

11

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 26/79

URTEIL

Verkündet am
22. Mai 1980
Kaufmann
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei Z[REDACTED] AG, Untere R[REDACTED]gasse [REDACTED], B[REDACTED]/S[REDACTED],
vertreten durch Dr. Darius W[REDACTED], Delegierter des Ver-
waltungsrates und Direktor René Bö[REDACTED], Bi[REDACTED]/Sc[REDACTED],
2. des Lotsen August K[REDACTED], Sch[REDACTED]weg [REDACTED], K[REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Vereniging Noord-Nederland, Onderl. Verzekering van Sche[REDACTED],
U[REDACTED]weg [REDACTED], H[REDACTED]/Ho[REDACTED], vertreten durch den Vorsitzenden
ihres Vorstandes Direktor S. de J[REDACTED], dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Mai 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden - unter deren Zurückweisung im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 14. Juli 1976 und das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 5. Dezember 1978 teilweise geändert:

1. Der Zahlungsanspruch ist dem Grunde nach zu 4/5 gerechtfertigt.
2. Es wird festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, an die Klägerin 4/5 des weiteren Schadens zu zahlen, der dieser oder dem Schiffseigentümer de Bo durch den Zusammenstoß vom 10. April 1973 auf dem Rhein zwischen MS "Hollandia" und MS "Ha [REDACTED]" entstanden ist oder noch entsteht. Die Beklagte zu 1 haftet dinglich mit MS "Hallwilersee" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG; der Beklagte zu 2 haftet persönlich unbeschränkt.
3. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Beklagten haben 4/5 der Kosten der Berufung und der Revision zu tragen. Die Entscheidung über alle weiteren Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin war Versicherer des MS "Hol[REDACTED]" (61,97 m lang; 8,38 m breit; 779 t; 430 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eigenerin des MS "Ha[REDACTED]" (79,95 m lang; 9,5 m breit; 1.297 t; 2 x 500 PS). Der Beklagte zu 2 war am 10. April 1973 auf MS "Ha[REDACTED]" als Lotse tätig.

An diesem Tage fuhr MS "Hol[REDACTED]" mit einer Ladung von 644 t Kies (Tiefgang: 2 m) auf dem Oberrhein zu Tal. Gegen 12.45 Uhr stieß es oberhalb von Strom-km 337,7 mit dem zu Berg kommenden und mit 790 t Stückgut (Tiefgang: 2 m) beladenen MS "Ha[REDACTED]" in der rechten Hälfte des Fahrwassers zusammen. Infolge der dabei erlittenen Beschädigung sank MS "Hol[REDACTED]" wenig später auf der elsässischen Seite des Rheins. Die französischen Behörden haben das Wrack des Schiffes einige Zeit danach aus dem Strom entfernen und verschrotten lassen.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten auf Ersatz des Kollisionschadens des Eigentümers de Boer von MS "Hol[REDACTED]" in Anspruch. Sie hat behauptet, der Bergfahrer habe den Talfahrer angewiesen gehabt, an der Backbordseite vorbeizufahren, ihm dort aber nicht genügend Raum für die Begegnung gelassen, so daß es zum Zusammenstoß gekommen sei. Die Klägerin hat zuletzt beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 163.456,63 hfl nebst Zinsen zu verurteilen sowie deren gesamtschuldnerische Haftung für den weiteren Unfallschaden der Klägerin und

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

des Eigentümers de Boer von MS "Hol[REDACTED]" festzustellen, wobei die Beklagte zu 1 jeweils dinglich mit ihrem MS "Ha[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG zu haften habe.

Demgegenüber haben die Beklagten vorgetragen, daß allein der Talfahrer die Kollision verschuldet habe. Dieser habe die Kursweisung des Bergfahrs zu spät befolgt. Auch hätte er, falls die Lage für ihn unklar gewesen sein sollte, Schallzeichen geben müssen.

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

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben den Zahlungsantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Eigentümer de Boer von MS "Hol[REDACTED]" sämtliche Schadensersatzansprüche aus dem Schiffszusammenstoß gegen die Beklagten - vor Klageerhebung - an die Klägerin abgetreten hat. Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg mit Verfahrensründen. Von einer Begründung sieht der Senat insoweit ab (§ 565 a ZPO).

II. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist MS "Ha[REDACTED]" nicht so weit vom rechten Ufer abgegangen, daß MS "Hol[REDACTED]" - entsprechend der ihm von dem Bergfahrer erteilten Weisung - an dessen Backbordseite habe vorbeifahren können; infolgedessen sei der Talfahrer mit der Backbordseite gegen den Backbordbug des MS "Ha[REDACTED]" geraten. Daß diese Feststellungen auf einer Verkennung der Beweislast durch das Berufungsgericht beruhen sollen, ist nicht ersichtlich. Auch sind die zahlreichen Verfahrensrügen, welche die Revision gegen diese Feststellungen erhoben hat, unbegründet. Weiterer Ausführungen hierzu bedarf es nicht (§ 565 a ZPO).

III. Der Beklagte zu 2 hat zur Unfallzeit MS "Ha[REDACTED]" selbständig gefahren, nachdem Schiffsführer Veldhuizen sich einige Minuten vor der Kollision in seine Wohnung begeben hatte. Insoweit übte der Beklagte zu 2 die Funktion eines Besatzungsmitglieds des MS "Ha[REDACTED]" aus. In dieser Eigenschaft trifft ihn der Vorwurf, gegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPolVO verstoßen zu haben, wonach die Bergfahrer beim Begegnen unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs den Talfahrern einen geeigneten Weg frei lassen müssen. Für den daraus den Interessenten des MS "Hol[REDACTED]" entstandenen Schaden ist er nach § 823 BGB ersatzpflichtig. Die Ansicht der Revision, daß die Klage anstatt gegen den Beklagten zu 2 gegen Schiffsführer V[REDACTED] hätte gerichtet werden müssen und sie deshalb gegenüber dem erstgenannten ohne weiteres abzuweisen sei, hat daher keine tatsächliche Grundlage. Auch ist zu diesem Punkte ohne Bedeutung, daß das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung

einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vom 30. August 1972 - BGBl. II 1005 § 3 BinnSchG geändert und § 92 d BinnSchG neu eingeführt hat. Die erste Vorschrift regelt allein die Verantwortlichkeit des Schiffseigners für Schäden, die eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Die zweite Vorschrift stellt im Rahmen der Schadenstellung das Verschulden eines an Bord tätigen Lotsen dem der Besatzung gleich. Nicht richtig ist es ferner, daß das genannte Gesetz die Haftung der Schiffsbesatzung oder des Lotsen beschränkt habe.

IV. Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden der Führung des MS "Hol[REDACTED]" an dem Schiffszusammenstoß verneint. Insoweit ist das angefochtene Urteil, wie die Revision mit Grund rügt, nicht haltbar. Entgegen ihrer Ansicht ist allerdings die Feststellung des Berufungsgerichts, der Talfahrer habe das rechte Ufer weder zu spät noch zu kurz oder zu steil angesteuert, aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht zu beanstanden, wie nicht weiter dargelegt zu werden braucht (§ 565 a ZPO). Hingegen hat das Berufungsgericht nicht berücksichtigt, daß die Führung des MS "Hol[REDACTED]" es unter Verletzung ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPolVO) unterlassen hat, den offenbar unaufmerksamen Bergfahrer durch Abgabe eines langen Tons ("Achtung") oder einer Folge sehr kurzer Töne ("Gefahr eines Zusammenstoßes") mit dem Typhon zu einem Abgehen von dem rechten Ufer zu veranlassen. Die Notwendigkeit hierfür ergab sich daraus, daß infolge der zum rechten Ufer gerichteten

Fahrt des MS "He[REDACTED]" die Lage unklar und dieses Fahrzeug über Funk nicht ansprechbar war, als die Entfernung zwischen den beiden Fahrzeugen noch etwa 300 m betrug (BU S. 7 Mitte). Daß bei einer solchen Entfernung der Bergfahrer noch rechtzeitig nach Steuerbord hätte abgehen können und das im Falle der Abgabe eines Schallzeichens auch geschehen wäre, hat die Klägerin nicht bestreiten können.

V. Im Streitfall stehen alle wesentlichen Umstände für die Schuldverteilung nach § 92 c BinnSchG fest. Der Senat kann sie deshalb selbst vornehmen. Sie führt zu dem Ergebnis, daß die Klägerin 4/5 des Unfallschadens von den Beklagten ersetzt verlangen kann. Ausschlaggebend hierfür ist, daß dem Beklagten zu 2, der mit MS "Ha[REDACTED]" der eigenen Kursweisung zuwider nicht vom rechten Ufer abgegangen ist und damit dem Talfahrer keinen geeigneten Weg für eine Backbordbegegnung frei gelassen hat, ein grobes Verschulden an der Kollision vorzuwerfen ist, wogegen die Führung des MS "Hol[REDACTED]" nur ein einfaches Verschulden trifft, weil sie in der von dem Bergfahrer herbeigeführten unklaren Lage kein Schallzeichen gegeben hat.

VI. Nach Ansicht der Revision steht dem Feststellungsantrag die Einrede der Rechtshängigkeit entgegen, soweit er den Betrag umfaßt, den der französische Staat von dem Eigentümer de Bo[REDACTED] des MS "Hol[REDACTED]" für die Entfernung des Wracks aus dem Rhein verlangt. Das ist schon deshalb nicht richtig, weil zwischen den Parteien des vorliegenden Verfahrens kein Rechtsstreit vor dem Rheinschiffahrtsgericht Straßburg oder der Berufungskammer der Zentral-

kommission für die Rheinschifffahrt darüber anhängig ist, ob die Beklagten verpflichtet sind, die Bo[REDACTED] den Schaden zu ersetzen, der ihm infolge der Inanspruchnahme seitens des französischen Staats wegen der Wrackbeseitigungskosten entsteht (vgl. hierzu die Sachverhaltsdarstellung in den Urteilen der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 22. Oktober 1976 - 46 Z 19/76 und vom 6. November 1979 - 94 Z 21/79, mit welchen diese die Klagen des französischen Staats auf Ersatz der Wrackbeseitigungskosten gegen den Schiffseigentümer de Boer sowie gegen die Beklagte zu 1 abgewiesen hat).

VII. Entgegen der Ansicht der Revision ist der Anspruch auch nicht ganz oder teilweise verjährt:

Die Klageschrift vom 18. Juli 1973 enthält allein den Antrag festzustellen, "daß die Beklagten der Klägerin gesamtschuldnerisch den Schaden zu ersetzen haben, den das MS 'Hol[REDACTED]' durch den Zusammenstoß mit MS 'Hallwilersee' am 10. April 1973 auf dem Rhein zwischen Strom-km 337 und 338 erlitten hat, die Beklagte Ziff. 1 sowohl dinglich mit dem MS 'Ha[REDACTED]' wie auch persönlich im Rahmen von § 114 BinnSchG, der Beklagte Ziff. 2 persönlich unbeschränkt haftend". Zu diesem Antrag hat die Klägerin in der Klageschrift näher ausgeführt, daß MS "Hol[REDACTED]" noch nicht gehoben sei und daher der Schaden der Höhe nach noch nicht beziffert werden könne; sobald das der Fall sei, werde sie die Klage auf Leistung umstellen. Danach kann es, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, nicht zweifelhaft sein, daß der in unverjährter Zeit rechtshängig gewordene Feststellungsantrag den gesamten Schaden der Interessenten des

MS "Hol[REDACTED]" umfaßt hat und nicht lediglich, wie die Revision meint, den Kasko-, Nutzungs- und Inventarschaden hinsichtlich dieses Schiffes. Demgemäß hat die Klägerin, als sie mit Schriftsatz vom 30. März 1976 teilweise zur Leistungsklage übergang und die gesamtschuldnerische Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 163.456,63 hfl beantragte, erklärt, daß damit der Feststellungsantrag der Klageschrift nicht erledigt sei, weil Ladungsschaden, Havarie-grosse-Beiträge sowie die Hebungs- und Wrackbeseitigungskosten noch nicht beziffert werden könnten. Nach alledem hat sie diese Schäden nicht, wie die Revision meint, erst mit diesem Schriftsatz in den Rechtsstreit eingeführt. Einzelne spätere und offenbar mißverständlich formulierte Erklärungen der Klägerin sind insoweit ohne Bedeutung.

VIII. Somit sind der Zahlungsantrag (dem Grunde nach) und der Feststellungsantrag jeweils zu 4/5 begründet. Das war unter teilweiser Abänderung der Entscheidungen

der Vorinstanzen sowie unter Abweisung der weitergehenden
Klage nunmehr auszusprechen.

Stempel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann

BUNDESGERICHTSHOF

II ZR 26/79

BESCHLUSS

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei Z[REDACTED] AG, Untere Ringgasse [REDACTED], B[REDACTED]/S[REDACTED],
vertreten durch Dr. Darius W[REDACTED], Delegierter des Verwaltungsrates und Direktor René Bö[REDACTED], Bi[REDACTED]/S[REDACTED],
2. des Lotsen August K[REDACTED], Sch[REDACTED]weg 1, Ke[REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Vereniging Noord-Nederland, Onderl. Verzekering van Sch[REDACTED],
U[REDACTED]weg [REDACTED], H[REDACTED]/Ho[REDACTED], vertreten durch den Vorsitzenden
ihres Vorstandes Direktor S. de J[REDACTED], dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe am 16. Juni 1980 beschlossen:

Gemäß § 319 ZPO wird die Formel des Urteils vom 22. Mai 1980 dahin berichtigt, daß es

- a) einleitend "Auf die Rechtsmittel der Beklagten"
und
- b) im letzten Absatz anstelle "Die Klägerin hat"
"Die Beklagten haben"

heißen muß.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe