe des Schiffs-

führers von "A[REDACTED]", der gleichzeitig Schleppzugführer war, Besatzungsangehöriger allein dieses Schiffs. Er war nur den Weisungen des Schiffsführers von "A[REDACTED]", nicht aber denen des Führers von "Fi[REDACTED]" unterworfen. Zutreffend weist das Berufungsgericht darauf hin, daß es untragbar wäre, den Lotsen den möglicherweise widersprechenden Weisungen mehrerer Schiffsführer zu unterwerfen, die im übrigen nicht einander gleichgeordnet sind, da der Anhang (MS "Fi[REDACTED]") die Weisungen des Schleppzugführers (MS "A[REDACTED]") zu befolgen hat (§ 2 Nr. 4 Abs. 2 RhSchPVO). Wenn aber der Lotse den Weisungen des Anhangführers nicht unterworfen war, konnte er auch nicht zur Besatzung dieses Schiffes gehören; er war nicht "auf dem Schiffe", nämlich dem MS "Fi[REDACTED]", "angestellt" (§ 3 Abs. 2 BSchG) und befand sich nicht an Bord dieses Schiffes (§ 3 Nr. 2 RhSchPVO). Die Gegenansicht würde zu dem Ergebnis führen, daß der Anhang für das Verschulden des Schleppers haften würde (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG), was mit der Vorschrift des § 4 Abs. 3 BSchG nicht zu vereinbaren wäre. Da der Lotse zur Schiffsbesatzung von MS "A[REDACTED]" gehörte und der Schiffseigner von "Fi[REDACTED]" "Dritter" im Sinne des § 3 Abs. 1 BSchG war, wird durch die Inanspruchnahme des beklagten Schiffseigners von "A[REDACTED]" entgegen der Ansicht der Revision der Grundsatz der adjektivischen Haftung des Schiffseigners nicht verletzt.

Die Ansicht der Revision, der beklagte Schiffsführer von "A[REDACTED]" habe keine Befehlsgewalt über MS "Fi[REDACTED]", steht in eindeutigen Widerspruch zu § 2 Nr. 4 Abs. 2 S. 1 RhSchPVO.

Der vorliegende Fall weist gegenüber dem durch das oben bezeichnete Urteil des erkennenden Senats entschiedenen Fall die Besonderheit auf, daß, wie das Berufungsgericht annimmt, von beiden Schiffsführern der Dienstvertrag mit dem Lotsen geschlossen worden ist. Ob die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil eine solche Annahme rechtfertigen,

kann dahingestellt bleiben. Denn auch wenn die Annahme richtig ist, kann die Revision keinen Erfolg haben. Es taucht allerdings dann die Frage auf, ob nicht die Klägerin unter dem Gesichtspunkt einer vertraglichen Haftungsgemeinschaft die Mitverantwortung für das Verschulden des Lotsen zu tragen hat. Einer Entscheidung bedarf diese Frage nicht. Denn selbst wenn man sie bejahen würde, könnte die Schadensverteilung nach den Umständen des Falles nicht zu einer Minderung über die Hälfte des Schadensbetrages führen. Mehr hat aber die Klägerin nicht eingeklagt.

Hiernach ist die Revision nicht begründet. Die Kostenentscheidung stützt sich auf § 97 ZPO.

Dr.Fischer

Dr.Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel