

7

BUNDESGERICHTSHOF 2059 015

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 181/63

URTEIL

Verkündet am

1. April 1965
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der C [REDACTED] de N [REDACTED] Française R [REDACTED],
vertreten durch die Direktion S [REDACTED],
2. des Kapitäns René P [REDACTED], von MS "Rodin",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionskläger und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma B [REDACTED] N [REDACTED] L [REDACTED] zu A [REDACTED],
K [REDACTED],
2. die Firma T [REDACTED] & R [REDACTED], Avenue des A [REDACTED], B [REDACTED],

Klägerinnen, Revisionsbeklagte und
Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. April 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerinnen werden unter Zurückweisung dieser Rechtsmittel im übrigen und unter Zurückweisung der Revision der Beklagten die Urteile des Amtsgerichts - Rheinschiffahrtsgerichts - Duisburg-Ruhrort vom 7. Dezember 1962 und des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Köln vom 10. Mai 1963 geändert und neu gefaßt.

Die Klageansprüche sind dem Grunde nach gegenüber der Beklagten zu 1 zu 2/3, gegenüber dem Beklagten zu 2 zur Hälfte gerechtfertigt.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens werden der Klägerin zu 1 27 v. H., der Klägerin zu 2 6 v. H. auferlegt. Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben die Beklagten als Gesamtschuldner die Hälfte zu tragen. Die Entscheidung über die restlichen Kosten wird dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das MS "Loanth I" (363 t, rund 38 m lang, 165 PS, beladen mit 270 t Feinkohle) ist bei der Klägerin zu 1 gegen Unfallschäden und seine Ladung bei der Klägerin zu 2 versichert. Vom 28. zum 29. April 1962 übernachtete es in der Ruhrmündung. Kurz nach 4.00 Uhr morgens setzte es am Sonntag, dem 29. April 1962, seine Fahrt stromwärts fort, um nach Erreichen des Rheins stromab zu fahren. Zur gleichen Zeit kam das der Beklagten zu 1 gehörende und von dem Beklagten zu 2 geführte MS "Rodin" (963 t groß, 73,5 m lang, 480 PS, beladen mit 655 t Koks), das bergwärts fahren wollte, aus dem Hafenkanal. Auf dem Strom kam es zu einem Zusammenstoß zwischen beiden Schiffen, bei dem "Rodin" keine, "Loanth I" aber erhebliche Schäden davontrug.

Die Klägerinnen haben behauptet: MS "Loanth I" habe mit vorschriftsmäßig beigesetzten Lichtern die Ruhrmündung etwa 30 bis 35 m unterhalb des oberen Molenkopfes verlassen. Vorher habe es ordnungsmäßig - dreimal lang, einmal kurz - Ausfahrtssignal gegeben. Weit und breit sei nichts zu sehen und nichts zu hören gewesen. Als das Schiff in Höhe der Mitte der Ruhrmündung und etwa 1/4 der Strombreite seitlich einer an den Molenköpfen längs führend gedachten Linie gewesen sei, sei plötzlich das MS "Rodin" aus dem Hafenkanal in den Strom hinausgekommen und auf "Loanth I" zugeschossen. Trotz Verstärkung der Maschine auf volle Kraft und Backbordrudermanöver habe "Loanth I" ihm nicht mehr ausweichen können.

Die Klägerinnen machen die Schiffsführung und die Eignerin von MS "Rodin" für den entstandenen Schaden ver-



antwortlich. Die Klägerin zu 1 hat ihren Schaden mit 85.704,68 DM und 54.300 bfrs, die Klägerin zu 2 mit 20.671,20 DM beziffert.

Die Beklagten haben vorgetragen: MS "Rodin" habe seine vorschriftsmäßig durch Signale angekündigte Ausfahrt aus dem Hafenkanal mit Sorgfalt vorgenommen. Nachdem es die Maschinenkraft verringert habe, um etwaige Signale anderer Schiffe besser wahrzunehmen, habe es sich im stillen Wasser des Hafenkanals aufgestreckt. Als das Schiff sich schon auf dem Strom befunden habe, und zwar in einem Seitenabstand von 15 m zum Molenkopf, gestreckt liegend, sei das MS "Loanth I" aus der Ruhrmündung in unmittelbarer Nähe der unteren Mole dwars zum Strom in diesen eingefahren und querliegend gegen den Steven von MS "Rodin" geraten. Letzteres habe, da der Beklagte zu 2 die Maschine inzwischen auf zurück gestellt gehabt habe, im Augenblick des Zusammenstoßes kaum noch Vorauskang gehabt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Mit ihrer Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils, während die Klägerinnen mit ihrer Revision der Klage voll zum Siege verhelfen wollen. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Beide Schiffe hätten bei der Ausfahrt in den Rhein vorschriftsmäßig

ihre Lichter eingeschaltet und Ausfahrtsignale gegeben.

MS "Rodin" habe versucht, sich statt im stillen Wasser des Hafenkanals im Neerwasser in unmittelbarer Nähe des Molenkopfes aufzustrecken, damit habe es den Strom vor den Kopf bekommen und sei fast quer in den Strom hineingeschossen. Es habe diese Lage noch im Zeitpunkt des Zusammenstoßes gehabt. Infolge dieses unrichtigen Ausfahrtsmanövers sei das Schiff durch den Strom mindestens 50 m weit vom Ufer abgedrückt worden und mit seinem Steven gegen die Steuerbordseite des in Schräglage herankommenden MS "Loanth I" geraten. Durch ihre nautisch fehlerhafte Fahrweise habe die Schiffsführung von "Rodin" den Unfall schuldhaft herbeigeführt.

Aber auch das klägerische Schiff habe den Unfall schuldhaft mitverursacht. Auf "Loanth I" sei nicht alles Erforderliche getan worden, um akustisch-optisch die Annäherung von "Rodin" wahrzunehmen. Zwar habe sich die Ehefrau des Schiffers von "Loanth I" bis zur Ausfahrt aus der Ruhr in den Rhein auf Deck, und zwar steuerbords des Ruderstuhles, aufgehalten. Als aber "Loanth I" im Begriff gewesen sei, auszufahren, sei sie in die Wohnung hinuntergegangen. Das habe zur Folge gehabt, daß der Schiffer nach seiner Aussage das MS "Rodin" erst wahrgenommen habe, als er sich in der Mitte der Ruhrmündungsbreite zu etwa ein Viertel der Strombreite im Rhein befunden habe. Wäre die Frau des Schiffers an Deck geblieben und hätte sie sich auf dem Vorschiff aufgehalten, so hätte sie höchstwahrscheinlich "Rodin" früher gesehen; jedenfalls hätte sie bei einer Entfernung von ca. 300 m zwischen der Ruhrmündung und dem Hafenkanal das Ausfahrtsignal von "Rodin" vernommen. Wäre der Schiffer von seiner Frau gewahrschaut worden, so hätte er sich

nicht nur insgesamt vorsichtiger verhalten, sondern auch den Kurs weit eher und stärker nach Backbord gelegt und die Maschinenkraft wesentlich früher verstärkt. Dadurch wäre der Unfall vermieden worden.

Bei der Abwägung von Ursache und Schuld kommt das Berufungsgericht zu einer hälftigen Verteilung des Schadens.

II. Ursächliches Verschulden der Besatzung von MS "Rodin".

1. Auf "Rodin" ist das Ausfahrtschallsignal (§ 50 Nr. 3 RhSchPVO) von "Loanth I", das - wie die Feststellungen im angefochtenen Urteil ergeben - in einer Entfernung von ca. 300 m rechtzeitig abgegeben worden ist, nicht gehört worden. Es muß an dem Grundsatz festgehalten werden, daß es auf einem Verschulden der Besatzung eines Schiffes beruht, wenn auf ihm ein in gehöriger Entfernung abgegebenes Schallsignal nicht gehört wird, es sei denn, es liegen besondere Umstände vor, die die Nichtwahrnehmung entschuldigen (BGH VersR 1965, 251, 252). Zu solchen Umständen gehört nicht - was das Berufungsgericht verkannt hat - der Maschinenlärm des Schiffes. Wollte man diesen als Entschuldigungsgrund gelten lassen, so würden die Schallsignale der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung weitgehend ihre Bedeutung verlieren und die Unaufmerksamkeit der Schiffsbesatzung bliebe frei von Verantwortung. Wenn der auf "Rodin" als Ausguck aufgestellte Matrose das Ausfahrtsignal von "Loanth I" nicht hörte, so muß dies auf seine Unaufmerksamkeit und Sorglosigkeit zurückgeführt werden, die sich vielleicht aus den Umständen - Sonntagmorgen um 4 Uhr - erklären, aber nicht entschuldigen läßt. Irgendwelche besonderen Umstände, die das Überhören des Signals rechtfertigen könnten, sind von den Beklagten

nicht behauptet. Bei Wahrnehmung des Signals wäre der Zusammenstoß vermieden worden; MS "Rodin" hätte dann das seine Talfahrt ankündigende MS "Loanth I" vorbeifahren lassen, bevor es ausgefahren wäre; mindestens hätte aber seine Schiffsführung weit vorsichtiger navigiert. Bei dieser Sachlage bedarf es keiner Erörterung, ob auf "Rodin" nicht auch das optische Signal von "Loanth I" hätte wahrgenommen werden können.

2. Aber auch abgesehen hiervon trifft die Besatzung von "Rodin", wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen hat, der Vorwurf fehlerhaften nautischen Verhaltens bei der Ausfahrt. MS "Rodin" hätte so ausfahren müssen, daß es in gestreckter Lage in ausreichender Entfernung von dem Molenkopf auf den Strom gekommen wäre; nur so hätte es rechtzeitig den Überblick auf Oberstrom bekommen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist aber "Rodin" fast querliegend in unmittelbarer Nähe des Molenkopfes mindestens 50 m in den Strom hineingeschossen. Das war fehlerhaft.

Die Revision der Beklagten greift die Feststellungen des Berufungsgerichts mit Verfahrensrügen an, jedoch vergebens. Das Berufungsgericht hat die Aussagen der Besatzungsmitglieder P [REDACTED] (Beklagter zu 1) und R [REDACTED] von "Rodin" im Ermittlungs- und Verklarungsverfahren dahin gewürdigt, daß "Rodin" versucht habe, im Neerwasser und nicht im stillen Wasser zu wenden. Die Revision will dartun, die Besatzungsmitglieder hätten die Ausdrücke Neerwasser und stilles Wasser als gleichbedeutend gebraucht, da sich die Heerströmungen bis zum Ruhrorter Ufer hin in das Hafeninnere fortsetzten. Letzteres kann zugunsten der Revision der Beklagten unterstellt werden.

Diese behauptet jedoch selbst nicht, daß an der Ruhrorter Seite des Hafenkanals die Neerströmungen ebenso stark seien als am Molenkopf. Auf die starke Neerströmung am Molenkopf stellt aber das Berufungsgericht ab. Im übrigen gründet sich die Überzeugung des Berufungsgerichts wesentlich auf die Bekundung des Besatzungsmitglieds Anessi von "Rodin". Dieser hat im Ermittlungsverfahren ausgesagt, "Rodin" habe beim Zusammenstoß noch quer zum Strom, wenn auch vielleicht etwas nach Oberstrom gerichtet, gelegen. Das Berufungsgericht weicht in seiner Beweiswürdigung von dieser Zeugenaussage nur insoweit ab, als "Rodin" beim Zusammenstoß nicht nur mit seinem Vorschiff - wie der Zeuge A. [REDACTED] bekundet hat -, sondern mit mindestens 2/3 (50 m) seiner Länge sich im Strom befunden habe. Außerdem gründet das Berufungsgericht seine Feststellungen in rechtsfehlerfreier Weise auch auf Schlußfolgerungen, die es aus der Aussage des Besatzungsmitgliedes R. [REDACTED] zieht, sowie aus dem von ihm festgestellten Fahrtweg und der Lage des MS "Loanth I" beim Zusammenstoß im Zusammenhang mit dem Umstand, daß "Rodin" mit seinem Steven gegen die Steuerbordseite von "Loanth I" etwa mittschiffs geraten ist. Nach alledem hat das Berufungsgericht seine Feststellungen ohne Verfahrensverstoß getroffen.

An den Schlußfolgerungen, zu denen das angefochtene Urteil hinsichtlich der nautisch falschen Fahrweise von "Rodin" gelangt, ändert sich nichts, wenn man annimmt (im angefochtenen Urteil ist nicht eindeutig festgestellt, in welcher Höhe sich der Zusammenstoß ereignet hat), die Kollision habe etwas oberhalb des Molenkopfes stattgefunden. Auch dann hat das in unmittelbarer Nähe des Molenkopfes fahrende MS "Rodin" bei einer Entfernung von

mindestens 50 m von diesem Kopf und bei seiner Länge von über 73 m noch ziemlich zwerch im Strom gelegen. Die Schräglage von "Loanth I" ist vom Berufungsgericht nicht übersehen.

III. Ursächliches Verschulden der Besatzung von MS "Loanth I".

Auch auf "Loanth I" ist das Ausfahrtsignal von "Rodin" nicht gehört worden. Die Ausführungen unter II 1 gelten auch hier. Daraus ergibt sich, daß es nicht darauf ankommt, ob die Frau des Schiffsführers in dem Zeitpunkt, in dem "Rodin" sein Ausfahrtsignal gab, an Deck war oder nicht. Besondere Umstände, die das Überhören des Ausfahrtsignales rechtfertigen könnten, haben die Klägerinnen nicht behauptet.

Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, der Unfall wäre vermieden worden, wenn auf "Loanth I" das Ausfahrtsignal von "Rodin" gehört worden wäre. Den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist zuzustimmen. Es beruht auf einer nautisch fehlerhaften Fahrweise, daß sich "Loanth I" an der Unfallstelle noch in Schräglage befand.

Bei dieser Sachlage bedarf es keiner Erörterung, ob bei Stellung eines Ausguckes auf dem Vorschiff der Unfall nicht vermieden oder wenigstens in seinen Folgen abgeschwächt worden wäre.

IV. Abwägung.

Mit Recht greift die Revision der Klägerinnen die vom Berufungsgericht vorgenommene hälftige Schadensteilung an. Beiden Schiffsbesatzungen fällt gleich schwer

zur Last, daß sie das Ausfahrtsignal des anderen Schiffes nicht gehört und sich nicht entsprechend vorsichtig verhalten haben. Dafür hat, soweit auf "Rodin" das Signal nicht gehört worden ist, die beklagte Schiffseignerin, nicht aber der beklagte Schiffsführer einzustehen, da nicht diesen, sondern das als Ausguck aufgestellte Besatzungsmitglied insoweit ein Verschulden trifft. Den Schiffsführer von "Rodin" trifft aber der Vorwurf, nautisch besonders fehlerhaft aus dem Hafenkanal hinausgefahren zu sein. Dem Senat erscheint eine Schadensverteilung von 2 (Beklagte zu 1) : 1 (Klägerinnen) und eine solche von 1 (Beklager zu 2) : 1 (Klägerinnen) angemessen.

Demnach war gemäß §§ 254, 823, 840 BGB, §§ 92, 114 BSchG, § 736 HGB, §§ 304, 565 Abs. 2 Nr. 1 ZPO zu entscheiden wie geschehen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 ZPO. Bei der Zurückverweisung an das Rheinschiffahrtsgericht zur Entscheidung über den Betrag der Klageforderungen hat es sein Bewenden.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck