

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1970 §§ 1.04, 1.07, 1.08

- a) Ein Schiff darf stets nur so tief abgeladen werden, daß ein hinreichender Sicherheitsabstand zwischen seinem Boden und der tatsächlichen Mindestdiefe des Fahrwassers verbleibt.
- b) Ein Schiff braucht beim Befahren des Rheins nur dann mit einer Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug ausgerüstet zu sein, wenn das durch schiffahrtsrechtliche Vorschriften ausdrücklich vorgeschrieben oder von der Schiffsuntersuchungskommission angeordnet worden ist.

BGH, Urt. v. 7. Juli 1980 - II ZR 19/79 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 19/79

URTEIL

Verkündet am
7. Juli 1980
Kaufmann
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigentümers und Schiffsführers Roelof S. [REDACTED],
D. [REDACTED] (N. [REDACTED]), Johan-F. [REDACTED] A.,

Beklagten, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma De [REDACTED]-L [REDACTED], Schadensverzekering N. V.,
Na [REDACTED] [REDACTED], A. [REDACTED] (N. [REDACTED]),

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer:

Firma Karl Nag [REDACTED], Fr. [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte
II. Instanz:

Rechtsanwälte Dr. [REDACTED], [REDACTED]
und [REDACTED]-[REDACTED], M. [REDACTED] [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Juni 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stempel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten und auf die Anschlußrevision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 19. Dezember 1978 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Februar 1974 fuhr das im Eigentum des Beklagten stehende und von ihm selbst geführte MS "R[REDACTED]" (85 m lang; 8,20 m breit; 1.188 t) auf dem Rhein unterhalb Straßburg beladen zu Tal. Bei Strom-km 302,5 begegnete das Schiff mit dem zu Berg kommenden TMS "Z[REDACTED]" backbord an backbord. Dabei geriet MS "R[REDACTED]" im Fahrwasser auf Grund und blieb kopfvor zu Tal stehen. Ebenso erging es dem von der Klägerin gegen die Gefahren der



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Schiffahrt versicherten MS "H2-A2" (55,4 m lang; 7,15 m breit; 499 t), das beladen in einem Abstand von ca. 350 m MS "R2" gefolgt war und wegen der linksrheinischen Bergfahrt zwischen der Steuerbordseite dieses Schiffes und einem zur Kennzeichnung der rechten Fahrwassergrenze bei Strom-km 302,510 ausgelegten Wahrschaufloß hindurchfahren wollte. Während anschließend beide - etwa auf gleicher Höhe nebeneinander befindlichen - Fahrzeuge versuchten, mit eigener Kraft freizukommen, näherte sich ein weiterer beladener Talfahrer, das der Streithelferin der Klägerin gehörende MS "U2" (79,95 m lang; 8,18 m breit; 1.154 t). Diesem war von der Bergfahrt etwa 1,5 km oberhalb der Unfallstelle das Festkommen des MS "R2" und des MS "H2-A2" gewarschaut worden. Danach versuchte seine Führung, zunächst durch Aufdrehen über Backbord, sodann über Steuerbord mit MS "U2" ständig zu werden. Da beide Manöver mißlangen, geriet das Schiff in Querlage gegen das Heck des MS "H2-A2". MS "R2" war zu diesem Zeitpunkt bereits wieder freigekommen.

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - von dem Beklagten den Kollisions-schaden der Interessenten des MS "H2-A2" ersetzt. Sie hat behauptet, MS "R2" habe sich festgefahren, weil es zu tief abgeladen gewesen sei. Da es infolge des Festkommens MS "H2-A2" den Weg versperrt habe, sei dieses Fahrzeug beim Ausweichen nach Steuerbord außerhalb der im Unfallbereich engen Fahrrinne ebenfalls auf Grund geraten. Die Klägerin und ihre Streithelferin haben beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 50.536,66 DM

und von 49.360,60 hfl beziehungsweise des entsprechenden Gegenwerts in Deutscher Mark nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich mit MS "R[REDACTED]" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend.

Der Beklagte, der MS "R[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt hat, hat bestritten, daß dieses Schiff zu tief abgeladen gewesen sei. Es sei deshalb bei der Begegnung mit TMS "Z[REDACTED]" mitten im Fahrwasser stehen geblieben, weil sich dort eine unbekannte Untiefe befunden und der Bergfahrer das Wasser weggezogen habe. Auch sei an der Steuerbordseite des MS "R[REDACTED]" genügend Raum für eine sichere Vorbeifahrt des MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" vorhanden gewesen. Zudem sei MS "U[REDACTED]" nur deshalb gegen MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" geraten, weil dessen Führung jeweils falsch aufgedreht habe und das Ankergeschirr des Schiffes defekt gewesen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, wobei "der Beklagte für 1/3 des gerechtfertigten Teils des Klageanspruchs allein haftet, für 2/3 als Gesamtschuldner mit der Streithelferin der Klägerin und dem mit dieser haftenden Besatzungsmitglied des MS 'U[REDACTED]'". Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt der Beklagte die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin verfolgt mit der Anschlußrevision den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Der Beklagte beantragt, die Anschlußrevision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

I. Ohne Erfolg wendet sich die Revision allerdings gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß MS "R[REDACTED]" zu tief abgeladen gewesen sei und sich deshalb festgefahren habe.

1. Zum Unfallzeitpunkt hielt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die Strecke unterhalb Straßburg eine Mindesttiefe von 1,70 m für das Fahrwasser bezogen auf den gleichwertigen Wasserstand des Rheins vor. Das war in Schifffahrtskreisen allgemein bekannt (vgl. z.B. Editions de la Navigation du Rhin, Rheinatlas 1973 S. 16; das Aufstauen des Rheins oberhalb der Staustufe Gamsheim - Strom-km 309,1 - begann erst im März 1974, vgl. ZfBuW 1974, 165 und 415). Da nach der vom Rheinschifffahrtsgericht eingeholten Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamts Offenburg vom 5. April 1977 am Unfalltag der Wasserstand am Pegel Straßburg um 45 cm über dem gleichwertigen Wasserstand lag, ergibt sich eine tatsächliche Mindesttiefe des Fahrwassers von 2,15 m. Demgegenüber war - nach den insoweit nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts - MS "R[REDACTED]" auf 2,20 m, somit in jedem Falle zu tief abgeladen. Dem würde nicht entgegenstehen, falls das Schiff unter Benutzung des jeweils tiefsten Teils des Fahrwassers die Reise unterhalb Straßburg ohne die Gefahr einer Grundberührung hätte vornehmen können. Denn die Führung eines Schiffes muß auch

damit rechnen, daß sie - beispielsweise bei Begegnungen, bei Überhol-, Dreh- oder Ausweichmanövern - den Teil des Fahrwassers befahren muß, dessen Tiefe nicht oder nur wenig unter die amtliche Sollsohle reicht. Deshalb darf ein Schiff stets nur so tief abgeladen werden, daß ein hinreichender Sicherheitsabstand zwischen seinem Boden und der tatsächlichen Mindestdtiefe des Fahrwassers vorhanden ist.

2. Kommt ein Schiff, das zu tief abgeladen ist, im Fahrwasser fest, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß dieser Fehler den Unfall verursacht hat (vgl. auch Senatsurt. v. 15. Oktober 1979 - II ZR 80/77, VersR 1980, 65, 66). Diesen Beweis hat der Beklagte nicht erschüttert. Zwar hat er behauptet, MS "R[REDACTED]" habe sich auf einer im Fahrwasser befindlichen unbekannten Untiefe festgefahren. Jedoch hat er für die Richtigkeit dieser - bestrittenen - Behauptung keinen Beweis antreten können. Entgegen der Ansicht der Revision brauchte sich daher das Berufungsgericht mit diesem Punkt nicht weiter zu befassen.

II. Lädt ein Schiffer sein Fahrzeug für die vorgesehene Reise zu tief ab, so ist darin ein schuldhafter Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPolVO zu sehen. Nach dieser Vorschrift haben die Schiffsführer über die Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung hinaus alle Vorichtsmaßregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um Beschädigungen anderer Fahrzeuge oder Behinderungen der Schifffahrt zu vermeiden. Solche Beschädigungen oder

Behinderungen können auch eintreten, wenn ein Schiff infolge zu großen Tiefgangs im Fahrwasser festkommt. Deshalb gebietet die allgemeine Sorgfaltspflicht den Schiffern, dafür zu sorgen, daß ihr Fahrzeug für die zu befahrende Strecke nicht zu tief abgeladen ist.

Demgegenüber kommt ein Verstoß des Beklagten gegen § 1.07 RheinSchPolVO nicht in Betracht. Diese Vorschrift betrifft, was die Anschlußrevision verkennt, allein die Verpflichtung der Schiffsführer, die durch Einsenkungsmarken am Schiffskörper gekennzeichnete größte Abladentiefe nicht zu überschreiten. Sie hat damit, ob ein Schiff wegen des tatsächlich vorhandenen Wasserstands einen zu großen Tiefgang hat, nichts zu tun.

III. Entgegen der Ansicht der Revision war der Verstoß des Beklagten gegen § 1.04 RheinSchPolVO adäquat ursächlich für das Festkommen des MS "HE-AL" und den nachfolgenden Zusammenprall zwischen diesem Fahrzeug und MS "U[REDACTED]". Dem stehen weder die von dem Berufungsgericht angenommenen Fehler der Führungen des MS "HE-AL" und des MS "U[REDACTED]" noch der Umstand entgegen, daß - was das Berufungsgericht offen gelassen hat - der Steuerbordbuganker des MS "U[REDACTED]" nicht einsatzfähig gewesen sein soll.

1. Es ist richtig, daß MS "HE-AL" bei dem vom Berufungsgericht festgestellten Tiefgang von 2,10 m im Hinblick auf die tatsächliche Mindestdtiefe des Fahrwassers von 2,15 m ebenfalls zu tief abgeladen war.

Jedoch zeigt schon die nicht geringe Zahl von Unfällen zu tief abgeladener Fahrzeuge, daß eine solche Beladung oder ein Festkommen derartiger Fahrzeuge innerhalb des Fahrwassers nicht ganz unwahrscheinlich ist.

2. Es liegt nicht, wie die Revision weiter meint, vollkommen außerhalb des Vorhersehbaren, daß es dem Schiffer von MS "U[REDACTED]" nicht gelungen ist, sein Fahrzeug vor dem Erreichen der Unfallstelle ständig zu machen. Die beiden Aufdrehmanöver sind, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, mißlungen, weil der Schiffer das erste Manöver übereilt und an einer zu engen Stelle angesetzt hat. Derartige Fehler sind bei den schwierigen Fahrwasserverhältnissen am Oberrhein und der - unbestritten - starken Strömung zur Unfallzeit keineswegs außergewöhnlich. Ferner wird der adäquate Zusammenhang nicht dadurch beseitigt, daß der Steuerbordbuganker des MS "U[REDACTED]" unklar gewesen sein soll und dieses Fahrzeug - nach den Angaben seines Schiffers - über keine Sprechfunkanlage für die Verständigung von Schiff zu Schiff verfügt hat. Eine solche Anlage brauchte das Schiff, wie noch auszuführen sein wird, nicht zu besitzen. Auch sind Mängel am Ankergeschirr jedenfalls nicht so selten, daß sie dem Bereich des Nichtvorhersehbaren zuzurechnen wären.

IV. Ohne Erfolg greift die Anschlußrevision mit einer Verfahrensrüge die Feststellung des Berufungsgerichts an, die Führung des MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" habe durch das zu tiefe Abladen ihres Fahrzeugs den streitigen Schaden mitverursacht.

Zutreffend ist insoweit, daß die Klägerin Sachverständigenbeweis für die Behauptung angeboten hat, MS "R[REDACTED]" habe durch den Versuch, mit eigenem Maschineneinsatz freizukommen, die Fahrwassertiefe verändert und dadurch das Festfahren des MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" bewirkt. Jedoch übersieht die Anschlußrevision, daß es auf die Frage, ob und wie Turnmanöver des MS "R[REDACTED]" die Stromsohle verändert haben können, hier deshalb nicht ankommt, weil die Klägerin nicht hat beweisen können, daß dieses Fahrzeug schon vor dem Festfahren des in einer Entfernung von nur etwa 350 m nachfolgenden MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" mit derartigen Manövern begonnen hatte.

V. Mit Grund wenden sich Revision und Anschlußrevision hingegen gegen die Abwägung der Schwere des auf Seiten der drei Schiffsführungen obwaltenden Verschuldens (§ 92 Abs. 2, § 92 c BinnSchG) durch das Berufungsgericht.

1. Insoweit hat das Berufungsgericht seine Ausführungen auf den Satz beschränkt, "das Verschulden (sei) auf allen drei Schiffen als gleich schwer einzuschätzen". Daraus läßt sich - auch im Zusammenhang mit dem weiteren Inhalt der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils - nicht erkennen, aus welchen Gründen das Berufungsgericht zu dieser "Einschätzung" gekommen ist. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wieso das Verschulden des Schiffsführers von MS "U[REDACTED]", der ganz andere Fehler als die Schiffer des MS "R[REDACTED]" und des MS "H[REDACTED]-A[REDACTED]" begangen hat, jeweils gleich schwer wie das der beiden letzten wiegt, von denen seinerseits der Beklagte sein Fahrzeug

noch tiefer als MS "H-A" abgeladen und es damit ganz besonders der Gefahr des Festkommens ausgesetzt hatte.

2. Das Berufungsgericht hat ferner den Vorwurf gegen den Schiffer des MS "U", die Talreise auf dem stark strömenden Oberrhein mit nicht einsatzfähigem Steuerbordbuganker angetreten zu haben, nicht geprüft und ihn deshalb, sofern er berechtigt ist, bei der Schuldabwägung nicht berücksichtigen können. Gerade ein solcher Fehler kann besonders schwer wiegen. Er kann allerdings (aus Kausalitätsgründen) überhaupt nur dann ins Gewicht fallen, wenn der Zusammenprall zwischen MS "H-A" und MS "U" bei einem klaren Steuerbordbuganker vermeidbar gewesen wäre.

3. Rechtlich nicht beizutreten ist außerdem der - offenbar bei der Schuldverteilung mit verwerteten - Ansicht des Berufungsgerichts, es sei vorwerfbar, daß ein Schiff von der Größe des MS "U" im Jahre 1974 noch ohne Sprechfunkanlage für die Verständigung von Schiff zu Schiff gefahren sei:

Nach der ausdrücklichen Regelung der Rheinschiffahrts-polizeiverordnung müssen Radarfahrer sowie Schub- und Schleppverbände von einer bestimmten Länge an mit einer Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug ausgerüstet sein (§ 6.33 Nr. 1, §§ 8.06, 8.12 Nr. 1). Für alle anderen den Rhein befahrenden Schiffe ist die Frage einer solchen Ausrüstung nach der allgemeinen Regelung des § 1.08 Nr. 1 RheinSchPolVO zu beurteilen. Danach müssen Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet

sein, daß die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet ist und die Verpflichtungen aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung erfüllt werden können. Diese Bedingungen gelten nach § 1.08 Nr. 3 RheinSchPolVO als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit einem Schiffsattest nach der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe versehen ist, Bau und Ausrüstung den Angaben des Attestes entsprechen und das Fahrzeug nach den Vorschriften der Untersuchungsordnung betrieben wird. Daß MS "U[REDACTED]" nach dem Inhalt des Schiffsattestes mit einer Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug hätte ausgerüstet sein müssen, kann mangels einer solchen Feststellung des Berufungsgerichts nicht angenommen werden. Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe selbst sieht aber nicht die allgemeine Ausrüstung von Schiffen mit einer derartigen Anlage vor; sie befaßt sich mit der Ausrüstungsfrage nur im Zusammenhang mit der "Sondereinrichtung des Steuerhauses für die Führung des Schiffes durch eine Person bei der Radarfahrt" (§§ 9.01 f. RheinSchUO). Das Fehlen einer Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug auf MS "U[REDACTED]" kann daher den Vorwurf mangelhafter Ausrüstung nicht rechtfertigen. Sollte das Berufungsgericht die Notwendigkeit für den Einbau einer solchen Anlage aus der in § 1.04 RheinSchPolVO umschriebenen allgemeinen Sorgfaltspflicht herleiten, so verkennt es, daß die Anforderungen, die an den Bau und die Ausrüstung eines Fahrzeugs zu stellen sind, das den Rhein befährt, sich grundsätzlich aus der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe ergeben (Senatsurt. v. 29. März 1973 - II ZR 8/71, LM § 92 BinnSchG Nr. 19 = VersR 1973, 613 f.). Deshalb kann es einem

Schiffseigner oder Schiffsführer in aller Regel nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn auf ihrem Fahrzeug eine - wie die Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug - die Sicherheit der Schifffahrt erhöhende technische Neuerung fehlt, solange diese weder allgemein durch die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe oder speziell für ihr Fahrzeug im Schiffsattest vorgeschrieben ist. Die gegenteilige Auffassung würde einen Schiffseigner oder Schiffsführer mit einer Verantwortung belasten, die zum Bereich der Schiffsuntersuchungskommissionen und derjenigen Personen gehört, deren Aufgabe es ist, die Vorschriften der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe - auch im Interesse einer einheitlichen Handhabung der Dinge - der jeweiligen technischen Fortentwicklung in Sicherheitsfragen anzupassen.

Der Streitwert wird für das Revisionsverfahren auf 96.791,82 DM festgesetzt.

Stempel Fleck Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe