

19

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchSO §§ 37 Nr. 2 und 3, 38

Zur Frage, wann der Weg für eine Begegnung B a c k b o r d
a n B a c k b o r d verbindlich gewiesen ist.

BGH, Urt. v. 12. Oktober 1972 - II ZR 141/70 - Schiffahrtsober-
gericht Köln
SchiffahrtsgERICHT
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 141/70

URTEIL

Verkündet am

12. Oktober 1972
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der V [REDACTED] S [REDACTED]-R [REDACTED] GmbH, D [REDACTED], A [REDACTED] H [REDACTED]-Straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die Geschäftsführer Dr. K. H. K [REDACTED] und Hubert L [REDACTED],
2. des Schiffsführers Helmut P [REDACTED], zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die T [REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft, M [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die Vorstandsmitglieder Josef W [REDACTED], Hans D [REDACTED], Ulrich F [REDACTED] und Hermann H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

19

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Oktober 1972 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Stimpel und der Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 30. Oktober 1970 - 3 U 44/70 - wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten der Revision zu tragen.

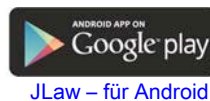
Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 9. Dezember 1964 fuhr das von der Klägerin versicherte MS "A [REDACTED]" (61,2 m lang; 8,33 m breit; 663 t; 435 PS) auf dem Main mit einer Ladung von 501 t Weizen zu Tal. Gegen 11 Uhr kam es unterhalb der Schleuse von H [REDACTED] auf einer im Anschluß an eine Rechtsbiegung gerade verlaufenden Flußstrecke zur Begegnung mit dem TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" (67 m lang; 8,2 m breit; 894 t; 500 PS). Dieses Schiff gehört der Beklagten zu 1 und befand sich unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 2 mit einer Ladung von 608 t



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Heizöl auf einer Bergreise. Während der Vorbeifahrt kollidierten die beiden Schiffe rechtsmainisch bei Main-km 216,7 - 8 in der Weise, daß MS "A [REDACTED]" mit dem Steven gegen die Steuerbordbugseite des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]", etwa 2 m hinter dem Steven dieses Fahrzeuges, stieß. Durch die Kollision wurden beide Schiffe erheblich beschädigt.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten wegen des Schadens der Interessenten des MS "A [REDACTED]" als Gesamtschuldner in Höhe von 66.657,55 DM nebst Zinsen in Anspruch, und zwar den Beklagten unbeschränkt haftend, die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie behauptet, zu der Kollision sei es gekommen, weil das linksmainisch fahrende TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" etwa 80 m vor Beginn der Vorbeifahrt an MS "A [REDACTED]" plötzlich die blaue Seitenflagge gezeigt und den Kurs nach Backbord geändert habe; dadurch sei es in die rechte Fahrwasserhälfte geraten, wo der Kurs des MS "A [REDACTED]" - entsprechend der ihm zunächst durch das Nichtzeigen der blauen Seitenflagge erteilten Weisung, an der Backbordseite des TMS "M [REDACTED] [REDACTED]" vorbeizufahren - verlaufen sei.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen hat sich TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" während der Annäherung der beiden Schiffe rechtsmainisch gehalten und dem Talfahrer bereits auf eine Entfernung von etwa 500 m die blaue Seitenflagge gezeigt. MS "A [REDACTED]" habe jedoch die Weisung, an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeizufahren, nicht befolgt, anscheinend deshalb, weil

es beim Durchfahren der Rechtsbiegung mit dem Heck stark in den Hang geraten und aus der Biegung mit einem hart nach Steuerbord in den rechten Teil des Fahrwassers gerichteten Kurs herausgekommen sei. Obwohl TMS "M. S." vor dem Talfahrer bis an die rechte Fahrwassergrenze beigegangen sei und man die Maschine auf "voll zurück" gestellt habe, sei von ihm die Kollision nicht mehr zu verhindern gewesen.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "M. S." in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich die Kollision zwischen TMS "M. S." und MS "A." auf folgende Weise ereignet:

Bei einer schiffbaren Breite des Maines im Unfallbereich von etwa 50 bis 55 m hielt sich TMS "M. S." zunächst linksmainisch, während MS "A." vom Ausgang der Rechtsbiegung des Flusses rechtsmainisch fuhr. Als der Längsabstand zwischen den beiden Schiffen noch etwa 80 m betrug, setzte TMS "M. S." die blaue Seitenflagge und änderte zugleich den Kurs nach Backbord, um MS "A." an seiner Steuerbordseite vorbeifahren zu lassen. Mit Rücksicht auf die kurze

Entfernung der beiden Schiffe konnte MS "A [REDACTED]", das aus dem Hang der Rechtsbiegung heraus in die rechte Fahrwasserhälfte gesteuert worden war und noch eine gewisse Schräglage zum rechten Ufer hin hatte, nicht mehr in die linke Fahrwasserhälfte gebracht werden, so daß es rechtsmainisch zur Kollision kam.

2. Die Revision greift diese Feststellungen mit zahlreichen Verfahrensrügen an. Diese sind nicht begründet. Soweit auf sie nachfolgend nicht näher eingegangen wird, hat der Senat von der Vorschrift des Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH Gebrauch gemacht.

a) Das Berufungsgericht hat ausführlich dargelegt, warum es die Angaben für glaubhaft hält, die der an dem Unfall unbeteiligte Mainlotse L [REDACTED] vor dem Schiffahrtsgericht über den Unfallverlauf gemacht hat, obwohl er wenige Tage nach der Kollision gegenüber der Wasserschutzpolizei erklärt hatte, er könne zu dem Unfallhergang nichts sagen. Wenn die Revision aus dieser Erklärung sowie aus der von dem Zeugen für die Wasserschutzpolizei gefertigten Unfallskizze andere Schlüsse als das Berufungsgericht zieht, so bewegt sie sich auf dem ihr nicht zugänglichen Gebiet der Tatsachenwürdigung.

b) Wenn das Berufungsgericht den Angaben des - das Ruder auf "M [REDACTED] S [REDACTED]" führenden - Mainlotsen E [REDACTED] vor der Wasserschutzpolizei entnommen hat, Kursweisung und Kursänderung des Bergfahrrers seien praktisch zusammengefallen, so war diese Würdigung möglich. Das Berufungsgericht hat zwar damit einen Teil der Aussage dieses Zeugen zu Lasten der Beklagten verwertet, obgleich es diese im übrigen für unglaublich angesehen hat, weil der Zeuge seine

Bekundungen mehrfach gewechselt hatte. Das ist jedoch weder prozeßrechtlich unzulässig noch ein Widerspruch zu den Denkgesetzen; vielmehr liegt auch das, wenn nicht besondere, hier nicht in Betracht kommende Umstände gegeben sind, in den Grenzen der dem Tatrichter vorbehaltenen und vom Revisionsgericht nicht nachprüfaren Beurteilung. Ein allgemeiner Rechtssatz des Inhalts, daß der Tatrichter, der die Aussage eines Zeugen im wesentlichen für unglaubhaft hält, dieser dann auch in einzelnen Punkten nicht folgen dürfe, kann nicht anerkannt werden.

c) Aus welchen Gründen das Berufungsgericht gehalten gewesen sein soll, die vom Schiffahrtsgericht eingehend vernommenen und wegen widersprechender Angaben einander gegenübergestellten Zeugen L. [REDACTED] und E. [REDACTED] erneut zu vernehmen, ist nicht ersichtlich. Mit der Begründung, die wiederholte Vernehmung der Zeugen lasse eine weitere Klärung des tatsächlichen Geschehens nicht erwarten, hat das Berufungsgericht von dem ihm nach § 398 Abs. 1 ZPO eingeräumten Ermessen Gebrauch gemacht; einen Rechtsfehler hat die Revision insoweit nicht aufzuzeigen vermocht.

d) Die Ausführungen des Berufungsgerichts zu der Frage, ob TMS "M. [REDACTED] S. [REDACTED]" auf Grund seiner Schräglage bei der Kollision zwangsläufig auf Land hätte laufen müssen, zeigen deutlich, daß es genügende eigene Sachkunde besaß, diese Frage ohne Zuziehung eines Sachverständigen zu entscheiden. Auch war es nicht, wie die Beklagten erstmals im Revisionsrechtszug meinen, verpflichtet, einen Sachverständigen zu der Frage zu hören, ob MS "A. [REDACTED]" der - lediglich auf etwa 80 m gegebenen - Weisung des Bergfahrrers, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, noch

hätte folgen können. Begegnungskollisionen gehören in der Binnenschifffahrt zu den häufigsten Unfallarten. Mit ihnen wird, wie dem Senat bekannt ist, das hier zur Entscheidung berufene Schiffahrtsobergericht immer wieder befaßt. Mit deren Beurteilung ist es deshalb vertraut. Das gilt auch für die bei Begegnungskollisionen vielfach zu erörternde Frage, ob ein Talfahrer der Kursweisung eines Bergfahrers gefahrlos oder nur mit Risiken oder überhaupt nicht mehr folgen konnte. Daß hier ein Fall gegeben ist, zu dessen Beurteilung die Sachkunde des Schiffahrtsobergerichts nicht ausgereicht hätte, hat auch die Revision nicht darzutun vermocht. Im übrigen hatte bereits die Wasserschutzpolizei-Gruppe "Main" (Wache Lohr a. Main), die mit den Besonderheiten der Schifffahrt auf dem Main und den örtlichen Gegebenheiten im Unfallbereich sicher vertraut ist, in dem Unfallbericht vom 9. Februar 1965 ausgeführt, daß es MS "A [REDACTED]" nicht möglich gewesen wäre, einer erst auf etwa 80 m gegebenen Weisung, an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeizufahren, ohne eine Kollision mit diesem zu folgen.

3. Rechtlich zutreffend erblickt das Berufungsgericht in dem festgestellten Verhalten der Führung des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" nicht nur einen schuldhaften Verstoß gegen die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers (§ 4 BinnSchSO 1954), sondern auch eine schuldhafte Verletzung der Vorschriften des § 37 Nr. 2 und 3 BinnSchSO 1954. Zu dem zweiten Punkte ist zu bemerken:

Nach § 37 Nr. 3 BinnSchSO 1954 dürfen Fahrzeuge beim Begegnen ihren Kurs u. a. dann nicht ändern, nachdem dieser nach § 38 festgelegt ist. Die Festlegung geschieht

dadurch, daß der Bergfahrer dem Talfahrer, wenn dieser an seiner Backbordseite vorbeifahren soll, kein Zeichen gibt (§ 38 Nr. 2), oder daß er rechtzeitig eine hellblaue Flagge nach Steuerbord oder ein weißes gewöhnliches Blinklicht an Steuerbord zeigt, wenn die Vorbeifahrt des Talfahrers an seiner Steuerbordseite erfolgen soll (§ 38 Nr. 3). Nun kann aber ein Talfahrer nicht stets, wenn sich ihm ein Bergfahrer nähert, ohne die blaue Seitenflagge oder das weiße Blinklicht zu zeigen, davon ausgehen, dieser gebe ihm kein Zeichen und weise ihm damit den Weg für eine Backbordbegegnung. Der Bergfahrer ist nämlich nicht gehalten, die blaue Seitenflagge oder das weiße Blinklicht jeweils sofort beim Auftauchen eines Talfahrers zu zeigen, sondern hat diese Zeichen, wenn er den Talfahrer an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen will, "lediglich" rechtzeitig zu geben, mithin zu einem Zeitpunkt, in dem der Talfahrer diese Kursweisung noch ohne Gefahr, insbesondere ohne unvermittelte Steuer- manöver (vgl. Kahlitz, Das Recht der Binnenschifffahrt, Bd. II Anm. 8 zu § 38 BinnSchSO) befolgen kann. Deshalb enthält das Nichtzeigen der blauen Seitenflagge oder des weißen Blinklichts grundsätzlich erst dann eine verbindliche Kursweisung für eine Backbordbegegnung (§ 38 Nr. 2), wenn eine r e c h t z e i t i g e Kursweisung für eine Steuerbordbegegnung (§ 38 Nr. 3) nicht mehr gegeben werden kann. Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" die blaue Seitenflagge zu einem Zeitpunkt setzte, in welchem MS "A [REDACTED]" die damit verbundene Kursweisung nicht mehr befolgen konnte, die Weisung mithin verspätet war, ist dieses zutreffend davon ausgegangen, daß der Bergfahrer bereits zuvor dem Talfahrer den Weg für eine Backbordbegegnung gewiesen hatte und deshalb

mit seiner Kursänderung nach Backbord gegen die Vorschrift des § 37 Nr. 3 BinnSchSO 1954 verstieß. Daß darin zugleich auch ein Verstoß gegen § 37 Nr. 2 BinnSchSO 1954 ("Beim Begegnen ... dürfen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen, ihren Kurs nicht in einer Weise ändern, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte") lag, ist offensichtlich und bedarf keiner weiteren Erörterung.

4. Das Berufungsgericht hat auf Grund des von ihm festgestellten Unfallgeschehens ein Mitverschulden der Führung des MS "A [REDACTED]" an der Kollision verneint und hierzu ausgeführt:

Wenn Schiffsführer H [REDACTED] (MS "A [REDACTED]") sein Fahrzeug aus dem Hang der Rechtsbiegung in die rechte Fahrwasserhälfte gesteuert habe, so habe er mit diesem Manöver die zunächst von TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge erteilte Weisung befolgt, mit seinem Fahrzeug an der Backbordseite des Bergfahrs vorbeizufahren. Von der rechten Fahrwasserhälfte habe er sein Fahrzeug aber nicht mehr in den linken Teil des Fahrwassers bringen können, als der Bergfahrer etwa 80 m vor dem Passieren der beiden Fahrzeuge die blaue Seitenflagge gesetzt und damit - im Gegensatz zu seiner ursprünglichen Kursweisung - von MS "A [REDACTED]" eine Steuerbordbegegnung verlangt habe. Auch habe Schiffsführer H [REDACTED] auf die neue Kursweisung des Bergfahrs und dessen Backbordkursänderung nicht mit einem Achtungszeichen reagieren müssen, weil nach dem Verhalten des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" klar gewesen sei, daß man MS "A [REDACTED]" erkannt hatte. Überdies habe er durch Abgabe des Schallzeichens "1 x kurz" den Bergfahrer

darauf aufmerksam gemacht, daß MS "A [REDACTED]" den Kurs in der rechten Fahrwasserhälfte beibehalten werde. Dafür, daß H [REDACTED] durch mangelhafte Streckenkenntnis den Unfall verursacht habe, bestehe mit Rücksicht auf den tatsächlichen Unfallverlauf kein Anhalt. Ferner sei es nicht zu beanstanden, wenn er beim Erkennen der Kollisionsgefahr die Maschine seines Fahrzeuges nur auf "halbe Kraft" gestellt und nicht auf "voll zurück" umgesteuert habe, weil er sonst jede Möglichkeit des Navigierens verloren und sein Fahrzeug in erhöhtem Maße der Gefahr eines Verfallens ausgesetzt hätte.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg. Da ein Teil ihrer Angriffe von einem anderen als dem festgestellten Unfallverlauf ausgeht, bedarf ihr Vorbringen insoweit keiner Erörterung. Auch kann ihr nicht gefolgt werden, wenn sie meint, im Gegensatz zu den Erwägungen des Berufungsgerichts sei Schiffsführer H [REDACTED] zumindest anzulasten, daß er auf die - angebliche - Backbordkursänderung des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" nicht mit einem Achtungszeichen nach § 24 Nr. 1 a BinnSchSO 1954 reagiert habe. Wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, bestand nach der Backbordkursänderung des Bergfahrsers für diesen mit Rücksicht auf den geringen Längsabstand der beiden Schiffe keine Möglichkeit mehr, die Kollision zu vermeiden. Danach hätte aber die Abgabe eines Achtungszeichens oder eines anderen Schallzeichens seitens des MS "A [REDACTED]" die Kollision nicht verhindern können. Aus diesem Grunde bedarf es auch keiner Prüfung der Rüge, das Berufungsgericht habe verfahrensrechtlich fehlerhaft festgestellt, MS "A [REDACTED]" habe nach dem Zeigen der blauen Seitenflagge durch TMS "M [REDACTED] S [REDACTED] 104" das Schallzeichen "1 x kurz" gegeben.

Schließlich kann auch dahinstehen, ob, wie die Revision im Gegensatz zu den Ausführungen des Berufungsgerichts dargelegt hat, das Maschinenmanöver der Führung des MS "A [REDACTED]" nach Erkennen der Kollisionsgefahr infolge der Backbordkursänderung des Bergfahrs falsch war. Denn hier hat es sich um eine Maßnahme des letzten Augenblicks in einer von dem Talfahrer unverschuldeten Lage gehandelt, die, wenn sie fehlerhaft gewesen sein sollte, Schiffsführer H [REDACTED] nicht als eine schuldhafte Handlung angerechnet werden könnte.

Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow