

71

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 20/64

URTEIL

Verkündet am

3. Februar 1966

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Gebr. B [REDACTED] N. V., Do [REDACTED]'s-
Gr [REDACTED],
2. des Schiffsführers D. M [REDACTED] vom TMS "Do [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma Rh [REDACTED]-R [REDACTED]-Reederei GmbH, D [REDACTED], Me [REDACTED]str. [REDACTED] - [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführung dortselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

11
X 2

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. Februar 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision der Beklagten werden auf die Rechtsmittel der Klägerin das Urteil des Amtsgerichts - Rheinschiffahrtsgerichts - in Duisburg-Ruhrort vom 31. Mai 1963 und das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 8. November 1963 geändert.

Die Klage ist in vollem Umfange dem Grunde nach gerechtfertigt.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern zwei Drittel auferlegt. Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens und über die restlichen Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat die Beklagten auf Schadensersatz im Betrag von 27.275,66 DM aus einem Schiffsunfall in Anspruch genommen, der sich am 19. Januar 1961 gegen 17.20 Uhr in der Rechtskrümmung des Rheins bei Stromkilometer [REDACTED]

ereignet hat. Sie ist die Eignerin des 940 t großen TMS "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]". Der Beklagten zu 1 gehört das 499,8 t große TMS "Do[REDACTED]", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Das leere TMS "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" fuhr bei Dämmerung in der Nähe von Bo[REDACTED] rechtsrheinisch zu Tal. Zu Berg kam das beladene TMS "Do[REDACTED]". Diesem folgte das MS "I[REDACTED]". Als die beiden Tankmotorschiffe sich bei F[REDACTED] begegneten, geriet der St[REDACTED] von "Do[REDACTED]" gegen das Steuerbordäckterschiff des Talfahrers. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Die Klägerin hat behauptet: Während das MS "I[REDACTED]", bei dem das Blinklicht erkennbar in Tätigkeit gewesen sei, das rechte Ufer des Stromes angehalten habe, sei das TMS "Do[REDACTED]" mehr linksrheinisch gefahren. Auf diesem sei ein Blinklicht nicht erkennbar gewesen. Die Führung des TMS "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" habe deshalb die Begegnung mit "Do[REDACTED]" über Backbord vornehmen und zwischen den verlängerten Kurslinien der beiden Bergfahrer hindurchfahren wollen. Als "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" und "Do[REDACTED]" noch etwa 150 m voneinander entfernt gewesen seien, habe "Do[REDACTED]" plötzlich ein Backbordsignal (zweimal kurz) gegeben und habe hart nach Backbord in den Kurs von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" hineingehalten. Bei der hierdurch bedingten Schräglage des entgegenkommenden Tankmotorschiffs habe man auf "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" das Blinklicht des Bergfahrers wahrgenommen. Deshalb habe die Führung von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" das Blinklicht ebenfalls in Tätigkeit gesetzt und habe nach Backbord gehalten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Nunmehr sei das TMS "Do[REDACTED]" jedoch wieder nach Steuerbord gefahren und habe das Blinklicht abgestellt. Wegen des geringen Abstandes der einander begegnenden



Schiffe sei der Zusammenstoß jetzt aber nicht mehr zu vermeiden gewesen.

Ferner hat die Klägerin vorgetragen: Auch wenn das Blinklicht auf "Do [REDACTED]" bereits in Tätigkeit gewesen sei, bevor das Tankmotorschiff hart nach Backbord gefahren sei, habe es von der Besatzung des TMS "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" in der starken Stromkrümmung nicht wahrgenommen werden können. Das Blinklicht sei auf "Do [REDACTED]" zur Zeit des Unfalls nämlich nicht entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen so angebracht gewesen, daß es von vorne sichtbar gewesen sei. Es sei nicht - wie üblich - am Ruderhaus, sondern an der Umkleidung der Steuerbrücke - etwa 1,20 bis 1,50 m von deren Vorderkante zurückgesetzt - unterhalb des grünen Positionslichts befestigt gewesen.

Die Beklagten haben vorgetragen: Etwa bei Kilometer [REDACTED], habe das TMS "Do [REDACTED]", welches das rechte Ufer des Stromes hart am Filsener Grund angehalten habe und dessen Blinklicht in Tätigkeit gewesen sei, das TMS "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" zu Tal kommen sehen. Dieses Schiff sei entgegen der üblichen Fahrweise der Talfahrt ebenfalls rechtsrheinisch gefahren. Da deshalb ein Zusammenstoß zu befürchten gewesen sei, habe der Schiffsführer von "Do [REDACTED]", als sich die Schiffe auf eine Entfernung von etwa 250 m genähert hätten, ein Backbordsignal gegeben. Das TMS "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" habe jedoch seinen Kurs beibehalten und das Signal nicht erwidert. Um die bei diesem Kurs drohende Kollision zu vermeiden, habe der Schiffsführer von "Do [REDACTED]" auf eine Entfernung von ca. 100 m das Blinklicht ausgeschaltet, Steuerbordsignal (einmal kurz) gegeben und sei nach Steuerbord gefahren. Nunmehr habe "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" ebenfalls eine Kursänderung vorgenommen und stark nach Backbord gehalten. Dies habe zur Folge gehabt, daß

beide Fahrzeuge zusammengestoßen seien, obwohl der Schiffsführer von "Do [REDACTED]" noch im letzten Augenblick versucht habe, die Anfahrung durch Zurückschlagen zu vermeiden.

Die Anbringung des Blinklichts auf dem im Jahre 1958 erbauten TMS "Do [REDACTED]" habe den gesetzlichen Vorschriften entsprochen.

Die Beklagten haben die Ansicht vertreten, die Führung des TMS "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" habe den Unfall schuldhaft verursacht. Offenbar habe man das Blinklicht von "Do [REDACTED]" fahrlässig übersehen und deshalb die von der allgemeinen Übung abweichende Fahrt am rechten Ufer fortgesetzt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zu 1/4, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 3/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Mit der Revision wollen die Beklagten die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts erreichen, während die Klägerin mit ihrer Anschlußrevision der Klage zum vollen Erfolg verhelfen will. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Revision der Beklagten.

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Der Bergfahrer "Do [REDACTED]" sei zunächst mit Blinklicht gefahren und habe damit der Talfahrt den Weg zur Vorbeifahrt an Steuerbord gewiesen. In einer Entfernung von etwa 300 m vor "Rh [REDACTED]-R [REDACTED]" habe er unter Abgabe eines Steuerbordsignals und Löschen des Blinklichts seinen Kurs nach

Steuerbord gerichtet. In etwa 200 m Entfernung sei er unter Einschaltung des Blinklichts wieder nach Backbord gegangen und habe in etwa 200 - 150 m Entfernung Backbord-signal gegeben. Unwiderlegt sei dieses Signal von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" sofort befolgt worden. Die objektiv verspätete Befolgung der Kursweisung und die sich daraus ergebende Gefahrensituation beruhe nicht auf einer Unaufmerksamkeit der Schiffsführung von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]", sondern darauf, daß das Blinklicht des Bergfahrs von der Besatzung des Talfahrs nicht früher habe wahrgenommen werden können. Das gehe zu Lasten der Beklagten, weil das Blinklicht falsch angebracht gewesen sei. Entgegen der Vorschrift des § 38 Nr. 3 b RhSchPVO sei es von vorn nicht im vollen Umfange (jeweils 90° von der Längsachse des Schiffes aus gemessen) sichtbar gewesen; für einen auf der Backbordseite des Bergfahrs entgegenkommenden Talfahrer habe der Sichtwinkel (d.h. der Winkel, den der nach Backbord ausfallende Strahl des Blinklichts mit der Längsachse des Bergfahrs bildet) nur 8° betragen. Dies sei darauf zurückzuführen, daß das Blinklicht 0,40 m unterhalb der Oberkante der Brückenverschanzung unter dem grünen Positionslicht befestigt gewesen sei, und zwar 0,50 m hinter der Stelle, an der sich die Brückenverschanzung nach Backbord zu runden beginnt. Diese Feststellungen im angefochtenen Urteil gründen sich auf das bei den Akten befindliche Lichtbild des TMS "Do[REDACTED]", auf die von der Klägerin überreichte und nach der ausdrücklichen Feststellung des Berufungsgerichts von den Beklagten nicht bestrittene Planskizze und die Feststellungen des Rh[REDACTED]-schiffahrtsgerichts bei Gelegenheit der Besichtigung des TMS "Do[REDACTED]".

Vergebens bekämpft die Revision diese Ausführungen. Unzulässig ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht davon ausgehen dürfen, daß der seitliche Ab-

stand des äußeren Randes des Blinklichts von der Brückenverschanzung nur 5 cm betragen habe, wie die Sichtwinkel-skizze (untere Zeichnung) ausweise; in Wirklichkeit habe dieser Abstand 25 cm betragen; entsprechend sei der Sichtwinkel größer gewesen. Da die Daten der Sichtwinkelzeichnung von den Beklagten nicht bestritten worden waren, hatte das Gericht diese Daten seiner Entscheidung zugrunde zu legen (§ 138 Abs. 3 ZPO). Es kann nicht davon gesprochen werden, daß die Beklagten durch die Feststellung des Berufungsgerichts überrascht worden seien. Aus der Zeichnung ergibt sich klar und eindeutig, daß der Abstand des äußeren Randes des Blinklichts von der Verschanzung 6,6 cm und die Entfernung des Blinklichts vom Beginn der Rundung der Verschanzung 50 cm beträgt, woraus sich ein Sichtwinkel von 8° nach Backbord, von der Schiffslängsachse ab gemessen, errechnet. Wenn die anwaltschaftlich vertretenen Beklagten die Zeichnung tatsächlich nicht verstanden haben sollten, so wäre es ihre Sache gewesen, sich aufklären zu lassen. Für das Gericht bestand bei so einfachen Verhältnissen keine Fragepflicht.

Unrichtig ist die Behauptung der Revision, die Feststellungen des Berufungsgerichts stünden in Widerspruch zu dem vom Rheinschiffahrtsgericht getroffenen Feststellungen. Es trifft nicht zu, wie die Revision behauptet, daß das Rheinschiffahrtsgericht durch Versuche festgestellt habe, daß das Blinklicht auf dem TMS "Do [REDACTED]" "fast auf dem ganzen Backbordgang habe erblickt werden können". Vielmehr ist im Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts ausgeführt, der Augenschein habe ergeben, daß das Blinklicht vom Vorschiff aus, selbst wenn man sich ins Backbord-Gangbord stelle, zu sehen gewesen sei. In dem Augenscheinsprotokoll vom 30. März 1963 ist das näher dahin präzisiert, das Blinklicht sei vom Vorschiff back-

bords in Höhe der Vorderkante der vorderen Ruff wahrnehmbar gewesen. Diese Feststellung stimmt mit der Zeichnung (oberer Teil) überein. Das Rheinschiffahrtsgericht hat nur aus seinen zutreffenden Feststellungen den unrichtigen Schluß gezogen, das Blinklicht habe dem Gesetz entsprochen.

Nach § 38 Nr 3 b S. 2 RhSchPVO muß das Blinklicht von vorne und möglichst (insofern einschränkend gegenüber der allgemeinen Vorschrift des § 22 Abs. 1 RhSchPVO) auch von hinten sichtbar sein. Das Berufungsgericht hat den Ausdruck "von vorn" dahin ausgelegt, daß das Licht seine Strahlen nach vorne, von der Richtung querab gerechnet, in einem Winkel von mindestens 180° unbehindert ausstrahlen muß. Diese Auslegung liegt nahe; der Fall gibt aber dem Senat keinen Anlaß, hierzu abschließend Stellung zu nehmen. Jedenfalls ist dem Berufungsgericht darin zuzustimmen, daß ein Sichtwinkel nach Backbord von nur 8° , von der Längsachse des Schiffs aus gerechnet, den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt. Wenn die Beklagten das nicht erkannten, so beruht dies, wie im angefochtenen Urteil zutreffend angenommen ist, auf ihrem Verschulden.

Das Blinklicht war gelöscht, solange "Do [REDACTED]" Steuerbordkurs fuhr. Als es wieder in Tätigkeit gesetzt wurde, war es für den Talfahrer so lange nicht sichtbar, als dieser sich mehr als 8° über Backbord von "Do [REDACTED]" befand.

Die Schiffsführung von "Do [REDACTED]" hat bereits in dieser Phase des Unfallgeschehens gegen § 37 Nr. 3 RhSchPVO verstoßen. Nachdem sie unter Löschung des Blinklichts Steuerbordkurs genommen hatte, mußte sie den Talfahrer an Backbord vorbeifahren lassen (§ 38 Nr. 2 RhSchPVO),

durfte also nicht wieder Backbordkurs einschlagen. Von der Backbordbegegnung durfte und mußte (§ 39 Nr. 1 RhSchPVO) auch die Schiffsführung von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" ausgehen. Soweit daher durch den Kurswechsel der "Dordrecht 16" in etwa 200 m Entfernung bereits eine Gefahrenlage eingetreten ist, geht das zu Lasten dieses Schiffes. Nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe des Berufungsgerichts erscheint es ausgeschlossen, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden hätte, wenn der Bergfahrer seinen Kurs nicht geändert hätte. Die Bedenken, die das Berufungsgericht wegen der Ursächlichkeit des Kurswechsels für den Unfall geäußert hat, finden in seinen Feststellungen keine genügende Grundlage.

II. Ein weiteres unfallursächliches Verschulden des Schiffsführers von "Do[REDACTED]" hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß "Do[REDACTED]" in der letzten Phase des Unfalls entgegen der von ihrer Schiffsführung erteilten Weisung zur Vorbeifahrt an Steuerbord den Kurs wieder geändert habe (§ 37 Nr. 3 RhSchPVO). "Do[REDACTED]", deren Blinklicht in Tätigkeit gewesen sei, habe in einem Abstand von 200 bis 150 m vom Talfahrer Backbord-Schallsignal gegeben, habe dann aber ca. 100 m vor dem Talfahrer unter Abgabe eines Steuerbordsignals seinen Kurs wieder nach Steuerbord gerichtet; da der Talfahrer die vorhergehende Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Steuerbord inzwischen befolgt habe, habe es zwangsläufig zum Zusammenstoß kommen müssen. Die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO hält das Berufungsgericht nicht für gegeben.

Die Revision will das Verhalten des beklagten Schiffsführers mit einem Manöver des letzten Augenblicks entschuldigen. Damit kann sie keinen Erfolg haben, da die Schiffsführung von "Do[REDACTED]" selbst die Gefahrensituation herbeigeführt hat, in der sie versagt hat. Un-

erheblich ist, ob für sie in dem Augenblick, als sie ihren nautisch völlig verfehlten Steuerbordkurs einschlug, bereits erkennbar war, daß der Talfahrer der nunmehr erkannten Weisung des Bergfahrers zur Vorbeifahrt an Steuerbord Folge leistete. Sie mußte entsprechend ihrer eigenen Weisung handeln und durfte keinesfalls bei einem Abstand von ca. 100 m ihren Kurs nochmals wechseln.

B1 Anschlußrevision der Klägerin.

Das Berufungsgericht sieht ein Mitverschulden der Führung von "Rh[REDACTED]-R[REDACTED]" darin, daß sie entgegen der allgemeinen Übung der Talfahrt den Kurs am rechten Ufer gehalten hat; sie wäre, meint das Berufungsgericht, verpflichtet gewesen, weiter vom rechten Ufer abzubleiben, um sich den Sichtgegebenheiten in der Stromkrümmung besser anpassen und die optischen Signale der Bergfahrt früher erkennen zu können. Jedenfalls wäre der Talfahrer verpflichtet gewesen, durch ein rechtzeitig abgegebenes Achtungs- oder Steuerbordsignal Klarheit über die Absicht des Bergfahrers herbeizuführen, da der Talfahrer damit habe rechnen müssen, daß ihm die Blinkzeichen der Bergfahrt unter Umständen nicht erkennbar seien.

Diese Ausführungen halten der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Nach dem unstreitigen Sachverhalt hatte die Fahrweise des Talfahrers nicht zur Folge, daß sich die beiden Schiffe nicht auf genügende Entfernung ausgemacht haben. "Do[REDACTED]" hatte - rein objektiv - kein Blinklicht "gezeigt", da es für den Talfahrer nicht erkennbar war. Dieser mußte und wollte daher an der Backbordseite des Bergfahrers vorbeifahren; er hat seinen Entschluß erst geändert, als er die Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Steuerbord erkennen konnte. Un- erheblich ist, welcher Kurs üblich ist; auch ein nicht

üblicher Kurs ist erlaubt, es sei denn, daß er gefährlich ist. Auch bei unüblichem Kurs ist die Weisung des Bergfahrsers maßgebend. Dem Berufungsgericht kann auch nicht darin zugestimmt werden, daß der Talfahrer durch Schallsignal sich Klarheit über die Begegnungsabsicht des Bergfahrsers "Do [REDACTED]" hätte verschaffen müssen. Für den Talfahrer bestand keine Unklarheit über die ihm von "Do [REDACTED]" erteilte Weisung zur Begegnung an Backbord. Es konnte nicht damit rechnen, daß "Do [REDACTED]" mit einem nicht wahrnehmbaren, weil falsch angebrachten Blinklicht fuhr. Auch die scharfe Stromkrümmung bot für ihn keinen Anlaß dazu, mehr vom rechten Ufer abzuhalten oder Schallzeichen zu geben. Er hat das Blinklicht des hinter "Do [REDACTED]" fahrenden MS "I [REDACTED]" erkannt und hätte auch das von "Dordrecht 16" erkannt, wenn es der Vorschrift entsprechend von vorn sichtbar gewesen wäre. Bei dieser Sachlage hat der Talfahrer den Unfall nicht schuldhaft mitverursacht.

C. Nach alldem war der Revision der Erfolg zu versagen, während auf die Anschlußrevision der Klage dem Grunde nach in vollem Umfange stattzugeben war. Bei der Zurückweisung der Sache an das Rheinschiffahrtsgericht zur Entscheidung im Betragsverfahren hat es sein Bewenden.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1,
100 Abs. 4 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow