

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO § 2 Nr. 4 Abs. 1, § 58 Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 2

Aus der Verantwortung des Schleppzugführers für den richtigen Kurs der Anhänge ergibt sich die Pflicht, diese - gegebenenfalls laufend - zu beobachten, und, sofern die Anhänge nicht richtig nachsteuern, den Fehler durch entsprechende Weisungen oder Gegenmaßnahmen zu berichtigen.

BGH, Urt. v. 16. Juni 1969 - II ZR 189/67 - Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 189/67

URTEIL

Verkündet am

16. Juni 1969

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. ...

2. ...

3. des Schiffseigners und Kapitäns Jan Heinrich G [REDACTED],
D [REDACTED]-R [REDACTED], R [REDACTED]allee [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

die F [REDACTED] M [REDACTED] tot O [REDACTED] V [REDACTED] van
S [REDACTED] in H [REDACTED]/Holland,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 16. Juni 1969 unter
Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze,
Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobbergerichts Köln vom 14. Juli 1967
wird auf Kosten des Beklagten zu 3 zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 25. November 1965 kam es auf dem Rhein bei
km 839,300 zu einem Zusammenstoß zwischen SK "Karl Heinz"
(94,5 m lang; 11,11 m breit; 1 999 t; beladen mit
1 886 t) und MS "Moby Dick" (47,1 m lang; 5,05 m breit;
165 PS; 442,5 t; beladen mit 318,6 t; Tiefgang 1,9 m).
Das letztgenannte Schiff sank unmittelbar nach dem Zu-
sammenstoß an der Unfallstelle.

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Moby Dick".
Sie verlangt aus abgetretenem und übergegangenem Recht
den Unfallschaden des Eigners des MS "Moby Dick" von der
Eigentümerin (Beklagte zu 1) des SK "Karl Heinz", von
dem verantwortlichen Schiffsführer (Beklagter zu 2) des
genannten Schiffes und von dem Eigner und verantwortli-



chen Schiffsführer (Beklagter zu 3) des den SK "Karl Heinz" schleppenden Bootes "Elisabeth Maria" (500 PS) ersetzt. Den Unfallschaden beziffert sie auf DM 162 723,36.

Parteien des Revisionsrechtszugs sind allein die Klägerin und der Beklagte zu 3. Dieser hat das SB "Elisabeth Maria" nach Kenntnis der Forderung des Eigners von MS "Moby Dick" zu einer neuen Reise ausgesandt.

Die Klägerin hat ihren Antrag,
den Beklagten zu 3 (nachfolgend Beklagter genannt) in gesamtschuldnerischer Haftung mit den Beklagten zu 1 und 2 zur Zahlung von DM 162 723,36 zu verurteilen, und zwar beschränkt auf die dingliche Haftung mit dem Schleppboot "Elisabeth Maria" und auf die persönliche Haftung nach § 114 Abs. 1 BSchG, auf folgendes Vorbringen gestützt:

MS "Moby Dick" sei in dem stark belegten Revier etwa Fahrwassermittle zu Tal gefahren. Bei der Annäherung an den Schleppzug "Elisabeth Maria" habe die Führung des MS "Moby Dick" bemerkt, daß das Schleppboot rechtsrheinisch, SK "Karl Heinz" hingegen linksrheinisch zu Berg komme. Sie habe den Kahn deshalb zunächst für einen Selbstfahrer gehalten. Erst auf eine Entfernung von rund 200 m habe sie erkannt, daß SK "Karl Heinz" von dem Boot "Elisabeth Maria" geschleppt werde. Darauf habe sie sofort den Kurs ihres Schiffes entsprechend der Kursweisung des Bootes für eine Steuerbordbegegnung nach Backbord gerichtet und

mit voller Kraft versucht, SK "Karl Heinz" zu umfahren. Dies sei nicht mehr gelungen, da SK "Karl Heinz" weiter auf das linksrheinische Ufer zu gelaufen sei und der Beklagte die Führung des Kahnes weder durch Glockenschläge noch durch sonstige Maßnahmen angehalten habe, nach Backbord beizugehen und das Revier für die Talfahrt freizugeben.

Der Beklagte hat um Klagabweisung gebeten. Er trägt vor:

SK "Karl Heinz" sei erst unmittelbar vor dem Herannahen des MS "Moby Dick" aus dem Kurs des Schleppzuges nach Steuerbord ausgeschert. Er habe daher zur Vermeidung des Unfalls nur noch mit dem Boot stoppen können, um MS "Moby Dick" Gelegenheit zu geben, über den auf Grund dieser Maßnahme durchhängenden Schleppstrang zu fahren. Wenn die Führung des MS "Moby Dick" dies unterlassen und statt dessen eine Steuerbordbegegnung mit SK "Karl Heinz" versucht habe, so treffe sie und nicht ihn, den Beklagten, ein unfallursächliches Mitverschulden.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Antrag auf Klagabweisung weiter. Demgegenüber bittet die Klägerin um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten einen Verstoß gegen § 2 Nr. 4 i.V.m. § 58 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPolVO vor. Hierzu führt es aus:

SK "Karl Heinz" sei nicht auf Grund eines plötzlichen Hauers aus dem Kurs des Schleppzuges geraten, sondern langsam und stetig zum linken Ufer hinübergefahren. Beim Ausscheren des auf langem Strang (rund 200 m) hängenden SK "Karl Heinz" habe der Abstand zwischen dem genannten Schiff und dem Talfahrer mindestens 300 bis 400 m und nicht mehr als 400 bis 500 m betragen. Bei einer laufenden, durch die bevorstehende Begegnung gebotenen Beobachtung seines Anhangs habe der Beklagte das Abgehen des SK "Karl Heinz" zum linksrheinischen Ufer alsbald erkennen und das Schiff durch Glockenschläge zur Kurskorrektur auffordern müssen. Dabei bestehe kein Anhalt, daß der Führer des Anhangs der Aufforderung nicht nachgekommen wäre. Grund für das Ausscheren des Anhangs sei lediglich der Umstand gewesen, daß Schiffsführer D. von SK "Karl Heinz" infolge mangelnder Orientierung einen falschen Kurs gefahren sei; hingegen könne nicht festgestellt werden, daß der zur Unfallzeit unter Alkoholeinfluß stehende D. einen linksrheinischen Kurs für den Bergschleppzug gegen den Willen des Beklagten habe durchsetzen und diesen zu einem Übergang mit dem Boot vom rechten zum linken Ufer habe zwingen wollen. Auch könne es nicht zweifelhaft sein, daß es nicht zu dem Schiffsunfall gekommen wäre, wenn der Beklagte nach dem Abgehen des SK "Karl Heinz" der Führung des Anhangkahnes gewahrschaut hätte, eine Kurskorrektur vorzunehmen.

2. Diese Ausführungen lassen entgegen der Auffassung der Revision keinen Rechtsfehler erkennen.

a) Das Berufungsgericht geht bei seinen Erwägungen ersichtlich von dem Grundsatz aus, daß der Schleppzugführer kraft seines nautischen Oberbefehls (§ 2 Nr. 4 RheinSchPolVO) sowohl auf der Tal- wie auf der Bergfahrt auch die Verantwortung für den richtigen Kurs der Anhänge - unbeschadet der Verantwortung der Kahnführer - trägt und, sofern auf den Anhängen nicht richtig nachgesteuert wird, diesen Fehler durch entsprechende Anweisungen, notfalls durch geeignete Gegenmaßnahmen seines Bootes zu berichtigen hat (BGH VersR 1958, 759; 1959, 608, 611). Die Mitverantwortung des Schleppzugführers für den Kurs der Anhänge gebietet deren Beobachtung (BGH VersR 1965, 455, 457). Das bedeutet selbstverständlich nicht, daß der Schleppzugführer seine Anhänge während der ganzen Fahrt ständig im Auge haben muß. Vielmehr richtet sich der Umfang seiner Beobachtungspflicht nach den gesamten Umständen des Falles, insbesondere nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, der Steuerfähigkeit seiner Anhänge und der Belegung des Reviers. Diese können allerdings dazu führen, daß der Schleppzugführer den Kurs seiner Anhänge fortlaufend zu beobachten hat (BGH VersR 1968, 843). Das verkennt die Revision. Wie sie selbst darlegt, war im Streitfall das Revier rechts- und linksrheinisch durch eine größere Zahl von Bergfahrern belegt, zwischen denen die Talfahrt (MS "Moby Dick" und die unmittelbar nachfolgende, besonders breite Schubeinheit "Krokodil") ihren Weg nehmen mußte. Außerdem hatte das Boot "Elisabeth Maria" mit SK "Karl Heinz"

einer leichten Linksbiegung des Stromes zu folgen, so daß die Strömung gegen die Backbordseite des auf langem Strang hängenden, nahezu voll abgeladenen Kahn - ihn mithin in Richtung Fahrwassermittle - drückte. Unter diesen besonderen Umständen war aber der Beklagte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, gehalten, laufend auch auf den Kurs des SK "Karl Heinz" zu achten und, wenn ihm dies mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr nicht möglich gewesen sein sollte, seinen Matrosen zur Erfüllung dieser Pflicht mit heranzuziehen.

b) Unbegründet ist weiter die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht hinreichend festgestellt, daß ein etwaiges Mitverschulden des Beklagten für den Schiffsunfall ursächlich gewesen sei. Die Rüge, die im wesentlichen auf Berechnungen gestützt ist, für deren Ausgangswerte das angefochtene Urteil keine hinreichenden Anhaltspunkte gibt, beachtet nicht die rechtsfehlerfreie Feststellung des Berufungsgerichts, wonach SK "Karl Heinz" nach Verlassen des rechtsrheinischen Kurses des Schleppzuges langsam und stetig in Richtung linkes Ufer bis zu der in Ufernähe liegenden Zusammenstoßstelle gefahren ist. Hiervon ausgehend konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß den Schluß ziehen, daß eine unverzügliche, durch Glockenschläge (§ 58 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPolVO) oder durch Schallzeichen nach § 58 Nr. 2 RheinSchPolVO gegebene Weisung des Beklagten zum ordnungsgemäßen Nachsteuern an die lediglich unaufmerksame Führung seines nach Steuerbord ausscherenden Anhangs zur Vermeidung des Schiffsunfalles geführt hätte, zumal nach den weiteren Ausführungen des Beru-

funksgerichts bereits eine geringfügige Backbordbewegung des Kahnens genügt hätte, den Zusammenstoß zu verhindern.

II. 1. Das Berufungsgericht hält ein unfallursächliches Mitverschulden der Führung des MS "Moby Dick" aus folgenden Gründen nicht für bewiesen:

Schiffsführer O [REDACTED] (MS "Moby Dick") könne nicht vorgeworfen werden, wenn er den weit aus dem Kurs des Bootes "Elisabeth Maria" herausfahrenden SK "Karl Heinz" zunächst für einen Selbstfahrer gehalten und die Richtigkeit dieser Annahme nicht mit dem Fernglas überprüft habe. Auch sei ihm nicht zu widerlegen, daß er bei Erkennen der wirklichen Lage (Abstand zum Boot etwa 200 m) sofort nachhaltig nach Backbord gehalten habe, um entsprechend der Kursweisung des Bootes (blaue Seitenflagge) den Schleppzug an der Steuerbordseite zu umfahren. Dies sei nur deshalb nicht gelungen, weil SK "Karl Heinz" weiter mit Steuerbordkurs gefahren sei. Schiffsführer O [REDACTED] habe auch nicht dadurch schuldhaft gehandelt, daß er nicht über den Strang des Bootes "Elisabeth Maria" gefahren sei. Es sei nicht festzustellen, ob er ein derartiges Manöver ohne ein erhebliches Risiko für sein Schiff habe durchführen können. Schließlich könne Schiffsführer O [REDACTED] nicht angelastet werden, wenn er kein Kurs- oder Achtungssignal gegeben habe. Er habe zunächst davon ausgehen können, daß die Führung des SK "Karl Heinz" der Verkehrslage durch eine Kurskorrektur ohne weiteres Rechnung tragen werde, und nicht in Betracht ziehen müssen, daß sie entgegen jeder

vernünftigen Erwartung den Steuerbordkurs bis in die Nähe des linken Ufers fortsetzen werde. Ob aber ein akustisches Zeichen den Unfallablauf noch hätte beeinflussen können, nachdem für Schiffsführer O [REDACTED] das "unvernünftige" Verhalten der Führung des Kahn es erkennbar geworden sei, sei zweifelhaft.

2. Auch diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten einer rechtlichen Nachprüfung stand. Wenn demgegenüber die Revision meint, Schiffsführer O [REDACTED] habe die sich vor ihm vollziehenden Vorgänge sorgsam beobachten und bereits beim Ausscheren des SK "Karl Heinz" aus dem Kurs seines Bootes ein Achtungssignal (§ 24 Nr. 1 a RheinSchPolVO) geben müssen, so beachtet sie nicht die rechtsfehlerfreie Feststellung des Berufungsgerichts, O [REDACTED] habe zunächst auf Grund der Fahrweise des SK "Karl Heinz" dieses Schiff für einen Selbstfahrer halten dürfen; hierzu ist weiter zu bemerken, daß das letztgenannte Schiff die blaue Seitenflagge unstreitig nicht gesetzt hatte und damit O [REDACTED] davon ausgehen konnte, der "Selbstfahrer" wolle mit MS "Moby Dick" eine Backbordbegegnung durchführen. Weiter kann Schiffsführer O [REDACTED] nicht, wie der Beklagte in der Revisionsverhandlung ergänzend dargelegt hat, vorgeworfen werden, er habe ein Achtungssignal oder ein Kurssignal (§ 4 RheinSchPolVO) zumindest in dem Augenblick geben müssen, als er erkannt habe, daß SK "Karl Heinz" von SB "Elisabeth Maria" geschleppt werde und außerhalb des Kurses seines Bootes fahre. Denn O [REDACTED], der nach Erkennen dieser Lage sofort

entsprechend der Kursweisung des Bootes klaren Bug nach Backbord gezeigt hat, durfte nunmehr darauf vertrauen, daß SK "Karl Heinz" - zumindest auf eine von dem Boot zu erteilende Weisung - seinerseits nach Backbord beugehen werde. Insbesondere brauchte er nicht damit zu rechnen, daß der Beklagte, der grundsätzlich für das richtige Nachsteuern seines Anhangs zu sorgen hatte, jede diesbezügliche Anordnung an die Führung des SK "Elisabeth Maria" unterlassen, und der Kahn unter Mißachtung der Weisung seines Bootes an MS "Moby Dick", den Schleppzug an Steuerbord vorbeifahren zu lassen, seinen Kurs bis in die Nähe des linken Ufers fortsetzen werde. Im übrigen läßt die Revision bei ihren Darlegungen zu dem letzterwähnten Punkte die nicht näher angegriffene Feststellung des Berufungsgerichts außer Betracht, es sei "zweifelhaft", ob ein Schallsignal seitens des MS "Moby Dick" den Unfallablauf noch hätte beeinflussen können, nachdem für Schiffsführer O [REDACTED] des "unvernünftige" Verhalten der Führung des SK "Karl Heinz" erkennbar geworden sei.

Liesecke Dr.Schulze Stimpel Dr.Bauer Dr.Kellermann