

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 44/73

URTEIL

Verkündet am

24. Juni 1974

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B [REDACTED] F [REDACTED] S [REDACTED] & K [REDACTED] OHG,
B [REDACTED], W [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die
Gesellschafter Rainer K [REDACTED] und Gerald S [REDACTED],
dasselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die S [REDACTED] R [REDACTED] AG, B [REDACTED] (Schweiz), W [REDACTED] damm [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungs-
rats Dr. A. S [REDACTED], dasselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Juni 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 19. Januar 1973 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 9. Juni 1967 gegen 9.30 Uhr fuhr MS "B[REDACTED]-[REDACTED] T[REDACTED]" (79,92 m lang; 8,20 m breit; 1.117 t; 560 PS), dessen Eigner die Beklagte ist, auf Höhe von Bingen mit einer Ladung von 1.005 t Kies rheinabwärts. Ihm folgte in einem Abstand von zunächst etwa 150 m das der Klägerin gehörende MS "V[REDACTED]" (65 m lang; 9,08 m breit; 744 t; 400 PS; Ladung 698 t Kies). Beide Fahrzeuge machten wegen der bevorstehenden Übernahme eines Lotsen langsam. Da die Maschine des MS "B[REDACTED]-[REDACTED] T[REDACTED]" keinen Leerlauf hatte und dieses Fahrzeug einem vorausfahrenden Küstenmotorschiff, an dem das Lotsenversetzboot zuerst anlegte, nicht näher auflaufen wollte, stellte Schiffsführer D[REDACTED] die Maschine ab. Nachdem der Lotse K[REDACTED] an Bord des MS "B[REDACTED]-[REDACTED] T[REDACTED]" gekommen war, sprang die Maschine wegen eines Bruchs der

- 3 -

Steuerluftleitung nicht mehr an. Darauf trieb das Fahrzeug, gefolgt von dem immer dichter auflaufenden MS "V[REDACTED]", an der Mäuseturminsel vorbei, passierte unterhalb dieses Werths an seiner Backbordseite einen Bergfahrer mit Vorspann und stach dann im oberen Teil des Neuen Fahrwassers mit dem Bug in das linke Ufer ein, wobei es beide Buganker setzte. Nunmehr schwenkte das Hinterschiff über Steuerbord herum und kollidierte mit MS "V[REDACTED]", das versucht hatte, zwischen MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" und der an der rechten Seite des Neuen Fahrwassers befindlichen Längskribbe mit verstärkter Maschinenkraft hindurchzufahren. MS "V[REDACTED]" wurde von dem herumfallenden Heck des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" auf die Längskribbe gedrückt. Es erlitt schwere Schäden und sank unmittelbar unterhalb des Neuen Fahrwassers.

Die Klägerin beziffert die Schäden der Interessenten des MS "V[REDACTED]" auf 276.049,35 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie aus eigenem oder aus abgetretenem Recht die Beklagte in Anspruch. Demgemäß hat sie beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages zu verurteilen, und zwar "außer dinglich mit MS 'B[REDACTED] T[REDACTED]' auch unbeschränkt persönlich haftend". Nach ihrem Vorbringen beruht der Unfall auf anfänglicher Fahruntüchtigkeit des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" und auf nautischem Versagen seiner Schiffsführung.

Die Beklagte, die MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" zu neuen Reisen ausgesandt hat, stellt beides in Abrede und hat demgemäß Klagabweisung beantragt.



Das Rheinschifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch "dem Grunde nach im Rahmen der §§ 3, 4, 114 BinnSchG, 284, 288 BGB für gerechtfertigt" erklärt und es im übrigen bei der Klagabweisung belassen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, begehrt die Beklagte die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts war MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" bei Reiseantritt fahrtüchtig. Deshalb komme eine unbeschränkt persönlich Haftung der Beklagten nach §§ 8 BinnSchG, 10 RheinSchPolVO 1954 nicht in Betracht. Hingegen hafte sie für die den Interessenten des MS "V[REDACTED]" entstandenen Unfallschäden nach den §§ 3, 4, 114 BinnSchG beschränkt persönlich, weil "das Verhalten der Besatzung des MS 'B[REDACTED] T[REDACTED]' nach dem Ausfall der Maschine nicht frei von schadensursächlichen nautischen Fehlern" gewesen sei. Zwar habe MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" rechtzeitig die nach § 24 Nr. 1 Buchst. e) RheinSchPolVO 1954 vorgeschriebenen Schallzeichen gegeben, um anzuzeigen, daß es manövrierunfähig sei. Jedoch habe dieses Fahrzeug sofort nach dem vergeblichen Versuch von Schiffsführer Dammann, die Maschine doch noch in Gang zu bringen, durch Aufdreh- und Ankermanöver ständig werden und damit das Hineintreiben in das nur etwa 80 m breite und infolge der Strömungsverhältnisse besonders schwierige Neue Fahrwasser

vermeiden müssen. Außerdem habe seine Führung es schuldhaft unterlassen, MS "V[REDACTED]" um Hilfe zu bitten, obwohl dieses Fahrzeug unmittelbar gefolgt sei, MS "B[REDACTED]-[REDACTED] T[REDACTED]" hätte auf Seite nehmen und sicher durch das Neue Fahrwasser bringen können. Ferner sei es falsch gewesen, daß MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" vor dem immer dichter auflaufenden MS "V[REDACTED]" in das linke Ufer eingestochen sei und die Buganker präsentiert habe. Denn das habe zu einem Herumfallen des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" und damit zu einer Sperrung des Talwegs für MS "V[REDACTED]-[REDACTED]" führen müssen.

2. Die Revision hält diese Ausführungen, soweit sie der Beklagten ungünstig sind, für rechtlich fehlerhaft. Zu ihren Angriffen ist zu bemerken:

a) Nach § 3 Abs. 1 BinnSchG in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung (vgl. Art. 2 Nr. 1 und Art. 5 des Gesetzes zu dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vom 30. August 1972 - BGBI. II 1005) ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Die Anwendung dieser Vorschrift setzt allerdings nicht nur das Verschulden eines Angehörigen der Schiffsbesatzung voraus, sondern daß gegen diesen wegen seines Verschuldens ein Anspruch, sei es auf Grund der schiffahrtsrechtlichen oder der allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Vorschriften, besteht (BGHZ 26, 152, 157; BGH, Urt. v. 3. 12. 64 - LM Nr. 5 zu § 3 BinnSchG).

Das ist in dem angefochtenen Urteil nicht ausdrücklich ausgeführt, zwingt deshalb aber nicht, wie die Revision meint, zu dessen Aufhebung. Denn abgesehen davon, daß es wegen der adjektizischen Haftung des Schiffseigners auch Sache des Senats ist, selbst zu prüfen, ob ein derartiger Anspruch gegen ein Mitglied der Besatzung des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" gegeben ist, geht das Berufungsgericht, wie der Zusammenhang seiner Darlegungen ergibt, von dem Bestehen eines solchen Anspruchs gegen Schiffsführer D[REDACTED] aus. Das brauchte es entgegen der Ansicht der Revision nicht weiter zu begründen, da ein derartiger Anspruch bei dem vom Berufungsgericht angenommenen schuldhaften Verhalten des Schiffsführers D[REDACTED] auf der Hand liegt (§ 823 Abs. 1 und 2 BGB, § 4 RheinSchPolVO 1954) und die Beklagte in den Vorinstanzen - wie übrigens auch im Revisionsrechtszug - nicht vorgetragen hat, ein Anspruch der Interessenten des MS "V[REDACTED]" gegen Schiffsführer Dammann sei wegen besonderer Umstände selbst dann nicht gegeben, wenn dieser die Kollision verschuldet haben sollte.

b) Nach § 92 BinnSchG in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung in Verbindung mit § 735 HGB ist im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen, sofern dieser durch das Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt ist, der Eigner dieses Schiffes zum Schadensersatz verpflichtet. Die genannten Vorschriften treten nicht, wie die Revision meint, bei einem Schiffszusammenstoß als Spezialregelung an die Stelle

des § 3 Abs. 1 BinnSchG. Vielmehr betreffen sie - im Rahmen der auf dem Brüsseler Übereinkommen vom 23. September 1910 beruhenden Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen - lediglich einen Anwendungsfall des allgemeinen, in § 3 Abs. 1 BinnSchG ausgesprochenen Grundsatzes, wonach der Schiffseigner nur für ein s c h u l d - h a f t e s Verhalten der Besatzung einzustehen hat (Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. Anm. 7 a zu § 92 BinnSchG). Falls daher das Berufungsgericht, wie die Revision wegen der Nichterwähnung der §§ 92 BinnSchG, 735 HGB in dem angefochtenen Urteil annimmt, den Schadensersatzanspruch der Interessenten des MS "V[REDACTED]" nicht nach diesen Vorschriften, sondern lediglich nach § 3 Abs. 1 BinnSchG geprüft haben sollte, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Auch bieten die Ausführungen des Berufungsgerichts keinen hinreichenden Anhalt für die weitere Annahme der Revision, es habe infolge einer irrtümlichen Nichtanwendung des § 92 BinnSchG in Verbindung mit § 735 HGB jede Kausalitätsprüfung unterlassen. Insoweit übersieht die Revision bereits die einleitende Wendung auf Seite 29 des angefochtenen Urteils, wonach "das Verhalten der Besatzung des MS 'B[REDACTED] T[REDACTED]' nach dem Ausfall der Maschine nicht frei von schadens u r s ä c h l i c h e n nautischen Fehlern ist". Zuzugeben ist allerdings der Revision zu diesem Punkte, daß nähere Ausführungen des Berufungsgerichts zur Frage des Ursachenzusammenhangs dort fehlen, wo es aus bestimmten Unterlassungen des Schiffsführers Dammann die Schadensersatzpflicht der Beklagten herleitet. Insoweit liegt jedoch klar zu Tage, daß es zu der Kollision im Neuen Fahrwasser zwischen dem herumfallenden Achterschiff des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" und MS "V[REDACTED]" nicht

gekommen wäre, wenn MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" bereits auf Höhe des oberhalb des Neuen Fahrwassers liegenden Nahegrundes unter Präsentieren der Buganker mit Erfolg aufgedreht hätte oder in diesem Bereich von MS "V[REDACTED]" auf Seite genommen worden wäre oder jedenfalls mit dem Einstechen in das linke Ufer des Neuen Fahrwassers zugewartet hätte, bis MS "V[REDACTED]" vorbei war.

c) Wird ein Motorschiff infolge Ausfalls der Maschine manövrierunfähig, so muß es - erforderlichenfalls - vier kurze Töne geben (§ 24 Nr. 1 Buchst. e RheinSchPolVO 1954; vgl. auch Anlage 6 RheinSchPolVO 1970). Außerdem muß es alle Vorsichtsmaßregeln treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um eine Beschädigung anderer Fahrzeuge oder eine Behinderung der Schifffahrt zu vermeiden (§ 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970). Dazu gehört, daß das manövrierunfähige Fahrzeug unverzüglich das Fahrwasser so weit wie möglich frei macht und ständig wird. Stehen dem besondere Umstände entgegen, so muß es Hilfe anfordern (vgl. § 91 RheinSchPolVO 1954 sowie §§ 3.46 und 4.01 Nr. 4 RheinSchPolVO 1970). Keinesfalls darf es sich einfach treiben lassen, insbesondere dort nicht, wo schwierige Fahrwasser- verhältnisse vorliegen.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" Schallzeichen nach § 24 Nr. 1 Buchst. e) RheinSchPolVO 1954 erstmals etwa auf Höhe des Mühlsteins (Rhein-km 529,100; vgl. Weska 1973 S. 435) gegeben, nachdem Schiffsführer D[REDACTED] zuvor "einen letzten Versuch unternommen hatte, selbst im Maschinenraum den

Fehler aufzudecken und die Maschine doch noch in Gang zu bringen". Zu diesem Zeitpunkt war MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" noch über 1000 m von dem wegen seiner Strömungsverhältnisse besonders schwierig zu befahrenden Neuen Fahrwasser (Rhein-km 530,300 bis 531,400) entfernt. Erfahrungsgemäß ist eine solche Strecke mehr als ausreichend, um ein Fahrzeug nach dem Ausfall der Maschine mit Hilfe von Ruder- und Ankermanövern aus dem Fahrwasser zu bringen und ständig zu machen. Das kann auch die Revision nicht bezweifeln. Sie meint jedoch im Gegensatz zu den von ihr angegriffenen Ausführungen des Berufungsgerichts, vorliegend sei die Gefahr eines Ankerverlustes so groß gewesen, daß das Präsentieren der Bug- oder Heckanker für MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" ein unzumutbares Risiko gewesen sei. Dann aber hätte sich dieses Fahrzeug mit besonderer Sorgfalt um die Hilfe Dritter bemühen müssen. Das hat es jedoch nach den weiteren Darlegungen des Berufungsgerichts nicht im hinreichenden Maße getan. Zwar habe MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" das mit einem Anhang zu Berg kommende Vorspannboot "G[REDACTED]" zu Hilfe gerufen. Von diesem Boot habe es aber, wie die Ereignisse gezeigt hätten, keine rechtzeitige Hilfe erwarten können, denn "G[REDACTED]" habe erst seinen Anhang loswerfen, zu Tal wenden und MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" folgen müssen. Stattdessen hätte MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" dem ihm folgenden MS "V[REDACTED]" eine Wahrschau geben und dieses Fahrzeug um Hilfe bitten müssen, weil es nur die Maschinenkraft hätte unwesentlich einsetzen müssen, um neben das treibende MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" zu kommen, die Schiffe aneinander zu mehrten und den Havaristen sodann sicher durch das Neue Fahrwasser zu bringen. Letzteres bezweifelt

zwar die Revision, weil das Berufungsgericht bei der Prüfung eines etwaigen Mitverschuldens des MS "V[REDACTED]" von den möglichen Risiken einer Hilfeleistung durch dieses Fahrzeug gesprochen hat. Hier übersieht sie jedoch, daß das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang lediglich auf die möglichen Risiken einer u n g e - b e t e n e n Hilfe hingewiesen hat. Soweit die Revision außerdem rügt, das Berufungsgericht sei vorliegend von einer - unzulässigen - nachträglichen Betrachtungsweise ausgegangen, so könnte dafür die Urteilswendung "wie die Ereignisse gezeigt hätten" sprechen. Jedoch verdeutlicht die Aufzählung der für eine Hilfeleistung seitens des Bootes "G[REDACTED]" oder des MS "V[REDACTED]" jeweils notwendigen und von vornherein klar zu Tage liegenden Maßnahmen, daß sich das Berufungsgericht einer derartigen Betrachtungsweise letztlich doch nicht befleißigt hat. Jedenfalls ergeben seine gesamten Erwägungen, die ausschließlich im Rahmen seiner tatrichterlichen Verantwortung liegen, daß die Führung des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" pflichtwidrig und schuldhaft nicht das s i c h e r s t e Mittel zur Behebung der Gefahrenlage ergriffen und damit gegen § 4 RheinSchPolVO 1954 verstoßen hat. Abschließend sei zu diesem Punkte noch bemerkt, daß es wegen der erheblichen Entfernung zwischen dem Mühlstein und dem Neuen Fahrwasser nicht um eine Maßnahme des letzten Augenblicks gegangen ist.

d) Da es Schiffsführer D[REDACTED] jedenfalls schuldhaft unterlassen hat, MS "V[REDACTED]" um Hilfe zu bitten, und da dieses Fahrzeug, wie anschließend auszuführen sein wird, kein Mitverschulden an der Kollision trifft, kann auch

unerörtert bleiben, ob die Annahme des Berufungsgerichts, das Hineinstechen des MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" in das linke Ufer des Neuen Fahrwassers sei ebenfalls nautisch fehlerhaft gewesen, zutreffend ist oder ob die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision begründet sind.

3. Das Berufungsgericht hat jegliches Mitverschulden des MS "V[REDACTED]" an der Kollision verneint, weil diesem Fahrzeug weder vorgeworfen werden könne, daß es dem treibenden MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" zu dicht aufgelaufen sei, noch daß es den Havaristen nicht von sich aus auf Seite genommen und durch das Neue Fahrwasser gebracht habe; auch sei es nicht fehlerhaft gewesen, daß MS "V[REDACTED]" versucht habe, unter Fahrtverstärkung zwischen MS "B[REDACTED]-[REDACTED] T[REDACTED]" und der Längskribbe an der rechten Seite des Neuen Fahrwassers hindurchzufahren.

Die Revision greift diese Ausführungen insoweit an, als das Berufungsgericht einen schuldhaften Verstoß des MS "V[REDACTED]" gegen § 51 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 ("Ist das Fahren auf gleicher Höhe nicht gestattet, darf sich ein Selbstfahrer oder Schlepper, außer beim Überholen, einem vorausfahrenden Fahrzeug oder Floß nur bis auf 120 m nähern") verneint hat. Nach ihrer Ansicht hat das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang verkannt, daß es Sache des nachfolgenden Fahrzeugs sei, den vorgeschriebenen Mindestabstand einzuhalten, weshalb es MS "V[REDACTED]" nicht entlasten könne, daß das vorausfahrende MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" langsamer geworden sei; auch sei bei einem Verstoß gegen ein Schutzgesetz, wie

es § 51 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 darstelle, grundsätzlich ein Verschulden des gesetzeswidrig Handelnden anzunehmen. Diese Ausführungen beachten nicht die besonderen, vom Berufungsgericht festgestellten Gegebenheiten des Falles. Danach hat MS "Viamala" zunächst zurückgeschlagen, um ein zu dichtes Auflaufen an das treibende MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" zu vermeiden. Die Folge davon war jedoch, daß MS "V[REDACTED]" leicht verfiel und nunmehr wieder die Maschine einsetzen mußte, um wieder genügend Druck auf dem Ruder für das Befahren der nicht leichten Strecke oberhalb und innerhalb des Neuen Fahrwassers zu haben. Ein dadurch bewirktes Näherkommen an MS "B[REDACTED] T[REDACTED]" kann aber nicht als ein schuldhaftes Verhalten des MS "V[REDACTED]" angesehen werden, da es die zwangsläufige Folge einer für die Sicherheit des Schiffes unabweisbaren Maßnahme war.

4. Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Stempel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Bundschuh