

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 159/67

URTEIL

Verkündet am

28. Februar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma W. van D[REDACTED]'s Stroomboot- en
Transportondernemingen N. V., R[REDACTED],
M[REDACTED],
2. des Schiffsführers Marinus Cornelis M[REDACTED]
vom MS "Maurits", zu laden bei der
Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

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

gegen

die Firma N[REDACTED] V[REDACTED]-Gesellschaft, H[REDACTED],
A[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Nebenintervenient:

Schiffseigner und Schiffsführer Floris Nikolaas S[REDACTED],
R[REDACTED], W[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 26. Mai 1967 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist der Versicherer des MS "Käthe". Sie hat Schäden ersetzt, die an dem Schiff bei einer Kollision am 30. Juli 1964 auf dem Rhein bei km 670 entstanden sind, und verlangt nun ihrerseits in Höhe von 30.031,50 DM Ersatz von den Beklagten, der Eignerin und dem Kapitän des MS "Maurits". Dabei wird sie unterstützt von dem Eigner und Kapitän des MS "Azolla", der ihr als Nebenintervenient beigetreten ist. Zu der Kollision ist es, wie folgt, gekommen: "Käthe" fuhr äußerst rechtsrheinisch am sog. Schnepfer-Ort entlang zu Berg. Ihr folgte weiter linksrheinisch das MS "Azolla", das "Käthe" überholen wollte. Es ist streitig, welcher Seitenabstand zwischen beiden Schiffen bestand. Zu Tal kam ein Schleppzug, der aus dem

MS "Maurits" und dem Kahn "W. v. Driel 51" bestand. MS "Käthe" hatte die blaue Seitenflagge gesetzt und dadurch den Talzug angewiesen, an seiner Steuerbordseite zu passieren. Dieser zeigte gleichfalls die blaue Seitenflagge. Es ist streitig, wann die gleiche Kursweisung von "Azolla" durch die blaue Seitenflagge (Jalousie) gegeben worden ist. Der Talzug wollte zwischen den beiden Bergfahrern hindurch fahren, weil man auf "Maurits" der Ansicht war, "Azolla" zeige keine blaue Seitenflagge, verlange also eine Begegnung auf seiner Backbordseite. Die Durchfahrt war nicht möglich, weil "Azolla" auf "Käthe" zu hielt. Spätestens in diesem Zeitpunkt war erkennbar, daß das Schiff die blaue Jalousie gesetzt hatte. "Maurits" wich gleichfalls nach Backbord aus. Das Motorschiff selbst kam auch noch an der Steuerbordseite von "Azolla" vorbei. Sein Kahn "W. v. Driel 51" dagegen stieß mit seinem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff von "Azolla". Unter der Wucht dieses Anpralls geriet "Azolla" gegen das Steuerbordmittelschiff von "Käthe". Auf allen kollidierten Schiffen entstand nicht unbeträchtlicher Schaden. Der Rhein hatte am Unfalltage einen sehr niedrigen Wasserstand. Der Kölner Pegel stand auf 0,29 m. Die Unfallstelle liegt in einer scharfen Rechtskrümmung des Rheines.

Die Klägerin und ihr Nebenintervenient haben der Führung von "Maurits" vorgeworfen, keinen der gegebenen Weisung und dem Kurs von "Azolla" entsprechenden Kurs gefahren zu sein, obschon man sich über die Art der Begegnung verständigt habe. Als "Maurits" schließlich nach Backbord abgegangen sei, um an der Steuerbordseite von "Azolla" vorbeizufahren, sei es zu spät gewesen.



Die Beklagten haben behauptet, der Seitenabstand zwischen "Azolla" und "Käthe" sei erheblich gewesen. Da man trotz Ausschau auf "Azolla" keine blaue Seitenflagge gesehen habe, sei man davon ausgegangen, das Schiff verlange eine Begegnung an seiner Backbordseite. Deshalb habe man sich dazu entschlossen, zwischen den Bergfahrern hindurchzufahren, wofür auch genügend Platz gewesen sei, während linksrheinisch hinreichender Raum für die Vorbeifahrt nicht vorhanden gewesen sei. Die Durchfahrt sei lediglich deshalb nicht möglich gewesen, weil "Azolla" zu spät plötzlich nach Backbord gefahren sei. Erst jetzt sei dort die blaue Jalousie gezeigt worden oder jedenfalls sichtbar gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen; das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision wollen die Beklagten die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts erreichen. Die Klägerin und ihr Nebenintervenient bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Da die Besatzung des MS "Käthe" unstreitig kein Verschulden an dem Unfall trifft, ist die Klage unter der Voraussetzung, daß dem Schiffsführer von MS "Maurits" ein ursächliches Verschulden zur Last zu legen ist, dem Grunde nach auch dann gerechtfertigt, wenn den Schiffsführer von "Azolla" ein Mitverschulden trifft (§ 92 BSchG

mit § 735 HGB, §§ 823, 840 BGB). Die Frage des Mitverschuldens des Schiffsführers von "Azolla" ist dann nur für den Ausgleichsanspruch der Beklagten gegen den Schiffseigner und Schiffsführer von "Azolla" von Bedeutung. Ob den Schiffsführer von "Maurits" ein Verschulden trifft, kann nach den Umständen des Falles nur entschieden werden, wenn das nautische Verhalten des Schiffsführers von "Azolla" gleichzeitig gewürdigt wird.

II. Im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht hält das Berufungsgericht für bewiesen, daß auf "Azolla" die blaue Seitenflagge (Jalousie) rechtzeitig gesetzt worden sei. Das wird von der Revision nicht angegriffen und ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

III. Die Ansicht des Berufungsgerichts, der Kurs von "Azolla" habe seiner Kursweisung zur Begegnung an Steuerbord entsprochen, begegnet rechtlichen Bedenken. Das Berufungsgericht hält anscheinend (klar kommt dies nicht zum Ausdruck) die Darstellung des Schiffsführers Leitung von "Käthe" für richtig, daß der Seitenabstand zwischen "Käthe" und "Azolla" vor dem letzten Stadium, in dem "Azolla" Kurs nach Backbord nahm, 50 m betragen habe (was möglicherweise durch das Überholvorhaben von "Azolla" und den nach linksrheinisch gehenden Hang seine Erklärung finden könnte). Dann ist aber der im angefochtenen Urteil daraus gezogene Schluß, der Kurs von "Azolla" habe seiner Kursweisung entsprochen, auch dann nicht gerechtfertigt, wenn "Azolla" an seiner Steuerbordseite unzweifelhaft hinreichend Raum für (Überholen und) gleichzeitiges Begegnen gelassen hatte. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist selbst der Ansicht, daß bei einem Zwischenraum von 50 m die Fahrt des Talzuges

zwischen den beiden Bergfahrern hindurch glatt möglich gewesen sei. Dann mußte aber der Schiffsführer von "Azolla", wenn er ebenso wie der Führer des Talzuges damit rechnen mußte, daß die Jalousie vom Talzug aus möglicherweise nicht wahrgenommen werden konnte, jedes Mißverständnis für den Talzug dadurch ausschließen, daß er seinen Überholkurs so nahe an "Käthe" einschlug, als dies nautisch vertretbar war. Dieser Verpflichtung hat er bei einem Seitenabstand von 50 m nicht genügt. Nicht unbedenklich ist die Ansicht des Berufungsgerichts, der Schiffsführer von "Azolla" könne sich damit entschuldigen, daß er die blaue Seitenflagge, die "Maurits" gesetzt hatte, auf sich bezogen habe; denn "Maurits" mußte wegen der Begegnung mit "Käthe" die blaue Seitenflagge zeigen; davon mußte der Führer von "Azolla" ausgehen. Bei glatter Durchfahrtmöglichkeit zwischen den beiden Bergfahrern konnte der Schiffsführer von "Azolla" die blaue Seitenflagge des Talfahrers nicht ohne weiteres auf sich beziehen, wenn er damit rechnen mußte, daß seine blaue Seitenflagge wegen der Stromkrümmung vom Talfahrer nicht wahrgenommen werden konnte.

IV. Die Klägerin hat ferner in der Klageschrift (S. 3) vorgetragen, MS "Azolla" habe die Überholung in einem Seitenabstand von etwa 50 m an der Steuerbordseite von "Käthe" durchgeführt. Obwohl MS "Maurits" die blaue Seitenflagge gesetzt gehabt habe, sei es immer mehr nach Steuerbord gekommen und habe erst kurz oberhalb von "Käthe" versucht, an der Steuerbordseite von "Azolla" vorbeizukommen. Die Beklagten haben in ihrer Klagebeantwortung (S. 2) ausgeführt, der Talzug habe die beiden Bergfahrer angehalten. Die Ausführungen beider Parteien stimmen darin überein, daß MS "Maurits"

den Bergfahrer "Käthe" angehalten habe. Dann mußte man aber auf "Azolla" befürchten, daß der Talzug die Kursweisung von "Azolla" nicht verstanden hat, und daher das Backbordschallzeichen nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO geben. Diese Befürchtung mußte erst recht bestehen, da sich "Azolla" in einer Stromkrümmung befand und man deshalb auf "Azolla" damit rechnen mußte, daß die Jalousie vom Talfahrer nicht wahrgenommen werde; auch konnte, wie bereits dargelegt, der Führer von "Azolla" möglicherweise die blaue Seitenflagge von "Maurits" nicht auf sich beziehen. Unhaltbar ist schließlich die Ansicht des Berufungsgerichts, der Führer von "Azolla" habe darauf vertrauen dürfen, daß MS "Maurits" seinen Kurs, der zunächst der Kursweisung von "Azolla" nicht entsprochen habe, noch korrigieren werde. Eine solche Auffassung würde die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO ihrer praktischen Bedeutung entkleiden. Das Unterlassen der nach dieser Bestimmung vorgeschriebenen Zeichengebung kann wesentlich zu dem Unfallgeschehen beigetragen haben.

V. Ein unfallursächliches Verschulden des Schiffsführers von "Maurits" würde vorliegen, wenn er trotz der Stromkrümmung und des Kurses von "Azolla" die auf "Azolla" gezogene Jalousie hätte wahrnehmen können. In dieser Richtung fehlt es bisher an einer Feststellung. Der Schiffsführer von "Maurits" würde auch dann schuldhaft gehandelt haben, wenn er zwar die Jalousie nicht hätte wahrnehmen können, aber MS "Azolla" in so nahem Abstand zu "Käthe" gefahren wäre, daß aus seinem Kurs seine Begegnungsabsicht an Steuerbord klar hervorgegangen wäre, da man auf "Maurits" damit hätte rechnen müssen, daß in der Stromkrümmung die blaue Seitenflagge (Jalousie) nicht hätte wahrgenommen werden können. Ein solches Verschulden könnte

schließlich dann gegeben sein, wenn festgestellt würde, daß MS "Azolla", schon bevor es nach Backbord ging, in einem solchen Seitenabstand zu "Käthe" gefahren wäre, daß eine Durchfahrt des Talzuges zwischen den beiden Bergfahrern nicht ohne weiteres möglich gewesen wäre. Dann hätte man auf "Maurits" - unbeschadet der Verpflichtung des Bergfahrers "Azolla" zur Klarstellung des Kurses durch Schallzeichen - nach § 4 RhSchPVO Achtungssignal geben müssen, um den Führer von "Azolla" zu veranlassen, seine Begegnungsabsicht klarzustellen.

Da nach alldem ein Verschulden von "Maurits" rechtlich einwandfrei noch nicht festgestellt ist, muß das angefochtene Urteil aufgehoben werden.

VI. Bei der hiernach erforderlichen erneuten Verhandlung und Entscheidung wird das Berufungsgericht seine Absicht zu überprüfen haben, daß der Bergfahrer "Azolla" bei seinem gleichzeitigen Überholen und Begegnen dem Talfahrer rechtzeitig unzweifelhaft hinreichend Raum für die Vorbeifahrt an Steuerbord gelassen habe. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist hierbei den Aussagen des Matrosen de Jo [REDACTED] vom MS "Maurits" und des Schiffsführers Leutung von MS "Käthe" nicht gefolgt, sondern hat seine Feststellung auf die Bekundung des Schiffsführers M [REDACTED] von MS "Maurits" und des Schiffsführers J [REDACTED] vom SK "W. v. Driel 51" vor der Wasserschutzpolizei gestützt. Nach der Aussage des Schiffsführers M [REDACTED] sei, wie das Berufungsgericht ausführt, "Azolla" "weiter zur Strommitte hin" als das den rechtsrheinischen Grund anhaltende MS "Käthe", also rechtsrheinisch, gefahren. Auch nach der Aussage des Schiffsführers J [REDACTED] seien beide Bergfahrer im rechtsrheinischen Fahrwasser gefahren. Diese

Ausführungen tragen die Ansicht des Berufungsgerichts nicht. Auf die Bekundung des Schiffsführers J. [REDACTED] kann diese Feststellung kaum gegründet werden, da J. [REDACTED] bei seiner Vernehmung durch den Richter aussagte, er habe die Situation erst im letzten Stadium beobachtet, als "Azolla" von "Maurits" nur noch schätzungsweise 100 m entfernt gewesen sei; für diesen nicht maßgebenden Zeitpunkt ist unbestritten, daß "Azolla" rechtsrheinisch gefahren ist. Schiffsführer M. [REDACTED] ist von der Wasserschutzpolizei nicht eingehend vernommen worden. Er hat zwar dort bekundet, "Azolla" sei weiter zur Strommitte gefahren als "Käthe", gleichzeitig aber beigelegt, daß sich in diesem Zeitpunkt "Azolla" noch kurz hinter "Käthe" befunden habe. Über die unbestrittene Tatsache, daß MS "Azolla" im letzten Stadium seinen Kurs nach Backbord genommen hat, ist in der polizeilichen Vernehmung nichts enthalten. Es ist daher nicht von der Hand zu weisen, daß sich die Aussage des Schiffsführers M. [REDACTED], "Azolla" sei "weiter zur Strommitte hin" gefahren, auf dieses letzte Stadium bezieht.

Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Schulze Fleck Stimpel