

17

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

Binnenschiffahrtsg §§ 3, 4; RheinSchPolVO § 2 Nr. 1, 4, 6

Fahren zwei längsseits gekuppelte Fahrzeuge je mit eigener Triebkraft und haben sich die Schiffsführer darüber geeinigt, wer von ihnen Schleppzugführer sein soll, so ist der auf dem Schlepper seinen Dienst verrichtende Vertragslotse auch dann allein auf diesem Schiff angestellt im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchG, wenn die Führer beider Schiffe einen Lotsen sparen wollten, der Führer des geschleppten Schiffes sich mit der Auswahl des Lotsen einverstanden erklärt und die Bezahlung der Hälfte des Lotsenhonorars übernommen hat. Der Eigner des Schleppers haftet in diesem Falle für ein unfallursächliches nautisches Verschulden des Lotsen dem Eigner des Anhangs als Dritten nach § 3 BSchG.

Die Schadensersatzpflicht des Eigners des Schleppers kann gemindert sein, wenn der Führer des Anhangs für die Strecke ungenügende nautische Kenntnisse besitzt und es gleichwohl unterlassen hat, Erkundigungen für das von ihm zu beobachtende nautische Verhalten einzuziehen oder für sein geschlepptes Schiff einen eigenen Lotsen anzunehmen.

BGH, Urt. v. 27. Januar 1966 - II ZR 42/64 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe - Rheinschiff-
fahrtsgericht Kehl

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 42/64

URTEIL

Verkündet am
27. Januar 1966,
Heil,
Justizobersekretär,

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners und Schiffsführer Benoit v. Bo [REDACTED],
Ru [REDACTED]/Be [REDACTED], K [REDACTED]straat [REDACTED],

Beklagten, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma N [REDACTED] Transport V [REDACTED] Ma [REDACTED],
R [REDACTED], vertreten durch ihren Direktor,

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Januar 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten und die Anschlußrevision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 31. Dezember 1963 werden unter teilweiser Aufhebung des Urteils im Kostenpunkt zurückgewiesen.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens werden der Klägerin 1/3 auferlegt; die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht Kehl übertragen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden dem Beklagten zu 2/3, der Klägerin zu 1/3 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei der Klägerin ist das MS "F[REDACTED]" (33, 27 m lang, am Unfalltag mit 214 t beladen, Tiefgang 1,80 m) versichert, das dem Schiffer de W[REDACTED] gehört und von ihm verantwortlich geführt worden ist. Dem Beklagten gehört das MS "L[REDACTED] B[REDACTED]"



(38,50 m lang, Tiefgang 1,50 m). Der Beklagte besitzt kein Oberrheinpatent. Am 29. Oktober 1958 hatte er für die Fahrt von Straßburg bis Mannheim den französischen Lotsen H [REDACTED] verpflichtet. Damit hatte sich der nicht französisch sprechende Schiffer de W [REDACTED], dessen Schiff "F [REDACTED]" kopfgleich an der Backbordseite von "D [REDACTED] B [REDACTED]" gemeert war, einverstanden erklärt.

Die beiden nebeneinander gekoppelten Schiffe verließen am Unfalltag den Straßburger Hafen und die nördliche Ausfahrt, um zu Tal zu fahren. Der Lotse befand sich an Bord von "D [REDACTED] B [REDACTED]"; von dort aus wurden vereinbarungsgemäß die beiden Schiffe gesteuert. Auf MS "F [REDACTED]" wurde nach einer zwischen den Schiffseignern getroffenen Vereinbarung das Ruder in gerader Richtung festgelegt, während die Schraube des Schiffes mitzog. Dem das Ruder führenden Lotsen gelang es nicht, die Schiffe im Strom in den Talkurs zu bringen. Sie gerieten in die badischen Kribben, über die MS "D [REDACTED] B [REDACTED]" ohne Schaden zu nehmen hinwegglitt, während MS "F [REDACTED]" wegen seines größeren Tiefgangs hängenblieb, wobei die Verbindungsdrähte rissen.

Den auf MS "F [REDACTED]" entstandenen, mit 169 030 belgischen Francs bezifferten Schaden macht der auf Grund Forderungsübergangs legitimierte Versicherer mit vorliegender Klage gegen den Eigner des MS "D [REDACTED] B [REDACTED]" geltend.

Die Klägerin behauptet, das Raken von "F [REDACTED]" sei durch Verschulden des Lotsen herbeigeführt worden, für das der Beklagte einzustehen habe. Außerdem treffe den Beklagten ein eigenes unfallursächliches Verschulden.

Der Beklagte ist gleichfalls der Ansicht, der Unfall beruhe auf einem Verschulden des Lotsen, er meint aber, hierfür habe er nicht einzustehen. Ein eigenes Verschulden bestreitet er.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie in Höhe von 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und es im übrigen bei der Klageabweisung belassen. Mit der Revision erstrebt der Beklagte die Klageabweisung im vollen Umfange, während die Klägerin mit ihrer Anschlußrevision ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen will. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Revision des Beklagten.

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haftet der Beklagte für das - zwischen den Parteien unstreitige - unfallursächliche Verschulden des Lotsen gemäß § 3 Abs. 1 BSchG. Nach Absatz 2 dieser Vorschrift gehöre der Lotse zur Besatzung des Schiffes. Der Lotse sei von dem Beklagten in Dienst genommen worden. Der Schiffsführer von "D. B." - gleichgültig, ob dies der Beklagte oder der Lotse gewesen sei (vgl. dazu Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 2 Anm. 4 a.E., 11, 13 S. 79, 82 f, 84; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 3. Aufl. S. 149) - sei nach § 2 Nr. 4 RhSchPVO für den Schleppzug verantwortlich, da der Schleppzug verabredungsgemäß von MS "D. B." aus geführt werden sollte. Der Schiffer von "F." habe kein Weisungsrecht gegenüber dem Beklagten oder dem Lotsen gehabt.

Eine Haftung des Schiffseigners von "F [REDACTED]" für das Verschulden des auf "D [REDACTED] B [REDACTED]" angestellten Lotsen scheide nach § 4 Abs. 3 BSchG aus; der Schiffseigner von "F [REDACTED]" sei Dritter im Sinne des § 3 Abs. 1 BSchG.

Die Revision meint, nach dem Beweisergebnis hätten beide Schiffsführer den Lotsen in Dienst genommen. Der Schiffsführer von "F [REDACTED]", der offensichtlich ebenfalls kein Oberrheinpatent gehabt habe, habe einen Lotsen sparen wollen und daher die Dienste des Lotsen H [REDACTED] für sich in Anspruch genommen, er habe sich auch verpflichtet, die Hälfte des Lotsenhonorars zu zahlen. Hätte der Beklagte den Lotsen für sich allein anstellen wollen, so wäre es überflüssig gewesen, daß der Schiffsführer von "F [REDACTED]" sein Einverständnis mit der Wahl des Lotsen erklärt habe. Gleichgültig sei, von welchem Schiff aus der Schleppzug geführt worden sei und wem das Weisungsrecht gegenüber dem Lotsen zugestanden habe; der Schleppzug hätte ebenso von "F [REDACTED]" aus geführt werden können, wenn die Schiffe heckgleich gemeert gewesen wären. Der Lotse sei daher auch der Besatzung des MS "F [REDACTED]" zuzurechnen; dessen Eigner und Führer sei nicht Dritter im Sinne des § 3 BSchG. Eine Haftung des Beklagten entfalle daher.

Den Ausführungen der Revision kann nicht zugestimmt werden. Nach § 2 Nr. 1 RhSchPVV muß jedes Fahrzeug einen Führer haben; nach Nr. 4 dieser Vorschrift ist der Führer des Schleppers gleichzeitig der Führer des Schleppzuges. Besteht ein Schleppzug aus längsseits gekuppelten Fahrzeugen mit eigener in Tätigkeit gesetzter Triebkraft, so müssen sich die Schiffsführer nach Nr. 6 Abs. 2 daselbst rechtzeitig darüber einigen, wer von ihnen Schleppzugführer sein soll. Diese Einigung ist hier nach der Feststellung

im angefochtenen Urteil dahin erzielt, daß der Führer von "D B" Schleppzugführer sein sollte. Damit trägt der Führer von "D B" die Verantwortung für den Schleppzug und der Eigner des Schiffes ist für den Schaden verantwortlich, den der auf diesem Schiff angestellte Lotse einem Dritten schuldhaft zugefügt hat (vgl. RGZ 126, 81, 87). Die Revision kann selbst nicht bestreiten, daß der Lotse auf MS "D B" angestellt gewesen sei. Sie macht nur geltend, der Lotse habe auch in den Diensten des Schiffes "F" gestanden; damit entfielen die Verantwortung des Beklagten für den Lotsen. Abgesehen davon, daß der Angriff der Revision gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, der Lotse sei von dem Beklagten in Dienst genommen worden, einen unzulässigen Angriff auf die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil enthält, hat die Revision selbst nicht geltend gemacht, daß der Lotse gegenüber dem Führer von "F" Verpflichtungen übernommen habe, die über die gesetzlichen Pflichten hinausgehen, die den Schleppzugführer als solche treffen, also solche Pflichten übernommen habe, die der Führer des Anhangs nach § 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RSchPVO zu erfüllen hat. Eine Tätigkeit des Lotsen in einer solchen doppelten Funktion wäre auch mit dem Sinne der Regelung in § 2 Nr. 1 RhSchPVO nicht vereinbar. Die Revision hat nicht einen Umstand aufgezeigt, aus dem sich ergeben würde, daß der Lotse den Schiffsführer von "F" als solchen selbständig zu beraten hatte, soweit es sich nicht um die Pflicht zur Erteilung von Weisungen handelt, die im Rahmen der dem Schleppzugführer gegenüber dem geschleppten Schiff obliegenden Pflichten (§ 2 Nr. 4 Abs. 1 Abs. 2 Satz 1 RhSchPVO) liegen. Die Rüge der Revision läuft darauf hinaus, beide Schiffe seien Schlepper und der Lotse ihr gemeinsamer Führer gewesen, was nach § 2 Nr. 6 RhSchPVO ausgeschlossen ist (Kahlitz aaO § 1 Anm. 23 S. 68). Mit der Schleppzugführereigenschaft des Beklagten

(oder des Lotsen) steht die Feststellung des Berufungsgerichts im Einklang, daß dem Führer von "F[REDACTED]" kein Weisungsrecht zustand, während der Beklagte ihm Weisungen erteilt habe. An all dem ändert nichts, daß ein Lotse für das geschleppte Schiff gespart werden und der Führer von "F[REDACTED]" die Hälfte des Honorars des vom Schleppzugführer mit seinem, des Führers von "F[REDACTED]", Einverständnis ausgewählten Lotsen übernehmen sollte. Ohne eine solche Vereinbarung wäre der Beklagte sicher nicht bereit gewesen, das MS "F[REDACTED]" zu schleppen. Unbeachtlich, aber auch unerheblich ist die von der Revision neu aufgestellte Behauptung, der Führer von "F[REDACTED]" habe offensichtlich kein Oberrheinpapent besessen. Selbst wenn die Behauptung richtig wäre, wäre der Lotse nicht Führer von "F[REDACTED]" gewesen. Er hätte nicht gleichzeitig Führer des Schleppers und des geschleppten Motorschiffes sein können; auch in diesem Falle wäre dem Schiffer de W[REDACTED] die nautische Führung seines Schiffes verblieben, allerdings unter Verstoß gegen § 2 Nr. 1 Satz 3 RhSchPVO. Die Ansicht des Berufungsgerichts, der beklagte Schiffseigner von "D[REDACTED] B[REDACTED]" sei allein für den Schaden verantwortlich, welchen der Lotse auf "D[REDACTED] B[REDACTED]" dem Schiffseigner von "F[REDACTED]" als Drittem schuldhaft zugefügt hat, ist daher richtig (§§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3 Abs. 3 RSchG).

II. Das fehlerhafte Festlegen des Ruders des Anhangs während der Ausfahrt aus dem Hafen und der Stromüberquerung hat nach der Feststellung des Berufungsgerichts, die in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen getroffen ist, den Unfall mit herbeigeführt. Im angefochtenen Urteil wird dieser Fehler, der auf eine Abrede der beiden Schiffsführer zurückgeht, beiden zu gleichen Teilen angelastet. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Die Revision des Beklagten meint, das Festlegen

des Ruders könne dem Beklagten nicht als unfallursächlich angerechnet werden. Die Revision übersieht, daß ihre Ansicht dazu führen müßte, daß auch die Verantwortung des Schiffsführers von "F[REDACTED]" für das fehlerhafte Festlegen des Ruders mangels Schadensursächlichkeit entfallen würde. Hätte die auf § 286 ZPO gestützte Rüge des Beklagten Erfolg, so würde zwar die eigene Verantwortung des Beklagten für das Festlegen des Ruders entfallen, während seine Verantwortung für die fehlerhafte Navigation des Lotsen bestehen bliebe; gleichzeitig würde aber jedes ursächliche Mitverschulden des Führers von "F[REDACTED]" entfallen. Der Beklagte war daher nicht dadurch beschwert, daß das Berufungsgericht die Ursächlichkeit festgestellt hat.

III. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Beklagte hätte dem Lotsen mitteilen müssen, daß das Ruder von "F[REDACTED]" nach Fahrtaufnahme festgestellt werden sollte. Der Beklagte habe zwar behauptet, er habe den Lotsen darauf hingewiesen; diese Behauptung sei aber nicht bewiesen. Das erhöhe den Schuldanteil des Beklagten.

Die Revision beanstandet diese Ansicht in verschiedener Richtung. Der Senat braucht auf diese Rügen nicht einzugehen, da die unterbliebene Mitteilung an den Lotsen beiden Schiffsführern in gleicher Weise anzulasten ist. Auch der Schiffsführer von MS "F[REDACTED]", dessen Ruder festgelegt war, hatte die Pflicht, dafür zu sorgen, daß dem Lotsen diese Tatsache mitgeteilt wurde. Wenn er sich mit dem Lotsen aus sprachlichen Gründen schwer verständigen konnte, mußte er sich doch wenigstens durch Rückfrage bei dem Beklagten vergewissern, daß dieser es an den Lotsen mitgeteilt hat. Im Ergebnis ist aber der Ansicht des Berufungsgerichts, der

Umstand, daß der Lotse von dem Festlegen des Ruders keine Kenntnis erhalten habe, erhöhe den Schuldanteil des Beklagten, deshalb zuzustimmen, weil bei den nicht einfachen Navigationsverhältnissen der Lotse als Schleppzugführer oder als Berater des Schleppzugführers schon vor Antritt der Fahrt die Pflicht gehabt hätte, dem Anhang Weisungen über die Bedienung des Ruders zu erteilen. Für dieses Unterlassen des Lotsen hat der Beklagte einzustehen. Der Schuldanteil des Beklagten erhöht sich auch dann, wenn (zugunsten beider Schiffsführer) unterstellt wird, der Beklagte habe dem Lotsen das Festlegen des Ruders mitgeteilt; denn in diesem Falle fällt das nautische Verschulden des Lotsen noch mehr ins Gewicht.

IV. Zugunsten des Beklagten kann unterstellt werden, die Säumnis des Lotsen, das tiefer liegende MS "F[REDACTED]" nicht hecksleich gemeert zu haben, sei nicht unfallursächlich gewesen.

P. Anschlußrevision der Klägerin.

Das Berufungsgericht hat ein unfallursächliches Mitverschulden des Schiffsführers von "F[REDACTED]" allein darin gesehen, daß dieser das Ruder seines Schiffes festgelegt hat. Die Anschlußrevision bekämpft zwar nicht die Feststellung im angefochtenen Urteil, das Festlegen des Ruders habe das Raken mit herbeigeführt. Sie ist aber der Meinung, das gehe allein zu Lasten des Beklagten, der den Schleppzug durch den Lotsen habe führen lassen und der den Lotsen von dem Festlegen des Ruders habe unterrichten müssen. Wie bereits ausgeführt, kann dem nicht zugestimmt werden.

Auch ohne Anweisung des Schleppzugführers hatte der Führer von "F[REDACTED]" alle Maßnahmen zu treffen, die für die Sicherheit seines gemeerten Schiffes durch die Umstände geboten waren (§ 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RhSchPVO). Wenn er selbst nicht die genügende nautische Erfahrung besaß oder sich die erforderliche nautische Kenntnis nicht durch Erkundigung verschaffte, um sein Schiff bei der Ausfahrt aus dem Straßburger Hafen auf der Strecke nach Mannheim richtig zu navigieren, mußte er sich einen Lotsen für sein Schiff nehmen, um den ihm nach § 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RhSchPVO obliegenden Pflichten nachkommen zu können. Daß der Schleppzug von einem Lotsen geführt oder beraten wurde, enthob ihn nicht der Verpflichtung, mangels eigener nautischer Erfahrung einen Lotsen zu nehmen. Er hätte sich ferner, wie ausgeführt, auf jeden Fall darüber Gewißheit verschaffen müssen, daß der Lotse von dem Beklagten von der Festlegung des Ruders verständigt wurde. Nach nautischen Grundsätzen mußte der Führer von "F[REDACTED]" von sich aus das Ruder nach Backbord drehen und den Drehvorgang durch die Triebkraft seiner Maschine unterstützen. Er kann sich nicht damit entlasten, daß auch der Lotse als Schleppzugführer oder Berater des Schleppzugführers verpflichtet gewesen wäre, ihn darauf hinzuweisen.

C. Abwägung.

Es kann dahinstehen, ob die Abwägung von Verursachung und Verschulden nach § 254 BGB oder § 92 BSchG, § 736 HGB vorzunehmen ist, da dies im vorliegenden Falle das Ergebnis nicht beeinflußt.

Im Ergebnis stimmt der Senat der Schuldabwägung des Berufungsgerichts zu. Das Raken von "F[REDACTED]" wurde in erster Linie durch das schuldhaft falsche Navigieren des Lotsen herbeigeführt, für das der Beklagte allein einzustehen hat. Aber auch das Festlegen des Ruders auf "F[REDACTED]" für das dessen Führer in erster Linie die Verantwortung trifft, war ein erheblicher nautischer Fehler, der den Unfall mitherbeigeführt hat. Das Berufungsgericht hat daher ohne Rechtsfehler die Klage zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie in Höhe von 1/3 abgewiesen. Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, daß der Klageantrag dahin auszulegen ist, daß der Beklagte persönlich nur im Rahmen des § 114 BSchG haftet (§ 4 Abs. 2 Satz 2 BSchG).

D. Die Kostenentscheidung beruht, auch insoweit sie die Kosten des Berufungsverfahrens betrifft, auf § 97 Abs. 1 ZPO

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel