

13

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG § 92; HGB § 735

Kollidiert ein norwegisches Küstenmotorschiff mit einem in der Bundesrepublik Deutschland beheimateten Binnenschiff auf der deutschen Rheinstrecke, so beurteilt sich die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen zugefügten Schadens nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (IUeZ).

RheinSchPolVO (1954) § 10; RheinSchUO Art. 21

Die Anforderungen, die an den Bau und die Ausrüstung eines Fahrzeugs zu stellen sind, das den Rhein befährt, ergeben sich grundsätzlich aus der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe. Nach Art. 21 Nr. 1 S. 2 RheinSchUO ist es deshalb zu beurteilen, ob ein Fahrzeug, dessen elektrische Ruderanlage bei einer Stromunterbrechung nicht auf Handsteuerung umgestellt werden kann, den Rhein befahren darf.

BGH, Urt. v. 29. März 1973 - II ZR 8/71 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 8/71

URTEIL

Verkündet am
29. März 1973
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Kurt K. GmbH, Reederei und Brennstoffhandel,
Geschäftsbereich Binnenschifffahrt D.,
H. straße ,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die Firma Per T. L., T., Norwegen,
2. den Kapitän Bernhard S., zu laden bei der
Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Februar 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 20. November 1970 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des in der Bundesrepublik Deutschland beheimateten SK "K[REDACTED]". Der Kahn fuhr am 27. Februar 1968 im Anhang des Bootes "G[REDACTED]" auf dem Rhein zu Tal. Unterhalb Wesel kam dem Schleppzug das norwegische Küstenmotorschiff "F[REDACTED]" (298,15 BRT) entgegen. Dieses Fahrzeug wird von der Beklagten zu 1 be-reedert. Sein verantwortlicher Führer war der Beklagte zu 2. Der Bergfahrer gab dem Talschleppzug die Weisung,



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

an seiner Backbordseite vorbeizufahren. Während der weiteren Annäherung fiel die elektrische Ruderanlage des KMS "F[REDACTED]" infolge einer Stromunterbrechung aus. Hierauf scherte KMS "F[REDACTED]" nach Backbord aus, stieß mit dem Steven gegen das Backbordvorschiff des SK "K[REDACTED]" und beschädigte den Kahn erheblich.

Die Klägerin beziffert ihren Unfallschaden auf 64.754,60 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie die Beklagten als Gesamtschuldner in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 "außer dinglich mit KMS 'F[REDACTED]' im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend" und den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Sie wirft, soweit das in der Revisionsinstanz interessiert, dem Beklagten zu 2 vor, mit KMS "F[REDACTED]" den Rhein befahren zu haben, obwohl dieses Fahrzeug keinen Heckanker und kein "Hilfs- bzw. Notruder" besessen habe.

Demgegenüber sind die Beklagten der Ansicht, KMS "F[REDACTED]" sei auch ohne Heckanker und ohne "Hilfs- bzw. Notruder" für die Fahrt auf dem Rhein ordnungsgemäß ausgerüstet gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

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

1. Die Klägerin stützt den Klageanspruch gegen die Beklagte zu 1 auf die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes, wie insbesondere die Fassung des Klageantrags zeigt. Hierzu ist mit Rücksicht darauf, daß es sich bei KMS "F[REDACTED]" um ein norwegisches Seeschiff handelt, zu bemerken:

Die Bundesrepublik Deutschland und Norwegen gehören zu den Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (Brüsseler Übereinkommen; IUeZ) - RGBl. 1913, 49 (vgl. auch BGH, Urt v. 22. 3. 62 - II ZR 94/60, VersR 1962, 414, 415). Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen oder von See- und Binnenschiffen der beiden Staaten bestimmt sich deshalb die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen zugefügten Schadens nach den Vorschriften dieses Übereinkommens (Art. 1 und 12), und zwar ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoß stattgefunden hat, also auch auf Flußstrecken (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. II Anm. 20 vor § 734 HGB). Der Klageanspruch gegen die Beklagte zu 1 ist deshalb nicht nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes, sondern nach denjenigen des Brüsseler Übereinkommens zu beurteilen. Danach obliegt nach einem

Schiffszusammenstoß, der durch das Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt worden ist, der Ersatz des Schadens dem Schiffe, dem das Verschulden zur Last fällt (Art. 3). Das bedeutet, daß der Reeder für das Verschulden der Besatzung seines Schiffes einzustehen hat (vgl. auch § 735 HGB, dessen Fassung auf Art. 3 IUeZ beruht). Eine Haftung der Beklagten zu 1 für den der Klägerin entstandenen Kollisionsschaden kommt daher nach Art. 3 IUeZ dann in Betracht, wenn der Beklagte zu 2 die Kollision zwischen SK "K[REDACTED]" und KMS "F[REDACTED]" schuldhaft verursacht hat. Dabei sind für den Umfang einer etwaigen Haftung der Beklagten zu 1 wegen des in Art. 10 IUeZ vereinbarten Vorbehalts § 486 Abs. 1 Nr. 3 und § 774 HGB heranzuziehen.

2. Das Berufungsgericht hat zutreffend ausgeführt, dem Beklagten zu 2 könne nicht vorgeworfen werden, daß die elektrische Ruderanlage des KMS "F[REDACTED]" infolge einer Unterbrechung des Stromkreises durch das Lösen einer zu dem Ritzel gehörenden Druckfeder ausgefallen sei. Es hat weiter ohne Rechtsverstoß festgestellt, die Zeitspanne zwischen dem Versagen des Ruders und der Kollision habe allenfalls 45 Sekunden betragen und wegen dieser Kürze nicht ausgereicht, den Schiffszusammenstoß durch Schraubenmanöver oder durch Setzen eines Ankers zu verhindern; deshalb sei das Fehlen eines Heckankers auf KMS "F[REDACTED]" für die Kollision nicht ursächlich gewesen. Ferner hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler dargelegt, daß KMS "F[REDACTED]" nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens

18

auf See (das einen Bestandteil des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages 1960 - BGBl. 1965 II 465 bildet und zur Unfallzeit bereits in der Bundesrepublik Deutschland und in Norwegen in Kraft war - vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Ergänzungsband S. 93) nicht mit einer Hilfsruderanlage ausgerüstet sein mußte, weil die eine solche Anlage vorschreibende Vertragsbestimmung (Kapitel II Regel 29 Buchstaben (a) (i) (iii)) nicht für Frachtschiffe von weniger als 500 BRT gilt (Kapitel I Regel 3 Buchstaben (a) (iii)). Das alles zieht auch die Revision nicht in Zweifel. Sie meint jedoch, das angefochtene Urteil könne deshalb keinen Bestand haben, weil KMS "F[REDACTED]" den Rhein nur dann mit einer elektrischen Ruderanlage habe befahren dürfen, wenn diese bei einer Stromunterbrechung sofort auf Handsteuerung umzustellen gewesen sei. Denn mit dem Ausfall einer elektrischen Ruderanlage infolge einer Stromunterbrechung müsse stets gerechnet werden, so daß eine derartige Anlage, auch mit Rücksicht auf den starken Schiffsverkehr auf dem Rhein, nur dann als zuverlässig im Sinne von Art. 21 Nr. 1 RheinSchVO angesehen werden könne, wenn sie jederzeit auf Handbetrieb umstellbar sei.

Der Revision ist zuzugeben, daß aus dieser Sicht rechtliche Bedenken gegen das angefochtene Urteil bestehen.

a) Nach § 10 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 müssen Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein, daß jede Gefahr für die an Bord befindlichen Personen und für die

Schifffahrt vermieden wird und daß die Verpflichtungen aus dieser Polizeiverordnung erfüllt werden können. Nach § 10 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 gilt die Bestimmung der Nr. 1 als erfüllt, soweit Fahrzeuge mit einem amtlichen Zeugnis versehen sind und Bau und Ausrüstung dessen Angaben entsprechen. Bei dem Zeugnis handelt es sich um das in Art. 22 der Revidierten Rheinschiff-fahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgesehene und nach der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe zu erteilende Schiffsattest (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Anm. 4 zu § 10 RheinSchPolVO; vgl. auch § 1.08 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970). Dieses wird bei Seeschiffen, die, wie KMS "F[REDACTED]", kein Rheinschiffsattest besitzen, durch ein von einer Behörde oder einer anerkannten Körperschaft ausgestelltes Zeugnis ersetzt, das ihre Tauglichkeit zur See- und Küstenschifffahrt bescheinigt, allerdings nur unter der Bedingung, daß die Anzahl und das Gewicht ihrer Anker den Angaben der Anlage E der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe entspricht (Art. 4 Nr. 1 RheinSchUO). Da KMS "F[REDACTED]" entgegen den Bestimmungen dieser Anlage keinen Heckanker führte, kann weder die von den norwegischen Behörden für dieses Schiff ausgestellte Fahrbescheinigung noch das von einer norwegischen Klassifikationsgesellschaft erteilte Klassifikationszeugnis das Rheinschiffsattest ersetzen. Deshalb greift § 10 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 zu Gunsten der Beklagten nicht ein.

b) Die Bedeutung der Vorschrift des § 10 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 erschöpft sich jedoch nicht darin, daß sie dem Schiffer lediglich den Nachweis für die

Fahrtüchtigkeit seines Schiffes erleichtert. Vielmehr zeigt sie ganz allgemein, daß sich die Anforderungen, die an den Bau und die Ausrüstung eines Fahrzeugs zu stellen sind, das den Rhein befährt, grundsätzlich aus der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe ergeben. Diese enthält allerdings für die Steuereinrichtung eines Schiffes keine ins einzelne gehenden Bestimmungen. Vielmehr schreibt sie insoweit lediglich vor, daß die Einrichtung zuverlässig sein muß (Art. 21 Nr. 1 S. 2 RheinSchUO). Damit stellt sich die Frage, ob die elektrische, bei einer Stromunterbrechung nicht auf Handsteuerung umstellbare Ruderanlage des KMS "F[REDACTED]" als zuverlässig im Sinne der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe angesehen werden kann. Das Berufungsgericht hat die Frage bejaht. Es hat sich hierbei im wesentlichen auf eine gutachtliche Stellungnahme des Wasser- und Schiffsahrtsamts Duisburg-Rhein vom 8. April 1970 gestützt. Darin heißt es, bisher sei im Rahmen des Art. 21 Nr. 1 S. 2 RheinSchUO "eine Forderung nach einer Hilfsruderanlage nicht gestellt worden, so daß eine elektrische Ruderanlage als ausreichend für die Fahrt eines Fahrzeugs angesehen wird". Weiter ist in der Stellungnahme ausgeführt, bei Binnenschiffen sei "bisher überwiegend eine elektrische Ruderanlage zu einer vorhandenen Handruderanlage später eingebaut worden, so daß in der Regel in der Binnenschiffahrt eine elektrische Ruderanlage mit einer Hilfsruderanlage vorhanden" sei.

Mit diesen Ausführungen, die nach ihrem Zusammenhang wohl auch den Fall umfassen, daß die elektrische Ruderanlage eines Fahrzeugs bei einer Stromunterbrechung nicht auf Handsteuerung umgestellt werden kann, ist die Frage der Zuverlässigkeit der Ruderanlage des KMS "F[REDACTED]" nicht erschöpfend behandelt. Abgesehen davon, daß die gutachtliche Stellungnahme des Wasser- und Schifffahrtsamts Duisburg-Rhein weder klar erkennen läßt, ob Rheinschiffsatteste überhaupt schon für Fahrzeuge erteilt worden sind, die keine auf Handsteuerung umstellbare elektrische Ruderanlage besitzen, und sie weiter nicht hinreichend deutlich macht, wie die verantwortlichen Kreise in der Rheinschifffahrt selbst und im Schiffsbau über die Zuverlässigkeit einer derartigen Anlage denken (vgl. auch Art. 3 Nr. 2 Buchstaben b) und c) RheinSchUO), bezieht sich die Stellungnahme auf Fahrzeuge, deren sonstige Ausrüstung nicht zu beanstanden ist. Hier liegt es jedoch so, daß KMS "F[REDACTED]" bei seiner Fahrt auf dem Rhein vorschriftswidrig keinen Heckanker führte. Ein solcher ist aber für eine sichere Befahrung auf dem Rhein, wie die Anlage E der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe zeigt, unerlässlich, zumal in Notfällen auch das Setzen des Heckankers eine stabilisierende Wirkung für ein Fahrzeug haben und damit zum Ausgleich der Folgen eines Ruderausfalls mit beitragen kann. Hier hätte deshalb das Berufungsgericht auch prüfen müssen, ob die elektrische Ruderanlage eines Fahrzeugs zumindest nicht dann nach der Vorschrift des Art. 21 Nr. 1 S. 2 RheinSchUO auf Handsteuerung umstellbar sein muß, wenn das Fahrzeug den Rhein ohne den vorgeschriebenen Heckanker befährt. Sollte das zu bejahen sein, so wird

das Berufungsgericht nunmehr auch auf die - bisher nicht abschließend erörterte (BU S. 21) - Frage eingehen müssen, ob das Fehlen einer nicht auf Handsteuerung umstellbaren Ruderanlage auf KMS "F[REDACTED]" für die Kollision ursächlich war.

Da die Sache mit Rücksicht auf die vorstehenden Ausführungen weiterer tatsächlicher Prüfung bedarf, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Tidow