

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 20/65

URTEIL

Verkündet am

27. Februar 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 1) der Firma L [REDACTED] AG, Reederei, vertreten durch den Vorstand, D [REDACTED], Schi [REDACTED]straße [REDACTED],
- 2) des Kapitäns Heinrich Matthias W [REDACTED], D [REDACTED]-H [REDACTED], zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die N.V. M [REDACTED]. tot Exploitatie van Tanklichters, de Directie:
PHs van O [REDACTED] N.V., vertreten durch die Direktion,
Ro [REDACTED], We [REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden unter Zurückweisung der Revision im übrigen die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 27. Dezember 1963 und des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 20. November 1964 teilweise geändert.

Der Klageanspruch wird dem Grunde nach zu einem Drittel für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden zur Hälfte der Klägerin, zu einem Drittel den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt. Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben die Beklagten die Hälfte als Gesamtschuldner zu tragen.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des der Klägerin zuerkannten Klageanspruchs wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten im Betrag von 50867 hfl nebst Zinsen aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 16. März 1961 gegen 10.45 Uhr in der Linkskrümmung des Rheins (talwärts gesehen) bei Strkm [REDACTED],9 ereignet hat. Sie ist die Eignerin des 1231 t großen, 900 PS starken, 80 m langen und 10,10 m breiten TMS "C[REDACTED]", das zur Zeit des Unfalles vom Schiffsführer Ou[REDACTED] geführt wurde. Der Beklagten zu 1) gehört das 681 t große, 310 PS starke, 67 m lange und 8,20 m breite Motorkesselschiff "Sch[REDACTED]". Verantwortlicher Führer dieses Schiffes war der Beklagte zu 2), Schiffsführer W[REDACTED].

Das beladene TMS "C[REDACTED]" befand sich oberhalb von Wes[REDACTED] auf der Bergfahrt. Es fuhr unter Benutzung des Radargeräts. Der Steuerstuhl war mit den hierfür vorgesehenen Blenden abgedichtet. Die Sicht betrug zur Zeit des Unfalls nach voraufgegangenem Nebel annähernd 1000 m.

Zu Tal kam das ebenfalls beladene MS "Sch[REDACTED]". Dieses war im Begriff, einen zu Tal fahrenden Schleppzug, bestehend aus dem MS "Rh[REDACTED] [REDACTED]" und den auf kurzen Strängen hängenden, aneinander gekoppelten Kähnen "T[REDACTED] S[REDACTED]" (backbords) und "F[REDACTED] [REDACTED]" (steuerbords), an dessen Backbordseite zu überhole

Auf "C[REDACTED]" und "Sch[REDACTED]" war weder die blaue Seitenflagg gesetzt noch wurde das Blinklicht betätigt, jedoch wurden Schallsignale zwischen Talfahrt und Bergfahrt ausgetauscht. Bei der Begegnung kam es zu einem Zusammenstoß, bei dem das TMS "C[REDACTED]" am Backbordvorschiff in Höhe der vorderen Kajüte und das MS "Sch[REDACTED]" am Steven und unmittelbar backbords desselben beschädigt wurden.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen ist die Klage abgewiesen worden.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Berg- und Talfahrer hätten in dem nur leicht gekrümmten Stromlauf im Bereich der Unfallstelle den Gegenfahrer schon auf eine weite Entfernung wahrnehmen können. Der Führer von "Sch[REDACTED]" habe "C[REDACTED]" tatsächlich auch auf etwa 1000 m Entfernung wahrgenommen. "C[REDACTED]" sei zunächst in der Nähe der linksrheinischen Fahrwassergrenze etwa mittstroms hochgefahren. Das Fahrwasser nehme von der gesamten Strombreite von 400 m wegen eines linksrheinischen Grundes von 180 m Breite eine Breite von 220 m ein. Der Schleppzug sei 40 bis 70 m aus dem rechten Ufer gefahren. Für das Überholmanöver von "Sch[REDACTED]" habe ein nutzbares Fahrwasser von mehr als 100 m Breite zur Verfügung gestanden, das für die Begegnung mit "C[REDACTED]" ausgereicht habe. In etwa 300 bis 150 m Abstand vom Talschleppzug habe "C[REDACTED]" den Kurs nach Backbord gerichtet. In 200 m Entfernung vom Bergfahrer habe "Rh[REDACTED] [REDACTED]" ein Steuerbordsignal gegeben, um die Backbordbegegnung klarzustellen. Da "C[REDACTED]" darauf nicht reagiert habe, habe der Schleppzugführer angenommen, TMS "C[REDACTED]" habe Ruderschaden und könne nicht entsprechend seiner Kursweisung manövrieren; er habe sich daher veranlaßt gesehen, in einer Entfernung von etwa 100 m vor "C[REDACTED]"

ein Backbordsignal zu geben. In kurzer Entfernung vor dem Schleppzug - ein Abstand von etwa 50 m sei nicht auszuschließen - habe "C [REDACTED]" ein Steuerbordsignal gegeben und sei nach Steuerbord gewichen. In diesem Zeitpunkt habe sich "Sch [REDACTED]" 10 m seitlich des Anhangkahnes "T [REDACTED] S [REDACTED]" befunden. Obwohl das überholende MS "Sch [REDACTED]" die Möglichkeit gehabt habe, seinen Kurs hart an der Backbordseite von SK "T [REDACTED] S [REDACTED]" beizubehalten, wodurch der Unfall vermieden worden wäre, habe "Sch [REDACTED]" Backbordsignal gegeben und sei nach Backbord gegangen. Das darauf in der letzten Unfallphase von "C [REDACTED]" gegebene Backbordsignal habe den Ablauf des Unfallgeschehens kaum noch nennenswert beeinflussen können.

Das Berufungsgericht erblickt ein Verschulden der Führung von "C [REDACTED]" darin, daß sie durch einen unklaren Kurs die Kollision mitverursacht habe; sie habe den Talfahrern den Weg zur Vorbeifahrt an Backbord gewiesen, habe aber ihren Kurs nicht entsprechend dieser Weisung eingerichtet. Der unklare Kurs von "C [REDACTED]" habe bei der Talfahrt Zweifel über die Begegnung hervorrufen können und habe die Mißachtung der Kursweisung durch den Talfahrer "Sch [REDACTED]" begünstigt. Ob die fehlerhafte Fahrweise von "C [REDACTED]" auf die Benutzung des Radargerätes zurückzuführen sei, sei unerheblich.

Das Verschulden der Führung von "Sch [REDACTED]" wird im angefochtenen Urteil darin gesehen, daß sie unter Mißachtung der vom Bergfahrer gegebenen Kursweisung Backbordsignal gegeben habe und nach Backbord gefahren sei. Das sei ein gröblicher Verstoß gegen § 37 Nr. 3 RhSchPVO, während die Führung von "C [REDACTED]" nur die ihr nach § 4 RhSchPVO obliegende Sorgfaltspflicht verletzt habe. Das Berufungsgericht hält daher eine Schadensverteilung im Verhältnis 2 : 1 zu Lasten des MS "Sch [REDACTED]" für angemessen.

II. Die Revision wendet sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die Führung von "Sch[REDACTED]" ein Verschulden treffe. Sie greift ferner die Schuldabwägung im angefochtenen Urteil an. Der erste Revisionsangriff ist unbegründet, dem zweiten kann der Erfolg nicht versagt werden.

1. Verschulden von MS "Sch[REDACTED]".

Zutreffend hat das Berufungsgericht das Überholmanöver von "Sch[REDACTED]" für zulässig angesehen. Wohl aber liegt, wie auch das Berufungsgericht angenommen hat, ein Verschulden der Führung von "Sch[REDACTED]" darin, daß sie die Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgte (§ 38 Nr. 1 RhSchPVO), als "C[REDACTED]" in einem Abstand von 50 bis 100 m vor "Rh[REDACTED]" unter Abgabe eines Steuerbordsignals nach Steuerbord ging; in diesem Zeitpunkt befand sich "Sch[REDACTED]" auf der Höhe des Anhangkahnes "T[REDACTED] S[REDACTED]", wie das Berufungsgericht feststellt. Von da an entsprach der Kurs des Bergfahrers seiner Kursweisung, so daß nunmehr für die Talfahrt der vorher bestehende Zweifel über die Begegnung an Backbord behoben war. MS "Sch[REDACTED]" mußte daher seinen Kurs hart am Anhangkahn beibehalten; seine Führung hat nautisch fehlerhaft gehandelt, als sie trotz des wahrgenommenen Steuerbordsignals von "C[REDACTED]" (Aussage des Schiffsführers W[REDACTED] im Verklarungsverfahren) Backbordsignal gab und Backbordkurs einschlug. Die Revision meint, "Sch[REDACTED]" habe keine andere Möglichkeit gehabt, da "C[REDACTED]" keinen geeigneten Raum zur Begegnung an Backbord gelassen habe. Sie greift damit jedoch unter eigener Würdigung des Beweisergebnisses in unzulässiger Weise die Feststellung des Berufungsgerichts an, der Unfall wäre vermieden worden, wenn MS "Sch[REDACTED]" seinen Kurs beibehalten hätte. Das Berufungsgericht hat diese Feststellung ohne Rechtsfehler auf Grund der von ihm gewürdigten Zeugenaussagen, auch der Aussage des beklagten Schiffsführers W[REDACTED], getroffen und hat zutreffend seine Annahme auch darauf gestützt, daß der Führer

von MS "Rh[REDACTED]" die Backbordbegegnung mit "C[REDACTED]" vollziehen konnte. Zur Begründung seiner Ansicht brauchte das Berufungsgericht nicht den Zwischenraum festzustellen, in dem sich diese Begegnung vollzog. Ebensowenig brauchte es sich mit den Einzelheiten der zum Teil widersprechenden Zeugenaussagen zu befassen.

2. Verschulden von TMS "Caspia".

Das Berufungsgericht hat in der fehlerhaften Fahrweise des TMS "C[REDACTED]" eine Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht gesehen (§ 4 RhSchPVO). Mit Recht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe verkannt, daß sich die Führung von "C[REDACTED]" einer verbotenen Kursänderung schuldig gemacht hat. "C[REDACTED]" fuhr, als Berg- und Talfahrer gegenseitig wahrnehmbar in Erscheinung traten, in der Nähe des linksrheinischen Fahrwassers. Es mußte diesen Kurs in der leichten Stromkrümmung beibehalten, da er jede Gefahr bei der Begegnung mit der Talfahrt ausschloß. Dieser Kurs war auch nach § 38 Nr. 2 RhSchPVO festgelegt, da "C[REDACTED]" nicht die blaue Seitenflagge zeigte. Entgegen dem ausdrücklichen Verbot des § 37 Nr. 2 und 3 RhSchPVO schlug "C[REDACTED]" Backbordkurs in Richtung auf die Talfahrt ein, der die Gefahr eines Zusammenstoßes heraufbeschwor. Die Talfahrt wurde dadurch in Ungewißheit versetzt, wie sich die Begegnung vollziehen sollte, da der gefahrene Kurs mit der Kursweisung nicht vereinbar war. Der Führer von "Rh[REDACTED]" versuchte Klarheit zu schaffen, indem er, nautisch richtig, Steuerbordsignal gab. "C[REDACTED]" reagierte jedoch hierauf nicht, sondern setzte seinen Backbordkurs fort. Erst als der Schleppzugführer nunmehr Backbordsignal gab, antwortete "C[REDACTED]" mit einem Steuerbordsignal und wich nach Steuerbord aus. In diesem Zeitpunkt war die Gefahr des Zusammenstoßes mit der Talfahrt gegeben, die der Schleppzugführer durch sein besonders umsichtiges Verhalten vermieden hat, wäh-

rend der Führer von "Sch[REDACTED]" ihr erlegen ist.

Dem Bergfahrer muß weiter zum Vorwurf gemacht werden, daß er das MS "Sch[REDACTED]" viel zu spät bemerkt hat. Der Schiffsführer Ou[REDACTED] von "C[REDACTED]" hat im Verklarungsverfahren bekundet, er habe, als der Kopf seines Schiffes ungefähr in der Höhe des Kopfes vom "Rh[REDACTED]"-Motor gewesen sei, auf einmal hinter den Anhangkähnen des "Rh[REDACTED]"-Motors das MS "Sch[REDACTED]" mit Backbordkurs herauskommen sehen. Die Partei von "C[REDACTED]" hat keine Erklärung dafür abgegeben, warum es dem Führer von "C[REDACTED]" nicht ebenso wie dem Führer von "Sch[REDACTED]" möglich gewesen sein sollte, den Entgegenkommer auf weite Entfernung zu sehen. Da Schiffsführer Ou[REDACTED] den Gegenfahrer "Sch[REDACTED]" nicht im Radarschirm entdeckte, sondern erst sah, als er durchs Fenster schaute, liegt es nahe, daß die Unaufmerksamkeit mit der hier gar nicht einmal notwendigen Benutzung des Radargerätes zusammenhängt. Das kann aber die Führung von "C[REDACTED]" nicht entschuldigen.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht dem zuletzt von "C[REDACTED]" abgegebenen Backbordsignal für den Unfallverlauf keine Bedeutung beigemessen.

