

BUNDESGERICHTSHOF

2009 011

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 247/64

URTEIL

Verkündet am

12. Dezember 1966
Schorm,
Justizangestellterals Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED]-V [REDACTED]-Aktiengesellschaft mit Sitz
in K [REDACTED], K [REDACTED]-W [REDACTED], vertreten durch
ihre Vorstandsmitglieder,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) den Schiffseigentümer Johan B [REDACTED] aus M [REDACTED],
Rue de F [REDACTED],
- 2) den Schiffsführer Richard W [REDACTED] vom MS "Novice",
D [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 12. Dezember 1966
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr,
Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln
vom 16. Oktober 1964 wird auf ihre Kosten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Schiffs-
unfall in Anspruch, der sich am 1. Juni 1962 gegen 18.10 Uhr
im Bereich der Einmündungen der Ruhr und des Hafenkanals
von Duisburg-Ruhrort in den Rhein ereignet hat. Sie ist
der Versicherer des der "Rhein- und Binnenschiffermission
Westdeutschland" gehörenden, 7 to großen und 48 PS starken
Bootes "Ev. Schiffer-Mission", das zur Zeit des Unfalls
vom Schiffermissionar Brinkmann geführt wurde.

Der Beklagte zu 1) ist Eigner des 299 to großen
MS "Novice". Verantwortlicher Führer dieses Schiffes war
der Beklagte zu 2).

Gegen 17.45 Uhr verließ das Missionsboot den links-
rheinisch unterhalb der Einmündungen der Ruhr und des
Hafenkanals befindlichen Rheinpreußenhafen, um in die Ruhr

zu fahren. In der Nähe der zwischen Ruhr und Hafenkanal befindlichen Mole kam es zu einem Zusammenstoß mit dem aus dem Hafenkanal ausfahrenden leeren MS "Novice". Das Missionsboot kam achtern mit dem Vorschiff von "Novice" in Berührung, schwaite um den Bug von "Novice" herum, kenterte und ging unter. Brinkmann konnte sich mit Hilfe der Besatzung des MS "Novice" auf den Molenkopf retten. Die Klägerin beziffert den Unfallschaden mit 23.583,20 DM.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage unter Abweisung im übrigen in Höhe von 2/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufungen beider Parteien sind zurückgewiesen worden. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

"Novice" habe, aus dem Hafenkanal ausfahrend, hart um den Molenkopf gedreht. Das sei nautisch fehlerhaft gewesen, da seine Führung nicht rechtzeitig die notwendige Übersicht über den Schiffsverkehr habe gewinnen können. Sie habe das Missionsboot erst verspätet bemerkt und dadurch den Zusammenstoß verschuldet. Dagegen könne zu Lasten der Beklagten nicht festgestellt werden, daß "Novice" nicht ordnungsgemäß das Ausfahrtsignal abgegeben habe. Aber auch der Schiffermissionar B. [REDACTED] habe die Kollision verschuldet. Er habe auf etwa aus dem Hafenkanal ausfahrende Schiffe nicht achtet, obwohl er während seiner Querfahrt tief in den Hafenkanal habe einsehen können. Wäre er nicht unaufmerksam

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



gewesen, so hätte ihm nicht verborgen bleiben können, daß MS "Novice" im Begriff gewesen sei, aus dem Hafenkanal auszufahren, selbst wenn dieses ein Ausfahrtsignal nicht abgegeben haben sollte. So sei es gekommen, daß B. erst beim Zusammenstoß das ausfahrende MS "Novice" wahrgenommen habe. Er hätte sich nicht in unmittelbare Nähe des Molenkopfes begeben dürfen, der auch von ordnungsgemäß ausfahrenden Schiffen verhältnismäßig nahe angehalten werde. Sein Verschulden überwiege, da das Missionsboot als Kleinboot nach § 6 RhSchPVO ausweichepflichtig gewesen sei.

II. Die Revision sieht einen Widerspruch im angefochtenen Urteil darin, daß das Berufungsgericht einerseits meine, die Führung von "Novice" habe das Missionsboot verspätet bemerkt, andererseits von der Behauptung der Beklagten ausgehe, auf "Novice" habe man das Boot schon bei seiner Querfahrt über den Strom gesehen, aber irrig angenommen, es handle sich um ein Boot der Hafenkontrolle, das beabsichtigte, längsseits an "Novice" zu gehen. Daraus will die Revision den Schluß ziehen, die primäre Ursache des Unfalls beruhe auf einem schuldhaften Irrtum des Schiffsführers von "Novice", während die Fahrweise des Missionsbootes nicht geeignet gewesen sei, den Zusammenstoß herbeizuführen. Sein Fahrer habe darauf vertrauen dürfen, daß Schiffe aus dem Hafenkanal ordnungsmäßig herausfahren würden. Bei ordnungsgemäßigem Kurs hätte "Novice" genügend Raum gehabt, so daß der Führer des Missionsbootes nicht gegen § 6 RhSchPVO verstoßen habe.

III. Die Rügen der Revision sind nicht begründet. Das Berufungsgericht hat in Würdigung des Ergebnisses der Beweisaufnahme ohne Rechtsfehler festgestellt, die Führung von "Novice" sei nautisch fehlerhaft aus dem Hafenkanal ausge-

fahren (vgl. BGH VersR 1965, 513; 1965, 1146) und habe das Missionsboot zu spät gesehen. In einer Hilfserwägung hat es ausgeführt, ein Verschulden der Führung von "Novice" liege auch dann vor, wenn man von ihrem eigenen Vorbringen ausgehe. Danach habe man zwar das Missionsboot schon während seiner Querfahrt gesehen, aber irrig angenommen, es handle sich um ein Boot der Hafenkontrolle. Dieser Irrtum sei nicht entschuldbar; man hätte sich auf die Fahrweise des Bootes einstellen und ein Achtungssignal geben müssen.

Ein Widerspruch liegt in diesen Ausführungen nicht. Gegenüber der ohne Rechtsfehler getroffenen Feststellung hat die Hilfserwägung, die auf einer Unterstellung beruht, außer Betracht zu bleiben. Im übrigen ist es für den Umfang des Schuldvorwurfs gegenüber "Novice" ohne Bedeutung, ob man auf "Novice" das Missionsboot nicht rechtzeitig bemerkt hat oder ob man das Boot zwar rechtzeitig gesehen, sich auf seine Fahrweise aber nicht eingestellt und mangels Aufmerksamkeit irrig angenommen hat, es handle sich um ein Boot der Hafenkontrolle.

Unrichtig ist die Meinung der Revision, die Fahrweise des Missionsbootes sei nicht geeignet gewesen, den Zusammenstoß herbeizuführen. Nach der Feststellung im angefochtenen Urteil hätte der Führer des Missionsbootes bei genügender Aufmerksamkeit, auch wenn kein Schallsignal abgegeben worden sein sollte, erkannt, daß "Novice" ausfahren würde. Dann hätte er aber nicht den Kurs des ausfahrenden Schiffes, mag dieser ordnungsgemäß oder ordnungswidrig vorgenommen worden sein, kreuzen, sich also nicht in unmittelbare Nähe des Molenkopfes begeben dürfen, sondern hätte das ausfahrende Schiff vor sich vorbeifahren lassen müssen. Mit Recht hat

daher das Berufungsgericht in der Fahrweise des Missionsbootes einen Verstoß gegen § 6 RhSchPVO gesehen, der für den Unfall ursächlich war.

IV. Die Revision meint ferner, den Führer von "Novice" treffe ein weiterer Schuldvorwurf, weil er kein Ausfahrtsignal abgegeben habe. Von der Nichtabgabe des Signals müsse ausgegangen werden, da im Gegensatz zur Auffassung des Berufungsgerichts die Beklagten zu beweisen hätten, daß ein solches Signal abgegeben worden sei.

Das ist nicht richtig. Wenn die Klägerin einen Schuldvorwurf daraus ableiten will, daß das ausfahrende Schiff kein Ausfahrtsignal abgegeben hat, so muß sie nach der Fassung des § 50 Nr. 3 S. 2 RhSchPVO beweisen, daß ein solches Signal erforderlich war und daß es nicht abgegeben worden ist. Umgekehrt müssen die Beklagten, wenn sie ein Mitverschulden des Missionsbootes behaupten, weil sein Führer ein von dem ausfahrenden Schiff abgegebenes Signal nicht wahrgenommen habe, beweisen, daß ein solches Signal abgegeben worden ist. Da nach der Feststellung des Berufungsgerichts ungeklärt geblieben ist, ob das Signal abgegeben worden ist, kann hierwegen weder gegen die Beklagten noch gegen die Klägerin ein Schuldvorwurf erhoben werden. Die Frage der Abgabe des Signals hat daher außer Betracht zu bleiben.

V. Die Schuldabwägung hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum vorgenommen. Den Führer des Missionsbootes trifft das größere Verschulden, weil er, obwohl ausweichpflichtig, in den Kurs des, wenn auch vorschriftswidrig ausfahrenden, MS "Novice" hineingefahren ist.

VI. Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel