

✓ 0

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 118/70

URTEIL

Verkündet am

29. Mai 1972

G r o ß ,

Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. der B[] M[] Schiffahrts AG, B[], T[],
gesetzlich vertreten durch die Vorstandsmitglieder
Peter K[] und Dr. Hans G. Me[],
2. des Lotsen Heinz Br[], N[] (Rhein), L[]straße [],
Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [] -

gegen

die L[] AG Ba[], Rheinschiffahrt, Ba[], Mü[],
vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungsrats Adrian
de S[],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Streithelfer der Klägerin:

1. Firma W[] Schiffahrt, D[]-Ruhrort, J[]straße [],
2. Schiffsführer E. W[], ebenda,
3. Gebr. S[] & Co. GmbH Schiffahrt, Sp[],
Si[]straße [], vertreten durch ihren Geschäftsführer
Rechtsanwalt Alfred S[],
4. Schiffsführer Dieter L[] Ma[] Ne[]-
straße [],
5. Heinz R[], Ke[], H[]straße [],
- Prozeßbevollmächtigter Rechtsanwalt Dr. [] -
zu 1, 2 und 5:
- Prozeßbevollmächtigter Rechtsanwalt Dr. [] -
zu 3 und 4:

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Mai 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 28. Juli 1970 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen. Die Beklagten haben auch die Kosten der Streithelfer im Revisionsrechtszug zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 7. November 1968 fuhr der im Eigentum der Klägerin stehende TSK "F[REDACTED]" (83,30 m lang; 10,06 m breit; 1.474 t) im Schlepp des SB "R[REDACTED] III" (37,16 m lang; 6,76 m breit; 1.000 PS) leer auf dem Rhein zu Tal. Gegen 11.20 Uhr wollte der sich rechtsrheinisch haltende Schleppzug in Höhe der Ortslage Altrip bei diesigem Wetter (Sicht etwa 500 bis 600 m) mit dem beladen zu Berg kommenden MS "W[REDACTED] 14" (67,10 m lang; 8,20 m breit; 823 t; 420 PS) begegnen. Dieses Schiff, das der Beklagten zu 1 gehört und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde, verlangte von dem Schleppzug eine Steuerbordbegegnung.

- 3 -

Während der Vorbeifahrt kollidierte es bei km 413,5 etwa 50 m aus dem rechten Ufer zunächst mit SB "R[REDACTED] III" und sodann mit TSK "F[REDACTED]". Hierdurch geriet der Kahn in Querlage und wurde nunmehr von dem dem Schleppzug unmittelbar folgenden MS "M[REDACTED]" angefahren.

Die Klägerin beziffert ihren Unfallschaden auf 82.257,50 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie die Beklagten in Anspruch, die Beklagte zu 1 allerdings nur dinglich haftend mit MS "W[REDACTED] 14" und persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinnSchG. Sie wirft MS "W[REDACTED] 14" vor, so kurz vor dem Schleppzug die blaue Seitenflagge gezeigt und dabei einen Übergang vom linken in den rechten Teil des Fahrwassers gemacht zu haben, daß der Schleppzug der Weisung des Bergfahrs, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, nicht mehr habe nachkommen können.

Demgegenüber ist es nach dem Vorbringen der Beklagten dadurch zu dem Schiffsunfall gekommen, daß man auf dem Boot des Schleppzuges die rechtzeitig von MS "W[REDACTED] 14" mit der blauen Seitenflagge und dem weißen Blinklicht gegebene Kursweisung zunächst aus Nachlässigkeit nicht gesehen und nach dem Erkennen nicht befolgt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klagabweisung weiter. Die Klägerin und ihre Streithelfer beantragen, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält im Ergebnis einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kam es auf folgende Weise zu der Kollision zwischen MS "W[REDACTED] 14" und dem Schleppzug:

MS "W[REDACTED] 14" hielt eine Geschwindigkeit von 8 bis 9 km/st inne. Sein Kurs verlief zunächst etwa 70 m aus dem linken Ufer des im Unfallbereich 300 m breiten Stromes. Bei km 414 leitete MS "W[REDACTED] 14" den an dieser Stelle üblichen Übergang der Bergfahrt zum rechten Ufer ein. Als das Schiff etwa die Mitte des Stromes erreicht hatte, streckte es sich kurz auf, weil an seiner Backbordseite ein anderer Bergfahrer überholte und es dessen Manöver unterstützen wollte. Schon zuvor hatte MS "W[REDACTED] 14" auf eine Entfernung von 500 m dem Schleppzug die blaue Seitenflagge und das weiße Blinklicht gezeigt. Dieser kam mit einer Geschwindigkeit von 18 bis 20 km/st zu Tal und hielt sich mit Rücksicht darauf, daß er an seiner Steuerbordseite einem Bergfahrer begegnete und außerdem das MS "M[REDACTED] überholte, etwa 100 m aus dem rechten Ufer. Als die Entfernung zwischen MS "W[REDACTED] 14" und dem Schleppzug sich auf 360 bis 300 m verringert hatte, setzte der Bergfahrer den Übergang zum rechten Ufer fort. Dort hin hatte inzwischen auch der Schleppzug seinen Kurs gerichtet. Deshalb blinkte MS "W[REDACTED] 14" zusätzlich mit dem Scheinwerfer. Da aber keines der Fahrzeuge den Kurs änderte, kam es etwa 50 m aus dem rechten Ufer zur Kollision.

2. Das Berufungsgericht meint, die Führung des MS "W[REDACTED] 14" habe schuldhaft gegen das in § 37 Nr. 2 RheinSchPVO 1954 enthaltene Kursänderungsverbot verstoßen, weil sie nach dem kurzen Aufstrecken ihres Schiffes in Strommitte den Kurs wieder nach Backbord (zum rechten Ufer hin) gerichtet habe. Demgegenüber ist die Revision der Ansicht, eine Verletzung des § 37 Nr. 2 RheinSchPVO 1954 durch den Bergfahrer komme deshalb nicht in Betracht, weil MS "W[REDACTED] 14", wie das Berufungsgericht bei der Beurteilung des Verhaltens der Führung des SB "R[REDACTED] III" ausgeführt habe, dem Schleppzug so rechtzeitig die Weisung für eine Steuerbordbegegnung erteilt habe, daß diese gefahrlos hätte durchgeführt werden können. Das mag zutreffen. Daraus folgt jedoch nicht, daß die Klägerin die Beklagten zu Unrecht auf Schadensersatz in Anspruch nimmt. Denn in jedem Falle ist der Führung des MS "W[REDACTED] 14" vorzuwerfen, daß sie bei der Durchführung des Begegnungsmanövers die allgemeinen Sorgfaltspflichten eines Schiffers (§ 4 RheinSchPVO 1954) fahrlässig verletzt und dadurch die der Klägerin entstandenen Kollisionsschäden - möglicherweise mit den Führungen weiterer Fahrzeuge - verursacht hat.

MS "W[REDACTED] 14" hatte dem Talschleppzug den Weg für eine Steuerbordbegegnung gewiesen. Dieser Weisung ist die Schleppzugführung - pflichtwidrig (vgl. § 39 Nr. 1 RheinSchPVO 1954) - nicht nachgekommen. Das hat die Führung des MS "Weser 14" nach den unangefochtenen Feststellungen des Berufungsgerichts erkannt, ehe sie nach dem kurzen Aufstrecken ihres Schiffes in Fahrwassermitte den Kurs wieder nach Backbord richtete. Hierzu war sie zwar an sich auf Grund des von ihr festgelegten

Begegnungskurses verpflichtet (§ 37 Nr. 3 RheinSchPVO 1954). Von dieser Pflicht entband sie jedoch die Vorschrift des § 5 RheinSchPVO 1954. Denn mit Rücksicht auf das nautisch falsche Verhalten der Führung des Schleppzuges, die die Weisung des Bergfahrrers nicht beachtete und einen leichten Steuerbordkurs einhielt, mußte die Wiederaufnahme des Backbordkurses durch MS "W[REDACTED] 14" - für dessen Führung erkennbar - zur Kollision mit dem Schleppzug führen. In einer solchen Lage gebietet die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers, einen Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt, auch wenn er mit der ursprünglichen Kursweisung in Widerspruch steht. Das konnte seitens der Führung des MS "W[REDACTED] 14" dadurch geschehen, daß sie nach dem kurzen Aufstrecken ihres Schiffes in Strommitte dort gestreckt weiterfuhr und damit jegliches Kreuzen mit dem Kurs des Schleppzuges vermied. Daß sie das unterließ und stattdessen mit erneutem Backbordkurs doch noch eine Steuerbordbegegnung mit dem Schleppzug durchsetzen wollte, gereicht ihr zum Vorwurf.

Deshalb haben die Beklagten der Klägerin, deren Schiff unstreitig kein Verschulden an dem Schiffsunfall trifft, ihren Kollisionsschaden zu ersetzen (§ 823 BGB; § 4 RheinSchPVO 1954; §§ 3, 4, 92, 114 BinnSchG; §§ 735, 736 HGB; § 840 BGB).

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow