

46

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BinnSchVerfG § 14; Revidierte Rheinschiffahrtsakte
v. 17. Oktober 1868 idF der Bek. v. 11. März 1969,
BGBl II 597, Art. 34 Nr. II c

- a) Die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte für
Streitigkeiten aus Schiffsunfällen umfaßt auch das
Gebiet der unmittelbar am Rhein gelegenen Häfen.
- b) Zu diesen Streitigkeiten gehören auch solche wegen
Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch den
Hafenunterhaltungspflichtigen.

BGH, Urt. v. 21. Dezember 1972 - II ZR 11/72 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln;
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 11/72

URTEIL

Verkündet am
21. Dezember 1972
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der D[REDACTED]-R[REDACTED]-Häfen-Aktiengesellschaft,
D[REDACTED], A[REDACTED] R[REDACTED] Straße [REDACTED] - [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand Direktor Dr.-Ing. Gerhard
F[REDACTED], M[REDACTED] und Direktor Klaus van L[REDACTED], D[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Schiffseigner und Schiffer Cornelis van der G[REDACTED] vom
MS "M[REDACTED]" aus U[REDACTED]/Holland, J[REDACTED]-W[REDACTED] [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer des Klägers:

D[REDACTED] S[REDACTED] M[REDACTED] N.V., vertreten durch
Direktor Dr. W. F. van G[REDACTED], R[REDACTED]/Holland, W[REDACTED]
[REDACTED]

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Dezember 1972
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Rheinschiffahrtsobergerichts Köln
vom 3. Dezember 1971 - 3 U 67/71 - wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

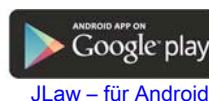
Tatbestand

Am 1. Dezember 1970 sollte der Tankleichter "D [REDACTED]",
der der Streithelferin des Klägers gehört, leer eine Reise
von Duisburg nach Rotterdam antreten. Während der Leichter
im Duisburger Parallelhafen über Steuer mit grasendem Bug-
anker in Richtung Rhein verschleppt wurde, ereignete sich
plötzlich in der Nähe des Vorschiffs eine heftige Unter-
wasserexplosion. Hierdurch wurden der Leichter und das
in der Nähe des Explosionsorts stillliegende MS "M [REDACTED]"
schwer beschädigt.

Der Kläger ist der Eigner des MS "M [REDACTED]". Er verlangt
- mit der vor dem Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhr-
ort erhobenen Klage - von der beklagten D [REDACTED]-
Häfen AG seinen Explosionsschaden ersetzt. Diesen beziffert
er bis jetzt auf 58.195 DM und 137.199,50 hfl. Nach seinem Vor-
bringen wurde die Explosion dadurch verursacht, daß der



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



grasende Anker des Tankleichters die Zündung eines Sprengkörpers berührte. Dieser habe seit den mehrfachen Bombardierungen der D[REDACTED]-Häfen im letzten Weltkrieg in der Hafensohle gelegen und sei dort deshalb nicht aufgefunden und entfernt worden, weil die Beklagte ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen sei.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat in erster Linie die Einrede der sachlichen Unzuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts erhoben. Sie meint, Streitigkeiten über Schiffsunfälle, die sich nicht auf dem Rhein, sondern in einem lediglich mit diesem verbundenen Hafenbecken ereignet hätten, könnten überhaupt nicht vor die Rheinschiffahrtsgerichte gebracht werden. Zumindest seien diese nicht für Klagen wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch einen Hafenunterhaltungspflichtigen zuständig.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat - nach abgesonderter Verhandlung - die Einrede der Beklagten verworfen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die hiergegen gerichtete Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgt die Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

Nach § 14 Abs. 2 Satz 1 RinnSchVerfG sind Rheinschiffahrtssachen nur die in Art. 34 und 34^{bis} der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte) bezeichneten bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen, die sich auf Vorgänge auf dem Rhein abwärts von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel beziehen. Dazu gehören, soweit das hier interessiert,

nu erste dext⁷⁶
doc^{7m}

auch "Klagen wegen Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden andern verursacht haben" (Art. 34 Nr. II c). Dabei macht es nach Ansicht des Berufungsgerichts keinen Unterschied, ob sich ein Schiffsunfall auf dem Strom oder in den Gewässern eines, wie der Duisburger Parallelhafen, lediglich unmittelbar am Rhein liegenden Hafens ereignet hat. Ferner steht es nach den Darlegungen des Berufungsgerichts einer Anwendung des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte nicht entgegen, wenn der Klageanspruch nicht auf das schuldhaftes Verhalten eines Schiffers, sondern auf die Verletzung der einem Hafenunterhaltungspflichtigen obliegenden Verkehrssicherungspflicht gestützt ist. Demgegenüber meint die Revision, die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte erstrecke sich im Rahmen des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte lediglich auf Vorgänge, die sich auf dem Strome selbst zugetragen hätten. Auch handle es sich bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht keinesfalls mehr um eine Klage nach Art. 34 Nr. II c der Akte. In beiden Punkten ist der Revision nicht zu folgen.

I. Die Revision leitet ihre Ansicht, die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte sei auf Streitigkeiten über Schiffsunfälle auf dem Strom beschränkt und könne deshalb nicht Klagen wegen eines derartigen Unfalls in einem lediglich unmittelbar am Rhein gelegenen Hafen umfassen, in erster Linie aus § 14 Abs. 2 Satz 1 BinnSchVerfG her. Dabei verkennt sie, daß diese Vorschrift die in der Mannheimer Akte enthaltenen Zuständigkeitsregelungen weder einseitig abändern konnte noch wollte. Vielmehr verweist § 14 Abs. 2 Satz 1 BinnSchVerfG ausdrücklich auf die Zuständigkeitsbestimmungen der Mannheimer Akte. Außerdem heißt es in § 14 Abs. 1 BinnSchVerfG, daß in Binnenschiffahrtssachen, die Rheinschiffahrtssachen sind, die Vor-

schriften des ersten Abschnitts dieses Gesetzes nur gelten, soweit sich aus den Bestimmungen der Mannheimer Akte nichts anderes ergibt. Damit brachte der Bundesgesetzgeber ganz allgemein zum Ausdruck, daß sich die Bundesrepublik - im Gegensatz zu der Note der Reichsregierung vom 14. November 1936 (RGBl. II 361; vgl. auch Koffka, Deutsche Justiz 1936, 1801) - an die Bestimmungen der Mannheimer Akte gebunden hält.

Für die Beurteilung der Frage, ob die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte auch Streitigkeiten über Schiffsunfälle in einem nicht am offenen Strom liegenden Rheinhafen umfaßt, kommt es danach allein auf den Inhalt der Mannheimer Akte an. Diese befaßt sich aber nicht nur, wie die Revision aus deren Art. 1 herleitet, mit der Schifffahrt auf dem Strome selbst. Vielmehr enthält sie eine Reihe von Bestimmungen über die Häfen und Landungsplätze, insbesondere auch über deren Einrichtung und Benutzung (Art. 11 Abs. 1, Art. 27). Auch weist sie Streitigkeiten wegen Zahlung von Gebühren für die Benutzung eines Hafens oder eines Landungsplatzes sowie für den Gebrauch ihrer Einrichtungen ausdrücklich den Rheinschiffahrtsgerichten zu (Art. 34 Nr. II a). Dabei unterscheidet sie weder hier noch an anderen Stellen zwischen den am offenen Rhein liegenden (Strom-)häfen und jenen, deren künstlich geschaffene Becken unmittelbar oder über einen kurzen Stichkanal in den Strom münden und von denen es bei Unterzeichnung der Mannheimer Akte beispielsweise in Ruhrort schon einige gab (Der Große Brockhaus, 16. Aufl. Stichwort: Duisburg). Deshalb vermag der Senat der Revision nicht zu folgen, wenn sie im Gegensatz zu den Vorinstanzen meint, die Bestimmung des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte sei auf Vorgänge auf dem Strom beschränkt und umfasse jedenfalls nicht die künstlich geschaffenen, nicht am offenen Strom liegenden Häfen (vgl. auch BGH, Urt. v. 18. Mai 1967 - II ZR 28/65 - VersR 1967, 949). Zudem wäre es auch kaum verständlich, daß sich das Wort "Anlanden"

in Art. 34 Nr. II c der Akte nur auf die Stromhäfen und nicht auf die zahlreichen, in gleicher Weise der Rheinschiffahrt dienenden weiteren Rheinhäfen beziehen soll.

Abschließend ist zu diesem Punkte zu bemerken, daß sich der Senat mit seiner Ansicht, Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte gelte für alle unmittelbar am Rhein liegenden Häfen, in Übereinstimmung mit der - von Anfang an unveränderten - Rechtsprechung der Zentralkommission für den Rhein befindet (vgl. hierzu die zahlreichen bei Walther, La Jurisprudence de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin 1832 - 1894 auf S. 85 ff aufgeführten Entscheidungen sowie das Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission vom 15. Februar 1969, abgedruckt in ZfB 1969, 168). Dieser Rechtsprechung sind die Rheinschiffahrtsgerichte - von wenigen Ausnahmen abgesehen - stets gefolgt (Walther aaO; vgl. weiter Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 3. Aufl. S. 36/39 und 4. Aufl. S. 16/17). Sie stimmten hierbei, was die Duisburg-Ruhrorter-Häfen angeht, auch mit der Auffassung der Preußischen Regierung überein, wie sie in der Preußischen Verordnung betr. die Errichtung eines Rheinschiffahrtsgerichts in Ruhrort vom 20. August 1900 (PrGS S. 314) und in der Preußischen Verordnung betr. die Änderung der Bezirke des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg und in Duisburg-Ruhrort vom 28. September 1905 (PrGS S. 371) zum Ausdruck gekommen ist. Beide Verordnungen gehen bei der Abgrenzung der Bezirke dieser Gerichte ohne weiteres davon aus, daß ihre Zuständigkeit auch die nicht am offenen Strom liegenden Teile der D [REDACTED] -Häfen umfaßt.

II. Die Revision stützt ihre Ansicht, die vorliegende Klage falle nicht unter Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte, weiter darauf, daß in der Bestimmung nur von Klagen

wegen solcher Beschädigungen die Rede sei, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden andern verursacht haben; um eine solche Person handle es sich bei der Beklagten aber nicht. Daran ist richtig, daß bei einer allein am Wortlaut des Art. 34 Nr. II c der Akte ausge- richteten Auslegung keine Klagen unter diese Bestimmung fal- len, die nach einem Schiffsunfall von den Interessenten des geschädigten Schiffes gegen einen Hafenunterhaltungs- pflichtigen wegen Verletzung der ihm obliegenden Verkehrs- sicherungspflicht erhoben werden. Nun hat sich aber die Rechtsprechung trotz des internationalen Charakters der Mannheimer Akte mit einer lediglich wortgemäßen Auslegung des Art. 34 Nr. II c nicht begnügt. Hierzu hat sie einmal der Gedanke bewogen, daß es, schon um widersprechende Entscheidungen über denselben Schiffsunfall zu vermeiden, im Sinne dieser Bestimmung liegt, wenn die Verschuldens- frage bei Anfahrungen, Kollisionen oder Fernschädigungen im Rahmen der Rheinschiffahrt der einheitlichen Beurtei- lung durch eines der Rheinschiffahrtsgerichte überlassen werden kann. Zum anderen hat in diesem Zusammenhang die Überlegung eine nicht unerhebliche Rolle gespielt, daß Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte, dessen Fassung auf die Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 (Mainzer Akte) zurückgeht, einer sinnvollen Anpassung an die seit damals eingetretenen technischen Änderungen bedarf, wenn die Bestimmung weiter die Aufgabe erfüllen soll, für eine rasche, sachkundige und einheitliche Rechtsprechung im Bereich der Rheinschiffahrt zu sorgen. Mit Rücksicht darauf wird es deshalb für zulässig erachtet, vor den Rheinschiffahrtsgerichten nicht nur gegen den Schiffer zu klagen, sondern - sofern die sonstigen Voraussetzungen des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte vorliegen - Schadensersatzansprüche auch gegen die sonstigen Besatzungs- mitglieder, gegen einen Lotsen oder gegen die nach § 3 BinnSchG mithaftenden Schiffseigner und Ausrüster (vgl. § 2 Art. 1 BinnSchG) zu verfolgen, wobei auch

vertragliche Ansprüche aus dem Schleppvertrag nach einer Kollision oder Fernschädigung geltend gemacht werden können (BGH Urt. v. 24. Mai 1971 - II ZR 128/69 - LM Nr. 4 zu § 14 BinnSchVerfG). Aus denselben Gründen wird auch die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte für Ausgleichsansprüche zwischen mehreren schuldigen Schiffen oder zwischen dem Schiffseigner und einem Lotsen bejaht (BGH, Urt. v. 28. September 1972 - II ZR 6/71 - ZfB 1972, 506).

Das alles vermag auch die Revision nicht zu bezweifeln. Sie meint jedoch, der Tatbestand für eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch einen Hafenunterhaltungspflichtigen erweise sich als ein völlig anderer Unfallvorgang als derjenige, der von Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte erfaßt werde. Hier handle es sich um einen Fehler, den ein nicht unmittelbar an der Schifffahrt Beteiligter begangen habe. Sein Verhalten habe nichts mit der "Fahrt" eines Schiffes oder dessen "Anlanden" zu tun. Die Beurteilung eines derartigen Fehlers könne auch nicht deshalb der Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte unterstellt werden, weil es bei der Frage eines etwaigen Mitverschuldens des durch die Nachlässigkeit eines Verkehrssicherungspflichtigen beschädigten Schiffes auch auf nautische Kenntnisse ankommen könne. Ferner dürfe nicht unbeachtet bleiben, daß der Senat in einem Falle der Amtspflichtverletzung (BGHZ 45, 237 ff) und weiter bei der Geltendmachung von Aufwendungsersatzansprüchen für die Suche nach einem verloren gegangenen Anker (Urt. v. 24. Mai 1971 - II ZR 128/69 - LM Nr. 4 zu § 14 BinnSchVerfG) die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte verneint habe.

Die Bedenken, welche die Revision aus diesen beiden

Entscheidungen gegen die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte für Klagen wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch einen Hafenunterhaltungspflichtigen herleitet, greifen schon deshalb nicht durch, weil ihnen ein jeweils ganz anderer Sachverhalt zugrunde liegt. Im übrigen wird die Frage, ob Ansprüche der Interessenten eines bei einem Schiffsunfall beschädigten Fahrzeugs wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, insbesondere durch die für den deutschen Teil des Rheines unterhaltungspflichtige Bundesrepublik, vor den Rheinschiffahrtsgerichten verfolgt werden können, in der Rechtsprechung der Rheinschiffahrtsgerichte seit vielen Jahren bejaht (RheinSchOG Köln ZfB 1950, 66; RheinSchOG Karlsruhe VersR 1957, 662; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 3. Aufl. S. 30). Der Bundesgerichtshof hat sich dieser Auffassung, wenn auch ohne weitere Begründung, mehrfach angeschlossen (Urt. v. 4. Juni 1956 - III ZR 238/54 - VersR 1956, 504; Urt. v. 6. November 1958 - II ZR 298/56 - VersR 1958, 883; Urt. v. 29. März 1962 - II ZR 43/60 - BGHZ 37, 69; Urt. v. 2. Mai 1963 - II ZR 122/61 - VersR 1963, 551; Urt. v. 27. April 1964 - II ZR 222/62 - VersR 1964, 672; Urt. v. 17. Dezember 1964 - II ZR 53/63 - VersR 1965, 336; vgl. außerdem Urt. v. 18. Mai 1967 - II ZR 28/65 - VersR 1967, 949 und Urt. v. 28. Februar 1969 - II ZR 144/67 - VersR 1969, 441). Diese Rechtsprechung, soweit sie vor der Revision der Mannheimer Akte in dem Straßburger Übereinkommen vom 20. November 1963 liegt, konnte den in der Rheinzentralkommission durch Bevollmächtigte vertretenen Vertragsstaaten der Mannheimer Akte bei ihren Revisionsverhandlungen nicht unbekannt gewesen sein. Wenn sie es dennoch bei der - in solcher Weise von der Rechtsprechung verstandenen - Fassung des Art. 34 Nr. II c beließen, obwohl sich die Revisionsverhandlungen auch mit den Zuständigkeitsregelungen der Mannheimer Akte für die Rheinschiffahrts-

gerichte befaßten (vgl. den neu in die Akte eingefügten Art. 34^{bis}), so spricht dieses Verhalten der Vertragsstaaten dafür, daß sie die dargelegte Rechtsprechung nicht als einen Widerspruch zu dem Inhalt des Art. 34 Nr. II c der Mannheimer Akte ansehen.

Danach haben die Vorinstanzen zu Recht die Einrede der Beklagten verworfen, die Rheinschifffahrtsgerichte seien für die Entscheidung des streitigen Klageanspruchs nicht zuständig.

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Schulze

Dr. Tidow

Fleck