3. Schuldabwägung.

Die bisherigen Ausführungen zeigen bereits, daß das Berufungsgericht das Verschulden der Führung von "Sch[REDACTED]" rechtsfehlerhaft doppelt so hoch angenommen hat als das der Führung von "C[REDACTED]" und auch die Schadensverteilung des Rheinschiff-fahrtsgerichts der Sach- und Rechtslage nicht voll gerecht wird. Das Berufungsgericht hat die Verantwortung des Bergfah-rers, der zunächst einen kollisionsfreien Kurs fuhr und dann unter Mißachtung des Kursänderungsverbots den Kollisionskurs einschlug und verspätet abbrach, wesentlich unterschätzt und

nicht unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 37 Nr. 2 und 3 RhSchPVO gewürdigt, auch die Unaufmerksamkeit des Bergfahrrers, die in der verspäteten Wahrnehmung des Talfahrers "Sch[REDACTED]" liegt, nicht berücksichtigt. Es hat ferner nicht berücksichtigt, daß das fehlerhafte nautische Verhalten des Bergfahrrers nicht nur die zeitlich erste, sondern auch die überwiegende Ursache war, die den Unfall herbeigeführt hat. Denn hierdurch wurde die Verwirrung hervorgerufen, die zwar der Schleppzugführer, nicht aber der Führer von "Sch[REDACTED]" gemeistert hat. Wenn das Berufungsgericht dessen Verschulden als grobe Fahrlässigkeit wertet, so verkennt es den Begriff der groben Fahrlässigkeit. Gewiß kann es auf grober Fahrlässigkeit beruhen, wenn der Talfahrer die Kursweisung des Bergfahrrers mißachtet. Unter den hier vorliegenden Umständen kann aber nicht davon gesprochen werden, daß der Führer von "Sch[REDACTED]" in ungewöhnlich hohem Maße seine Sorgfaltspflicht verletzt habe. Wenn auch das fehlerhafte Verhalten des Führers von "Sch[REDACTED]" nicht als Manöver des letzten Augenblicks zu entschuldigen ist, so blieb ihm doch nur eine sehr kurze Überlegungsfrist. Zwar war er von dem Bergfahrrer, als dieser schließlich seinen Kurs mit seiner Kursweisung in Übereinstimmung brachte, weiter entfernt als der Schleppzugführer; gleichwohl befand er sich aber in einer ähnlich ungünstigen Lage, weil er backbordseits des Schleppzuges fuhr und sein überholendes Schiff eine größere Geschwindigkeit hatte als der Schleppzug. In der von "C[REDACTED]" herbeigeführten erheblichen Gofahrenlage hat er, wie das Berufungsgericht feststellt, die Steuerbordbegegnung für zweckmäßiger gehalten; dabei hat er sich geirrt, weil die Verkehrslage eine Außerachtlassung des Gebotes der Befolgung der Kursweisung nicht rechtfertigte. Sein Verschulden kann aber nicht so schwer ins Gewicht fallen, da ihm durch das fehlerhafte Verhalten von "C[REDACTED]" der Entschluß für seine nautischen Maßnahmen innerhalb sehr kurzer Zeit abgenötigt worden ist. Andererseits ist sein Verschulden aber auch nicht ganz unerheblich, da die Befolgung

der Kursweisung des Bergfahrrers ebenso wie das Kursänderungsverbot beim Begegnen zu den Grundregeln des Binnenschiffahrtverkehrsrechts gehört. Unter diesen Umständen erscheint eine Schadensverteilung im Verhältnis 2 : 1 zu Lasten des TMS "C [REDACTED]" angemessen (§ 254 BGB, § 92 BSchG i.V.m. § 736 HGB).

Hiernach war gemäß § 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO zu erkennen, wie geschehen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1 100 Abs. 4 ZPO.

Dr.Fischer

Dr.Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel