

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO v. 5. August 1970 §§ 1.04, 1.09, 6.31;
LotsenO für den Rhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen
v. 15. Juni 1956 - BGBI. II 705 § 14

b) Es gehört auch dann nicht zu den Pflichten eines Lotsen, Nebelzeichen zu geben, wenn er - bei Anwesenheit des Schiffsführers im Steuerstuhl - vorübergehend das Ruder bedient.

3

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 165/79

URTEIL

Verkündet am

13. Oktober 1980
Kaufmann
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 1.
- 2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

W. de B [REDACTED], Handels- en Transportonderneming B. V.,
vertreten durch den Direktor W. de B [REDACTED], R [REDACTED],
A [REDACTED]/H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes
hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1980
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel
und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom
5. Juni 1979 teilweise geändert und wie folgt
gefaßt:

1. Auf die Berufung der Klägerin und die
Anschlußberufung des Beklagten zu 1
wird - unter Zurückweisung der Rechts-
mittel im übrigen - das Urteil des Rhein-
schiffahrtsgerichts Mannheim vom
9. März 1978 dahin geändert, daß der
Klageanspruch gegenüber dem Beklagten zu 1
dem Grunde nach zu 1/4 gerechtfertigt ist,
soweit er die Schäden der Klägerin aus dem
Zusammenstoß zwischen MS "Am [REDACTED]" und
MS "E [REDACTED]" betrifft.
2. Die weitergehende Klage gegen den Be-
klagten zu 1 wird abgewiesen, und zwar
auch insoweit, als die Klägerin Ersatz
für den Schaden verlangt, der ihr durch
die Kollision zwischen MS "Am [REDACTED]" und
MS "D [REDACTED]" entstanden ist.
3. Die Abweisung der Klage gegen den Be-
klagten zu 2 bleibt aufrechterhalten.
4. Die Sache wird, soweit der Klageanspruch
dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt
worden ist, zur Verhandlung über den Betrag
an das Rheinschiffahrtsgericht zurückver-
wiesen.

II. Die weitergehende Revision des Beklagten zu 1
wird zurückgewiesen.



III. Die Klägerin hat 3/4 der bisherigen außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1 sowie die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2 zu tragen. Die Entscheidung über alle weiteren Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das der Klägerin gehörende MS "Am[REDACTED]" (67 m lang; 7,50 m breit; 827 t) stieß am 10. Februar 1975 während einer Bergreise auf dem Oberrhein mit dem ihm nachfolgenden MS "E[REDACTED]" (79 m lang; 8,20 m breit; 1.296 t) zusammen. Ihren Kollisionsschaden verlangt die Klägerin von dem Eigner und Schiffer dieses Fahrzeugs (Beklagter zu 1) und dessem Lotsen zum Unfallzeitpunkt (Beklagter zu 2) ersetzt. Sie wirft ihnen vor, mit MS "Eifelstolz" hart von achtern in das Steuerbordhinterschiff des MS "Am[REDACTED]" hineingelaufen zu sein, als dieses Fahrzeug wegen Nebels bei einem linksrheinischen Stillieger (MS "D[REDACTED]") auf Seite habe gehen wollen. Dadurch habe MS "Am[REDACTED]" ein Leck in Höhe des Maschinenraums erhalten und sei außerdem mit dem Steuerbordvorschiff gegen MS "D[REDACTED]" geraten. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 105.790 DM nebst Zinsen zu verurteilen, den Beklagten zu 1 dinglich mit MS "E[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend.

Demgegenüber haben die Beklagten zum Unfallhergang behauptet, MS "Am[REDACTED]" sei plötzlich nahezu in Querlage von rechtsrheinisch in den linken Teil des Stromes herübergekommen, als dort MS "E[REDACTED]" die Fahrt wegen unsichtigen Wetters auf Höhe des MS "S[REDACTED] V[REDACTED]" habe einstellen wollen, das unterhalb von MS "D[REDACTED]" gelegen habe. Sodann habe MS "Am[REDACTED]" zunächst mit dem Vorschiff MS "D[REDACTED]" berührt, sei beim anschließenden Einschwoien zurückgefallen und nunmehr mit dem Achterschiff gegen das Vorschiff von MS "E[REDACTED]" geschlagen. Dieses habe im Augenblick der Kollision keine Vorfahrt mehr gemacht.

Der Beklagte zu 1 hat MS "E[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch gegenüber dem Beklagten zu 1 dem Grunde nach zu 1/8 für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobbergericht hat erkannt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner dem Grunde nach "verpflichtet" sind, die Hälfte des Schadens zu ersetzen, welcher der Klägerin durch den Zusammenstoß zwischen MS "Am[REDACTED]" und MS "E[REDACTED]" entstanden ist, der Beklagte zu 1 dinglich mit MS "E[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen, "insbesondere soweit Schäden durch den Zusammenstoß zwischen MS 'Am[REDACTED]' und MS 'D[REDACTED]' entstanden sind". Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß MS "E[REDACTED]" auf der Suche nach einem Liegeplatz langsam zu Berg gefahren ist, als MS "Am[REDACTED]" aus dem Nebel auftauchte und es kurz danach zur Kollision gekommen ist. Nach seinen weiteren Feststellungen war MS "Am[REDACTED]" vor dem Zusammenstoß dabei, sich neben MS "D[REDACTED]" zu legen. Jedoch sei das Begehen mangelhaft verlaufen, so daß MS "Am[REDACTED]" in erheblichem Maße durch Quer- und Schräglagen den Schiffahrtsweg an MS "D[REDACTED]" vorbei versperrt habe. Hingegen sei nach dem Beweisergebnis offen, ob im Augenblick der Kollision "MS 'E[REDACTED]'" noch in einer Vorausbewegung war oder ob MS "Am[REDACTED]" sich talwärts auf MS "E[REDACTED]" zu bewegte oder durch ein Aufstrecken oder Begehen des Achterschiffes in Richtung auf MS "D[REDACTED]" gegen MS "E[REDACTED]" anschlug, oder ob Bewegungen beider Schiffe zusammenwirkten". Mit Rücksicht darauf hat das Berufungsgericht eine fehlerhafte Fahrweise des MS "E[REDACTED]" nicht feststellen können. Hingegen meint es, den Beklagten sei vorzuwerfen, keine Schallzeichen nach § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO gegeben zu haben. Dazu seien sie verpflichtet gewesen, weil die Sicht im Unfallbereich wegen Nebel nur zwischen 50 und 150 m betragen habe. Durch diese Unterlassung hätten sie den Zusammenstoß zwischen MS "Am[REDACTED]" und MS "E[REDACTED]" verursacht. Bei der geringen Entfernung zwischen MS "E[REDACTED]" und dem auf Höhe von MS "D[REDACTED]" manövrierenden MS "Am[REDACTED]" wären auf diesem Fahrzeug Schallzeichen des MS "E[REDACTED]" mit Sicherheit gehört worden. Auch hätte man dort wegen

der langsamen Vorfahrt des MS "E[REDACTED]" Zeit zum Reagieren gehabt. Damit spreche ein Anscheinsbeweis dafür, daß MS "Am[REDACTED]" durch ein Achtungssignal oder durch das Zeichen "Gefahr eines Zusammenstoßes" auf sich und seine schwierige Lage aufmerksam gemacht und darauf MS "E[REDACTED]" die Fahrt bis zur Klärung der Lage eingestellt hätte und ihm dies wegen seiner langsamen Fahrt auch noch rechtzeitig möglich gewesen wäre.

II. Diese Ausführungen halten nur teilweise den Angriffen der Revision stand.

1. Zutreffend hat allerdings das Berufungsgericht angenommen, daß MS "E[REDACTED]" wegen der starken Sichtbehinderung durch Nebel das Schallzeichen "einen langen Ton" hätte geben und das Zeichen in Abständen von längstens einer Minute hätte wiederholen müssen (vgl. § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO). Die Verpflichtung hierzu entfiel nicht, wie die Revision meint, deshalb, weil MS "E[REDACTED]" wegen der Suche nach einem Liegeplatz nur noch langsam bergwärts gefahren ist und - angeblich - jederzeit durch Zurückschlagen hätte ständig gemacht werden können. Die Pflicht, Nebelzeichen nach § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO zu geben, besteht nach dieser Bestimmung für jedes "fahrende Fahrzeug". Als ein solches gilt nach der Regelung des § 1.01 Buchst. m) RheinSchPolVO jedes Fahrzeug, das nicht unmittelbar oder mittelbar vor Anker liegt oder am Ufer festgemacht ist. Wieso diese klare und eindeutige Regelung im Rahmen des § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO eingeschränkt gelten und die Pflicht, Nebelzeichen zu geben, lediglich für Fahrzeuge bestehen

soll, "die wegen unsichtigen Wetters durch ihre (nicht unbeträchtliche) Vorwärtsbewegung eine Gefahr für andere Fahrzeuge heraufbeschwören", hat die Revision nicht darzutun vermocht. Insoweit verkennt sie, daß das in § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO vorgeschriebene Schallzeichen die anderen Fahrzeuge im Revier auf den Signalgeber aufmerksam machen soll, damit sie sich auf diesen einstellen, rechtzeitig durch geeignete Maßnahmen die Gefahr einer Kollision vermeiden oder ihn ihrerseits durch Schallzeichen auf ihre Anwesenheit im Revier hinweisen können.

2. Zweifellos trifft den Beklagten zu 1, der sich als Schiffer des MS "E[REDACTED]" zum Unfallzeitpunkt im Steuerhaus seines Fahrzeugs aufgehalten hat, ein Verschulden an der Nichtabgabe der vorgeschriebenen Nebelzeichen. Insoweit genügt der Hinweis auf die Vorschrift des § 1.02 Nr. 5 Abs. 1 Satz 1 RheinSchPolVO, wonach der Schiffsführer "für die Befolgung der Bestimmungen dieser Verordnung verantwortlich ist". Hingegen rügt die Revision mit Recht, daß das Berufungsgericht auch dem Beklagten zu 2 ein Verschulden an der Nichtabgabe der Nebelzeichen zur Last gelegt hat. Der Lotse ist lediglich Berater des Schiffers. Er hat ihn, wie es in § 14 Nr. 1 der Lotsenordnung für den Rhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen vom 15. Juni 1956 - BGBl. II 705 heißt, bei der Führung des Fahrzeugs zu unterstützen, ihn auf alle Besonderheiten der zu durchfahrenden Strecke aufmerksam zu machen und ihm die etwa zu treffenden Maßnahmen zu empfehlen. Dagegen gehört es nicht zu seinen Pflichten,

dem Schiffer Maßnahmen vorzuschlagen oder sogar selbst zu ergreifen, die nichts mit den örtlichen Besonderheiten oder den sonstigen Gegebenheiten der Wasserstraße zu tun haben, sondern nur allgemein mit der Führung des Schiffes oder der Befolgung von Verkehrsvorschriften zusammenhängen. Insoweit handelt es sich ausschließlich um Aufgaben und Pflichten des Schiffsführers (vgl. auch Senatsurt. v. 21. Mai 1973 - II ZR 66/71, LM BinnSchStrO 1966 Nr. 3 = VersR 1973, 814). Auch ist es für die Pflichtenverteilung zwischen Lotsen und Schiffer grundsätzlich ohne Belang, wenn der Lotse - wie es in der Rheinschifffahrt im allgemeinen üblich und auch hier der Fall gewesen ist - am Ruder des Schiffes steht. Zwar kann ihn dann, wenn er das Schiff falsch steuert, ein Verschulden treffen. Jedoch übernimmt er - ebensowenig wie es bei einem Mitglied der übrigen Schiffsbesatzung der Fall wäre - mit der Bedienung des Ruders noch keine Pflichten des Schiffsführers (vgl. auch § 14 Nr. 3 der bereits erwähnten Lotsenordnung). Dabei kann offen bleiben, wie die Dinge dann zu beurteilen sind, wenn sich der Schiffer vorübergehend nicht im Steuerhaus aufhält, da es um einen solchen Sachverhalt nicht geht. Das alles hat das Berufungsgericht, das lediglich aus der Bedienung des Ruders durch den Beklagten zu 2 dessen Pflicht zur Abgabe von Nebelzeichen entnommen hat, verkannt. Danach kommt eine Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2 wegen Verstoßes gegen § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO nicht in Betracht. Der gegen ihn gerichtete Klageanspruch ist daher unbegründet.

3. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Ursachenzusammenhang sind weitgehend tatsächlicher Natur. Den hiergegen gerichteten Angriffen der Revision ist zunächst entgegenzuhalten, daß nach diesen Ausführungen die ordnungsgemäße Abgabe der vorgeschriebenen Nebelzeichen ein früheres Ständigmachen des MS "E[REDACTED]" bewirkt hätte und damit die Kollision vermieden worden wäre. Auch entspricht es entgegen der Ansicht der Revision allgemeiner Erfahrung, daß ein Schiff, das durch Nebelzeichen eines andern Fahrzeugs auf dessen Annäherung aufmerksam gemacht wird, seinerseits die gegebenen Schallzeichen gibt, zumal wenn es sich - wie hier MS "Am[REDACTED]" - in einer schwierigen Lage befindet und dadurch einen Teil des Fahrwassers versperrt (vgl. auch Senatsurt. v. 1. Februar 1971 - II ZR 21/69, LM BinnSchStrO 1966 Nr. 1/2 = VersR 1971, 437).

III. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Führung des MS "Am[REDACTED]" die Kollision mit MS "E[REDACTED]" mitverschuldet. Zum einen habe sie ebenfalls keine Zeichen gemäß § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO gegeben. Zum anderen habe sie es unterlassen, die gefährliche Lage ihres Fahrzeugs während des Beigehens an MS "D[REDACTED]" durch ein Achtungssignal oder durch das Schallzeichen "Gefahr eines Zusammenstoßes" (Folge sehr kurzer Töne) anzuzeigen.

Gegen diese für die Beklagten günstigen Ausführungen wendet sich die Revision nicht. Hingegen meint sie, daß die Schuldverteilung des Berufungsgerichts rechtlich fehlerhaft sei. Dem ist zuzustimmen.

Das Berufungsgericht hat die von ihm mit 50 : 50 angenommene Teilungsquote damit begründet, daß "nach den Umständen ein bestimmtes Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens nicht festgestellt werden kann", somit "nach § 92 c Abs. 1 BinnSchG eine Haftung zu gleichen Teilen festzustellen ist". Ein derartiger Satz, der praktisch nur den Wortlaut des § 92 c Abs. 1 BinnSchG wiedergibt, ist keine nachprüfbare Begründung der vom Berufungsgericht vorgenommenen Schadensteilung. Deshalb kann diese keinen Bestand haben. Indes bedarf es insoweit keiner Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht, weil alle für die Schuldverteilung wesentlichen Umstände feststehen und der Senat sie deshalb selbst vornehmen kann. Sie hat zum Ergebnis, daß die Klägerin 3/4 ihres Schadens selbst tragen muß und lediglich 1/4 desselben zu Lasten des Beklagten zu 1 gehen. Hierfür ist ausschlaggebend, daß einerseits sowohl die Führung des MS "Eifelstolz" als auch die des MS "Am [REDACTED]" gegen § 6.31 Satz 1 RheinSchPolVO verstoßen haben, andererseits aber die Führung des letztgenannten Schiffes der weitere gewichtige Vorwurf trifft, den Verkehr nicht zusätzlich durch ein Achtungssignal oder das Schallzeichen "Gefahr eines Zusammenstoßes" auf die Schwierigkeiten hingewiesen

zu haben, in die sie beim Beigehen mit ihrem Fahrzeug auf die Seite des MS "D[REDACTED]" geraten war und wodurch dieser besonders gefährdet wurde.

Stempel Fleck Dr. Bauer Bundschuh Brandes