

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 124/63

URTEIL

Verkündet am

25. Januar 1965

Schorm,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N.V. E [REDACTED] Mij. "I [REDACTED]" in R [REDACTED],
W [REDACTED], vertreten durch den Vorstand daselbst,
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner Aaldert T [REDACTED] in G [REDACTED]
V [REDACTED] straat [REDACTED]

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Januar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 14. Februar 1963 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des TMS "Arcadia", Der Beklagte ist Eigentümer und Schiffsführer des MS "Almien". Die Klägerin verlangt von dem Beklagten Ersatz eines Kollisionsschadens in Höhe von 42.244,01 hfl nebst Zinsen.

MS "Almien" befand sich am 2. August 1959 bei St.Goar beladen auf der Bergfahrt und folgte in einiger Entfernung dem MS "Hartenfels". Letzteres hatte bereits den dort üblichen Übergang vom linken zum rechten Ufer durchgeführt und bewegte sich bei St. Goarshausen zu Berg, dort seinerseits einem weiteren Bergmotor folgend. Inzwischen hatte "Almien" etwa in Höhe der Anlegestelle der

Fähre von St. Goar den Lotsen übernommen und schickte sich an, ebenfalls zum rechten Ufer hinüberzugehen, als das leere TMS "Arcadia" um das Bankeck herumkam. "Arcadia" führte die blaue Seitenflagge und begegnete den beiden vorausfahrenden Bergmotoren Steuerbord an Steuerbord. Gleich nach dem Passieren von "Hartenfels" fuhr das Tankmotorschiff mit Steuerbordkurs scharf zum rechten Ufer hinüber, während "Almien" mit Backbordkurs ebenfalls in Schrägfahrt zur rechten Seite hinüberwechselte. Dort kam es bei km 555,83/84 zur Kollision, wobei "Almien" mit dem Bug gegen das Backbord-Vorderschiff von "Arcadia" geriet. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Unstreitig war auf "Arcadia" die blaue Seitenflagge, die das Tankmotorschiff den Kurs wechselte, eingezogen worden. Auch hatte man ein akustisches Steuerbordsignal gegeben. Dagegen ist streitig, ob auf "Almien" schon vor der Kollision die blaue Seitenflagge gestanden hatte. Akustische Signale sind von "Almien" nicht gegeben worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zu 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Auf die Berufung des Beklagten hat das Rheinschiffahrtsobergericht unter Zurückweisung der Berufung der Klägerin die Klage im vollen Umfang abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch im vollen Umfang weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, daß ein



Bergfahrer diese Eigenschaft nicht dadurch verliert und Querfahrer wird, daß er in Schrägfahrt den Übergang zum anderen Ufer macht. Auch der in Schrägfahrt den Übergang vollziehende Bergfahrer weist daher nach § 38 Nr. 1 S. 1 RhSchPVO dem Talfahrer den Weg. Das kommt in der Entscheidung des erkennenden Senats vom 28. April 1960 II ZR 68/59 (VersR 1960, 535) zum Ausdruck, da dort dem Querfahrer das Weisungsrecht gerade solange versagt ist, als er nicht zur Bergfahrt übergogangen ist.

In eingehender Beweiswürdigung ist das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu der Überzeugung gekommen, daß der Bergfahrer "Almien" während des Übergangs die blaue Seitenflagge gezeigt und damit dem Talfahrer "Arcadia" die Begegnung an Steuerbord vorgeschrieben hat (§ 38 Nr. 3 RhSchPVO). Die Revision hält das Beweisergebnis für zweifelhaft; die Feststellung des Berufungsgerichts ist jedoch für das Revisionsgericht bindend (§ 561 Abs. 2 ZPO). Ohne Rechtsfehler hält das Berufungsgericht die Mißachtung der Weisung des Bergfahrers durch den Talfahrer für einen auf Fahrlässigkeit beruhenden groben Verstoß gegen die Begegnungsregel, auf den die Kollision zurückzuführen ist.

II. Das Berufungsgericht verneint im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "Almien" an dem Unfall.

Beide Schiffe, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, seien sich zunächst etwa in der Strommitte entgegengefahren. Entsprechend seiner eigenen Weisung sei MS "Almien" spätestens in dem Augenblick nach rechts-

rheinisch ausgewichen, als sich "Arcadia" etwa in Höhe von MS "Hartenfels" und damit noch in einer Entfernung von mindestens 200 bis 250 m von "Almien" befunden habe; in diesem Zeitpunkt habe man auf "Arcadia" noch nicht die blaue Seitenflagge weggenommen und noch nicht den Kurs nach Steuerbord eingeschlagen. Es habe daher zu dieser Zeit für "Almien" kein Anlaß bestanden, nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO Backbordschallsignal zu geben und schärfer nach Backbord zu halten. Auch habe die Schiffsführung von "Almien" nicht damit zu rechnen brauchen, daß man auf dem Talfahrer die blaue Flagge von "Almien" überschen werde. Diese Ausführungen sind ebenfalls frei von Rechtsirrtum.

Das Berufungsgericht meint sodann, nach Wegnahme der blauen Flagge auf "Arcadia" sei "Almien" so eindeutig weiter nach Backbord gegangen, daß für die Führung des Talzuges kein Zweifel mehr über die Kursabsichten des weisungsberechtigten Bergfahrers hätten bestehen können. Die Revision ist der Auffassung, gerade die Wegnahme der blauen Flagge durch "Arcadia" hätte bei der Führung von "Almien" Zweifel darüber entstehen lassen müssen, daß die Absicht des Bergfahrers, die Begegnung an Steuerbord herbeizuführen, vom Talfahrer nicht erkannt worden sei; deshalb hätte "Almien" nunmehr das Backbordschallsignal nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO geben müssen. Die Berechtigung dieser Rüge ist nicht von der Hand zu weisen. Jedenfalls hätte "Almien" das Backbordschallsignal deshalb geben müssen, weil "Arcadia", nachdem bereits "Almien" eindeutig den Kurs zum rechten Ufer genommen hatte, nunmehr ebenfalls eindeutig seinen Kurs zum rechten Ufer richtete und damit die Gefahr eines Zusammenstoßes heraufbeschworen wurde (§ 38 Nr. 4 Abs. 2 RhSchPVO). Nach den mit den Angaben

im Schadensbericht des Schiffsführers von "Arcadia" sich deckenden Feststellungen des Berufungsgerichts, das hierbei u.a. auf die Aussage des Schiffsführers Thie von "Hartenfels" Bezug nimmt, hat die Führung von "Arcadia" fast gleichzeitig die blaue Flagge weggenommen und deutlich erkennbar Kurs zum rechten Ufer eingeschlagen. Das Berufungsgericht ist jedoch in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen zu der Überzeugung gekommen, daß ein von "Almion" in diesem Zeitpunkt abgegebenes Backbord-Schallsignal die Kollision nicht mehr hätte verhindern können. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Erstmals mit der Revisionsbegründung macht die Klägerin der Führung von "Almion" den Vorwurf, sie habe unterlassen, die Fahrt zu verlangsamen und ihren Kurs nach Steuerbord zu richten, als sie erkannt habe, daß "Arcadia" die Kursweisung nicht befolge. Dieser Revisionsrüge muß der Erfolg versagt bleiben. Es kann schon sehr zweifelhaft sein, ob solche von der Revision geforderten Maßnahmen den Zusammenstoß verhütet hätten. Die Fahrt-herabsetzung allein hätte hierzu sicher nicht ausgereicht, zumal wenn man berücksichtigt, daß nach der nicht widerlegten Behauptung des Beklagten das Schiff vor dem Zusammenstoß gestoppt worden ist und "Almion" gegen das Vorschiff von "Arcadia" geraten ist. Das Unterlassen einer Änderung des Kurses nach Steuerbord kann der Führung von "Almion" jedenfalls nicht zum Verschulden angerechnet werden. Die Schuldfrage darf nicht rückblickend unter Berücksichtigung der Vorgänge, wie sie sich dann tatsächlich abgespielt haben, sondern muß von der Situation aus beurteilt werden, wie sie für die Führung von "Almion"

in dem Augenblick gegeben war, als "Arcadia" eindeutig Steuerbordkurs einschlug. Der Abstand beider Schiffe betrug in diesem Zeitpunkt 200 m. Die Geschwindigkeit ihres Schiffes hat die Partei "Almien" mit 6 km/h, die des gegnerischen Schiffes mit 18 km/h angenommen. Die Partei "Arcadia" hat hierzu keine Ausführungen gemacht. Wenn auch die Annahme einer Geschwindigkeit von 18 km/h hoch erscheint, so muß doch zugunsten des Beklagten eine solche von mindestens 14 km/h unterstellt werden. Dann stand aber der Führung von "Almien" nur wenig mehr als eine halbe Minute zur Verfügung, um den der Vorschrift des § 37 Nr.3 RhSchPVO glatt widersprechenden, wenn auch wohl durch § 5 RhSchPVO gedeckten Entschluß zu fassen, entgegen der gegebenen Weisung die Vorbeifahrt an Backbord durchzuführen. Es würde eine Überspannung der Sorgfaltspflicht bedeuten, wollte man von der Führung von "Almien" fordern, innerhalb dieser kurzen Zeitspanne einen so schwerwiegenden Entschluß zu fassen, der keine Sicherheit für die Vermeidung eines Zusammenstoßes bot.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Bukow Dr.Schulze