

13

Der das Schiff im übrigen selbst führende Schiffseigner haftet für einen eigenen nautischen Fehler auch dann nur mit Schiff und Fracht, wenn ihm für die zu befahrende Strecke das Patent fehlt und er deshalb vorübergehend die Führung des Schiffes einem Lotsen übertragen hat.

BGH, Urt. v. 22. Mai 1980 - II ZR 27/79 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Kehl

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 27/79

URTEIL

Verkündet am

22. Mai 1980

Kaufmann

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei Z█████ AG, Untere R█████gasse █, B█████/S█████,
vertreten durch Dr. Darius W█████, Delegierter des Verwaltungs-
rats, und Direktor René Bö█████, beide in Bi█████/S█████,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ██████ -

gegen

1. Hielke de Bo█████, Schiffsführer und Schiffseigner
des MS "H█████", I ██████, █,
Sn█████/N█████,

2. Lotse Josef W█████, F█████straße █, G█████,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ██████ -

- 2 -

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 Klägerin werden
- unter Zurückweisung im übrigen - die
Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl
vom 14. Juli 1976 und des Rheinschiffahrts-
obergerichts Karlsruhe vom 5. Dezember 1978
teilweise geändert:

1. Der Klageanspruch ist gegenüber dem
Beklagten zu 2 dem Grunde nach zu 1/5
gerechtfertigt.
2. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.
3. Der Rechtsstreit wird, soweit der Klage-
anspruch dem Grunde nach gerechtfertigt
ist, zur Verhandlung über den Betrag an
das Rheinschiffahrtsgericht Kehl zurück-
verwiesen.

Die Klägerin hat die außergerichtlichen Kosten
des Beklagten zu 1 und 4/5 aller weiteren bis-
herigen Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
Im übrigen bleibt die Kostenentscheidung dem
Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "H[REDACTED]" (79,95 m lang; 9,5 m breit; 1.297 t; 2 x 500 PS). Dieses Schiff fuhr am 10. April 1973 mit 790 t Stückgut auf dem Oberrhein zu Berg. Oberhalb von Strom-km 337 kam ihm das mit 644 t Kies beladene und auf einer Talreise befindliche MS "H[REDACTED]" (61,97 m lang; 8,38 m breit; 779 t; 430 PS) entgegen, dessen Eigner der Beklagte zu 1 war und das von dem Beklagten zu 2 belotst wurde. Während der Begegnung stießen die beiden Fahrzeuge in der rechten Hälfte des Fahrwassers zusammen und erlitten Schäden. Die Beschädigungen des MS "H[REDACTED]" waren so schwer, daß das Schiff wenig später auf der elsässischen Seite des Rheins unterging. Die französischen Behörden haben es einige Zeit danach als Wrack aus dem Strom entfernt und verschrotten lassen.

Mit der Klage fordert die Klägerin von den Beklagten Ersatz ihres Kollisionsschadens. Sie hat behauptet, der Talfahrer habe den Schiffszusammenstoß verschuldet, weil er die Weisung des Bergfahrers, an der Backbordseite vorbeizufahren, zu spät befolgt habe. Auch hätte er, falls die Lage für ihn unklar gewesen sein sollte, Schallzeichen geben müssen. Für die Fehler habe auch der Beklagte zu 1 persönlich einzustehen. Zwar habe er, da er für die Strecke oberhalb Mannheims kein Rheinschifferpatent besessen habe, die Führung des MS "H[REDACTED]" dem Beklagten zu 2 übertragen gehabt. Jedoch hätte er, nachdem er sich zum Unfallzeitpunkt im Steuerstuhl seines Fahrzeugs aufgehalten und den Gegenkommer mit dem Fernglas beobachtet habe, das Fehlverhalten des Beklagten zu 2

korrigieren müssen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 39.321,90 sfr oder des entsprechenden Betrags in deutscher Währung nach dem Kurs des Zahlungstags nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben den von der Klägerin behaupteten Unfallverlauf bestritten und dazu weiter vorgetragen, daß es deshalb zu dem Schiffszusammenstoß gekommen sei, weil MS "Ha[REDACTED]" dem Talfahrer nicht genügend Raum für die diesem gewiesene Backbordbegegnung gelassen habe. Der Beklagte zu 1 hat seinen Klagabweisungsantrag ferner damit begründet, daß seine Haftung auf Schiff und Fracht beschränkt sei, beide aber durch die Kollision verloren gegangen seien.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil den Talfahrer kein Verschulden an der Kollision treffe. Dieser habe die Weisung des Bergfahrers, an der Backbordseite vorbeizufahren, befolgt und dabei das rechte Ufer weder zu spät noch zu kurz oder zu steil angesteuert. Hingegen sei der Bergfahrer nicht so weit vom rechten Ufer abgegangen, daß der Talfahrer an der Backbordseite habe passieren können, weshalb MS "H[REDACTED]" mit der Backbordseite gegen den Backbordbug des MS "Ha[REDACTED]" geraten sei.

II. Es ist nicht ersichtlich, daß diese Ausführungen auf einer Verkennung der Beweislast durch das Berufungsgericht beruhen. Auch sind die zahlreichen Verfahrensrügen, welche die Revision gegen die Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang erhoben hat, unbegründet, was nicht näher ausgeführt zu werden braucht (§ 565 a ZPO). Hingegen ist ihr zuzugeben, daß das Berufungsgericht das Verhalten der Führung des Talfahrers nicht erschöpfend beurteilt hat. Dieser ist nämlich vorzuwerfen, daß sie es unter Verletzung ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPolVO) unterlassen hat, den offenbar unaufmerksamen Bergfahrer durch die 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 Fahrweise des Bergfahrers die Lage unklar und dieser über Funk nicht ansprechbar war, als die Entfernung zwischen den beiden Fahrzeugen noch etwa 300 m betrug (BU S. 5 unten / S. 6 oben). Daß bei einer solchen Entfernung der Bergfahrer noch rechtzeitig hätte nach Steuerbord ausweichen können und das im Falle eines Schallzeichens auch geschehen wäre, haben die Beklagten nicht bestreiten können.

III. Wegen dieses Fehlers ist der Beklagte zu 2, der - unbestritten - zum Unfallzeitpunkt MS "H[REDACTED]" verantwortlich geführt hat (vgl. auch § 14 Nr. 3 der Lotsenordnung für den Rhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen vom 15. Juni 1956 - BGBI. II 705), gemäß § 1.04 RheinSchPolVO, § 823 BGB zum Ersatz des

Kollisionsschadens der Klägerin verpflichtet. Allerdings braucht er diesen wegen des festgestellten nautischen Fehlverhaltens des Bergfahrs nur zu 1/5 zu ersetzen. Insoweit bedarf die Sache keiner erneuten Beurteilung durch das Berufungsgericht, weil alle für die Schuldverteilung (§ 254 BGB) wesentlichen Umstände bereits feststehen und der Senat sie deshalb selbst vornehmen kann. Er hält eine Schuldverteilung von 4/5 (MS "Ha[REDACTED]") zu 1/5 (MS "Hollandia") für angemessen, weil dem Bergfahrer, welcher der eigenen Kursweisung zuwider nicht vom rechten Ufer abgegangen ist und damit dem Talfahrer keinen geeigneten Weg für die verlangte Backbordbegegnung frei gelassen hat (Verstoß gegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPolVO), ein grobes Verschulden vorzuwerfen ist, wogegen den Beklagten zu 2 nur ein einfaches Verschulden trifft, weil er in der von dem Bergfahrer herbeigeführten unklaren Lage kein Schallzeichen gegeben hat.

IV. Eine Haftung des Beklagten zu 1 für den streitigen Schaden kommt hingegen auch nicht teilweise in Betracht. Zwar hat er als Schiffseigner für das schuldhafte Verhalten des Beklagten zu 2 einzustehen (§ 3 Abs. 1 BinnSchG). Indes haftet er insoweit nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG). Beide sind aber, was unbestritten ist, infolge der Kollision verloren gegangen. Richtig ist, daß die Regelung des § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eines eigenen Verschuldens nicht berührt (§ 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG). Jedoch läßt sich auch damit ein Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten zu 1 nicht begründen, selbst wenn

man zu Gunsten der Klägerin davon ausgeht, daß der Beklagte zu 1, obwohl er die Führung des Schiffes dem Beklagten zu 2 übertragen hatte, dessen Fehler (Nichtabgabe eines Schallzeichens) hätte korrigieren müssen und das schuldhaft unterlassen hat:

Nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG haftet - abweichend von § 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG - der Schiffseigner, der selbst das Schiff führt, für einen durch die fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, sofern ihm keine bössliche Handlungsweise zur Last fällt. Hätte demnach der Beklagte zu 1 als Schiffer des MS "Hollandia" die Kollision durch Nichtabgabe eines Schallzeichens mitverschuldet, so würde er der Klägerin nur mit Schiff und Fracht (und weil beide verloren sind überhaupt nicht) haften. Das kann nicht anders sein, wenn er die Führung des Schiffes wegen Fehlens des Patents für die zu befahrende Strecke einem Lotsen übertragen hat, trotzdem aber, wie die Klägerin meint, bei einem Fehler des Lotsen selbst nautische Maßnahmen treffen soll. Legt man ihm damit insoweit trotz vorübergehender Abgabe der Schiffsführung praktisch die Pflichten eines Schiffers auf, so ist es nur gerecht und billig, ihn auch dann im Fall einer Pflichtverletzung haftungsmäßig wie einen Schiffseigner-Schiffer zu behandeln.

V. Da zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 2 auch die Höhe des Kollisionsschadens der Interessenten des MS "Ha[REDACTED]" streitig ist, kann im Verhältnis zwischen ihnen nur ein Grundurteil ergehen.

Stimpel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann