

Für das Nachschlagewerk!

2512 089

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: DVO vom 25. September 1935 z. Ges. über die Rheinschifffahrtsgerichte vom 5. September 1935 (RGBl I 1142, 1167) Art 4; BinnSchG §§ 117 Ziff 7, 118.

Rechtssatz: Ein binnenschifffahrtsrechtlicher Ausgleichsanspruch wird nicht mit dem Schiffsunfall, sondern erst mit der Zahlung oder Feststellung der Hauptschuld des angeblich ausgleichsberechtigten Gläubigers fällig.

Aktenzeichen: I ZR 20/55

Urt. des BGH v. 8. Mai 1956

OLG Köln (Rheinschifffahrts-
obergericht)

I ZR 20/55

V e r k ü n d e t
am 8. Mai 1956

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Kapitäns Gustav S [REDACTED], D [REDACTED],
D [REDACTED] str. [REDACTED]

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat
Dr. [REDACTED] -

gegen

1) den Reeder B [REDACTED], Boot "B [REDACTED] K [REDACTED]" in
S [REDACTED],

2) den Kapitän Johann B [REDACTED] in B [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. April 1956 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Birnbach, Dr. Bock, Dr. Nastelski,
Dr. Christoph und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Köln (Rheinschiffahrtsobergericht) vom 2. Dezember 1954
wird aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entschei-
dung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 21. November 1950 befand sich der Kahn "B[REDACTED]" auf einer Reise von der Ruhr nach Heilbronn. Er wurde von dem dem Kläger gehörigen Boot "W[REDACTED]" geschleppt, das bei Kaub das dem Beklagten zu 1) gehörende und vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführte Boot "B[REDACTED] K[REDACTED]" als Vorspann erhielt. Es herrschte hohes Wasser. Oberhalb des Clemensgrundes lief der "W[REDACTED]"-Schleppzug einem andern auf, der aus dem Boot "S[REDACTED]" mit dem Kahn "A[REDACTED]" bestand. Diesem war als Beispann das Boot "H[REDACTED]" beigegeben.

Nachdem der stärker laufende "W[REDACTED]"-Schleppzug mehrfach unter Abgabe der vorgeschriebenen Signale vergeblich versucht hatte, den "S[REDACTED]"-Zug zu überholen, erreichten die Spitzen beider Schleppzüge das Binger-Loch und passierten dieses ungefähr in gleicher Höhe. Ehe das Boot "B[REDACTED]" das Loch ganz durchfahren hatte, brach seine Schlepptrosse. "B[REDACTED]" trieb über Steuerbord ab, geriet auf den Leisten und kam linksrheinisch auf Grund.

Über diesen Vorfall haben mehrere Prozesse geschwebt, die im Endergebnis übereinstimmend mit der Feststellung endeten, daß Eigner und Führer von "S[REDACTED]" und der jetzige Kläger als Eigner und Kapitän von "W[REDACTED]" den an "Berta" entstandenen Schaden gesamtschuldnerisch zu tragen haben.

Der Kläger ist der Auffassung, daß den Beklagten zu 2) ein hälftiges Mitverschulden an dem Schadensereignis treffe. Dieses Mitverschulden erblickt der Kläger darin, daß der Beklagte zu 2) das Überholen des "S[REDACTED]"-Zuges mitgemacht habe.



Mit der vorliegenden, am 31. Dezember 1952 bei Gericht eingegangenen Klage verlangt der Kläger festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner - der Beklagte zu 1) außer dinglich mit dem Schleppboot "B. K." auch im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend - verpflichtet seien, dem Kläger die Hälfte derjenigen Beträge zu erstatten, die dieser aus Anlaß des Klageunfalls an die Versicherer des Kahns B., NV. K. Scheepvaart Matschappij, Rotterdam und die "A." Versicherungs-Aktiengesellschaft in Hamburg sowie die "T." Versicherungsgesellschaft in Duisburg-Ruhrort, zu zahlen habe.

Die Beklagten haben um Klageabweisung gebeten. Sie haben in erster Linie die Einrede der Verjährung erhoben. In der Sache selbst haben sie geltend gemacht, daß sie keine Verantwortung für das Schadensereignis treffe, da dem Kläger der einheitliche Oberbefehl über den Schleppzug zugestanden habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist zurückgewiesen worden.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageanspruch weiter, während die Beklagten um Zurückweisung der Revision bitten.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist zulässig, da die vorliegende Rheinschiffahrtssache nach dem am 1. Oktober 1952 erfolgten Inkrafttreten des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnen- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (RGBl I, 641 ff) rechtshängig geworden

ist (BGHZ 18, 167).

Das Berufungsgericht geht entsprechend seiner ständigen Rechtsprechung (vgl. Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 2. Aufl. S. 21) davon aus, daß Ausgleichsansprüche der geltend gemachten Art zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehören. Dagegen bestehen, sowohl vom Rechtsstandpunkt des vorgenannten Gesetzes als auch des Gesetzes vom 5. September 1935 (RGBl. I, 1142) aus, keine rechtlichen Bedenken; denn solche Ausgleichsansprüche wurzeln letzten Endes in dem betreffenden Schiffsunfall. Außerdem liegt es im Interesse der Sache, insbesondere einer beschleunigten Durchführung derartiger Verfahren, und im Interesse einer einheitlichen Rechtsprechung, wenn die Schiffahrtsgerichte, die über die eigentlichen Ansprüche aus Schiffsunfällen zu befinden haben, auch über diese Ansprüche entscheiden.

Das Berufungsgericht ist im Gegensatz zum Landgericht der Auffassung, daß der vom Kläger geltend gemachte Ausgleichsanspruch, dessen Grundlage § 426 Abs. 1 BGB sei, der einjährigen Verjährungsfrist unterliege und mit der Schadenszufügung fällig geworden sei. Dabei stützt sich das Berufungsgericht auf § 9 des genannten Gesetzes vom 5. September 1935, wonach die Strafverfolgung von Zuwiderhandlungen sowie Zivilansprüche, welche zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehören, in einem Jahre verjähren. Dieses Gesetz nebst der dazu ergangenen Durchführungsverordnung vom 25. September 1935 (RGBl. I, 1167) nach dessen Art. 4 die Verjährung mit dem Schluß des Jahres beginnt, in dem der Anspruch fällig geworden war, ist durch § 26 Abs. 2 des vorbezeichneten Gesetzes vom 27. September 1952 aufgehoben worden. Das Berufungsgericht meint je-

doch, daß dadurch die Anwendung der einjährigen Verjährungsfrist für den vorliegenden Fall nicht in Frage gestellt werde. Gemäß § 24 des Gesetzes vom 27. September 1952 solle es zwar, so führt das Berufungsgericht aus, bei den Vorschriften des Gesetzes vom 5. September 1935 für die bis zum 1. Oktober 1952 anhängig gewordenen Sachen verbleiben. Damit habe jedoch nur zum Ausdruck gebracht werden sollen, daß es für die bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vom 27. September 1952 bereits anhängigen Verfahren in jedem Falle bei dem alten Rechtszustand bleiben solle. Dieses Gesetz befasse sich fast ausschließlich mit der Neuregelung des Verfahrens im Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen. Daher liege der Schwerpunkt der Vorschrift des § 24 in der Anordnung, daß die bis zum Inkrafttreten des Gesetzes anhängigen Verfahren nach den bis dahin gültig gewesenen Verfahrensvorschriften durchzuführen seien. Das ergebe sich auch aus der amtlichen Begründung zu § 24 dieses Gesetzes, wonach diese Bestimmung aus Art 10 der sich ausschließlich mit gerichtsorganisatorischen Fragen beschäftigenden 4. Durchführungsverordnung übernommen worden sei. Wenn daher in § 24 die Fortgeltung der früheren Bestimmungen für alle anhängigen Verfahren festgelegt sei, so sei damit nicht ausgesprochen worden, daß das neu inkrafttretende Gesetz rückwirkende Kraft in materiell-rechtlicher Hinsicht haben solle. Nur die zeitweilige Fortgeltung alter Bestimmungen und nicht ein Rückgängigmachen der nach dem allgemeinen Rechtszustand eingetretenen Rechtsfolgen sei Zweck und Inhalt dieser Überleitungsbestimmung.

Die Revision hält diese Gesetzesauslegung für unzutreffend und meint, die Verjährungsfrage müßte, da das Gesetz vom 29. September 1952 keine besonderen Verjährungsvorschriften enthalte, nunmehr nach der allgemeinen gesetz-

lichen Regel, der 30jährigen Verjährung, beurteilt werden. Zuzugeben ist der Revision, daß es sich bei dem Ausgleichsanspruch des § 426 Abs 1 nach einhelliger Rechtsauffassung um einen selbständigen, eigenartigen Anspruch handelt, der auch einer eigenen Verjährung unterliegt. Diese Verjährungsfrist beträgt regelmäßig 30 Jahre; insbesondere greifen die kurzen Verjährungsfristen der Gläubigeransprüche z.B. § 852 BGB nicht durch (RGZ 69, 422 [426]; 77, 317 [322]; 146, 101; RG JW 1935, 1340; RGZ 160, 148 [151]). Nach Auffassung der Revisionsbeklagten kommt ein solcher Ausgleichsanspruch vorliegend keinesfalls in Betracht, da ohne die Sonderregelung des § 9 des Gesetzes vom 5. September 1935 die einjährige Verjährungsfrist des § 117 Ziff 7 BinnSchG Platz greifen würde; denn der Klageanspruch habe seine Rechtsgrundlage in den Bestimmungen der §§ 735, 736, 738 HGB, auf deren entsprechende Anwendung in § 92 BinnSchG verwiesen sei. Es kann dahingestellt bleiben, ob die in § 9 des Gesetzes vom 5. September 1935 getroffene Sonderregelung über die Verjährung für den vorliegenden Fall noch Geltung hat oder ob andernfalls, wie die Revisionsbeklagten meinen, die Sonderregelung des § 117 Ziff 7 BinnSchG Platz greift (dagegen Wassermeyer aaO S 345; Vortisch-Zschucke, BinnSchG Anm 7 c zu § 117). Denn in keinem dieser Fälle könnte die Einrede der Verjährung für durchgreifend erachtet werden. Zwar wird sowohl in Art 4 der oben angeführten Durchführungsverordnung vom 25. September 1935 als auch in § 118 BinnSchG der Beginn der Verjährung auf die Fälligkeit des Anspruchs abgestellt. Dem Berufungsgericht kann jedoch nicht darin beigetreten werden, daß der geltend gemachte Ausgleichsanspruch mit dem Zeitpunkt der Schadenszufügung, mit dem Eintritt des Schiffsunfalls, von dem der Kläger als daran Beteiligter mit dessen Eintritt Kenntnis erlangt habe, fällig geworden sei. Eine solche Annahme wird dem Wesen

des schiffahrtsrechtlichen Ausgleichsanspruchs nicht gerecht. Dieser und dessen Geltendmachung stellt, wie bei Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl § 904 HGB Anm 3 zutreffend hervorgehoben ist, ein Nachspiel der Regulierung der eigentlichen Unfallansprüche dar. Dieser Ausgleich kann daher, mindestens soweit der Zahlungsanspruch in Betracht kommt, grundsätzlich nicht vor Befriedigung des Gläubigers geltend gemacht werden. Diese Auffassung ist auch in der auf der internationalen Brüsseler Übereinkunft zur einheitlichen Festsetzung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 beruhenden Neufassung des § 904 HGB (RGBI 1913, 90 ff) zum Ausdruck gekommen, worin bestimmt ist, daß die darin vorgesehene einjährige Verjährungsfrist mit dem Ablauf des Tages beginnt, an welchem die den Rückgriff begründende Zahlung erfolgt ist. Darin ist also der Rückgriffsanspruch an den Eintritt des Rückgriffsfalles, an die Zahlung, geknüpft. Die Möglichkeit der Geltendmachung eines Ausgleichsanspruchs im Wege eines Befreiungsanspruches ist darin nicht in Erwägung gezogen. Ob eine solche Art der Geltendmachung des Ausgleichsanspruchs damit ausgeschlossen sein sollte, kann auf sich beruhen, da die in § 904 HGB getroffene Sonderregelung über die Verjährung von Rückgriffsansprüchen für das Binnenschiffahrtsrecht nicht übernommen worden ist. Auch wenn man die Geltendmachung eines solchen Befreiungsanspruches zuläßt, so würde dies an der Beurteilung der Verjährungsfrage im vorliegenden Fall im Ergebnis nichts ändern. Denn in diesem Fall könnte der Eintritt des Ausgleichsfalles und damit die Möglichkeit der Geltendmachung eines solchen Befreiungsanspruches frühestens auf den Zeitpunkt gelegt werden, in dem die Hauptschuld des angeblich ausgleichsberechtigten Gläubigers festgestellt worden ist. Diese Feststellung der Schuld des Klägers ist unstreitig erst

durch das im Jahre 1953 rechtskräftig gewordene Urteil des Rheinschiffahrtsobergericht Köln vom 9. Oktober 1952 (3 U 30/52) erfolgt. Nach alledem kann der vom Kläger geltend gemachte Ausgleichsanspruch auf Feststellung, daß die Beklagten ihm die künftig von ihm an die Versicherungsgesellschaften der bei dem Klageunfall Geschädigten zu bezahlenden Beträge zu erstatten habe, bei Klageerhebung noch nicht als verjährt angesehen werden.

Das angefochtene Urteil war demnach aufzuheben. Außerdem war die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, da dieses bisher in eine sachliche Prüfung des Klageanspruchs nicht eingetreten ist und die im Vorprozeß getroffenen Feststellungen für den Ausgleichsanspruch nicht bindend sind (RGZ 69, 416 424, 425). In der erneuten Verhandlung wird das Berufungsgericht insbesondere die Schlüssigkeit der Klage einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen haben, die die Revisionsbeklagten unter Hinweis auf die Rechtsprechung über die alleinige Haftung des Schleppbootes und die Bestimmungen des § 2 BinnSchPolVO bzw. § 2 Ziff 5 und § 5 RhSchPolVO nF in Zweifel gezogen haben.

Es war daher zu entscheiden wie geschehen, wobei die Entscheidung über die Kosten der Revision dem Be-

rufungsgericht vorzubehalten war.

Birnbach

Bock

Nastelski

Christoph

Nörr