

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 39/68

URTEIL

Verkündet am

20. Oktober 1969

H e i l ,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Firma Christoph B [REDACTED] , Tank- und Fracht-
schiffahrt, L [REDACTED] , E [REDACTED]

Klägerin, Revisionsklägerin und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigentümer van der Z [REDACTED] , D [REDACTED]-R [REDACTED] ,
2. den Schiffsführer A. S [REDACTED] vom TMS "Ferntrans",
zu laden bei Ziff. 1,

Beklagten, Revisionsbeklagten
und zu 1 Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und des Beklagten zu 1 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 29. Dezember 1967 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens tragen

1. die Klägerin
 - a) 2/3 der Gerichtskosten,
 - b) 2/3 ihrer außergerichtlichen Kosten,
 - c) 1/3 der außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1
 - d) die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2,
2. der Beklagte zu 1
 - a) 1/3 der Gerichtskosten,
 - b) 2/3 seiner außergerichtlichen Kosten,
 - c) 1/3 der außergerichtlichen Kosten der Klägerin.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des TMS "Matthias Burmester" (66,84 m lang; 8,20 m breit; 911 t; 500 PS). Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer des TMS "Ferntrans" (80 m lang; 9 m breit; 1280 t; 800 PS). Der Beklagte zu 2 hat TMS "Ferntrans" am 22. August 1965 verantwortlich geführt.

An dem genannten Tage verließ TMS "Matthias Burmester" den linksrheinisch gelegenen Hafen Köln-Niehl II zu einer Talreise. Nach Passieren der Hafenausfahrt (km 699,02 - 699,15) stieß das Schiff in Höhe von km 699,35 mit dem beladen zu Berg kommenden TMS "Ferntrans" zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Die Klägerin fordert von den Beklagten Ersatz ihres auf DM 80.247,45 bezifferten Unfallschadens. Sie behauptet, der Beklagte zu 2 habe wenige Minuten vor dem Zusammenstoß dem Matrosen P. das Ruder des TMS "Ferntrans" übergeben und sei unter Deck gegangen, obwohl er gewußt habe, daß P. keine genügende Erfahrung für eine vorübergehende Führung des Schiffes besessen habe. P. habe TMS "Matthias Burmester" den Weg für eine Backbordbegegnung gewiesen, das Ausfahrmanöver jedoch nicht durch eine rechtzeitige Herabsetzung der Geschwindigkeit seines Schiffes und durch eine Kursänderung nach Steuerbord unterstützt.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihren Darlegungen kam es allein dadurch zu dem Zusammenstoß, daß TMS "Matthias Burmester" die Ausfahrt ohne Abgabe eines Signals und ohne Rücksicht auf die durchgehende Schifffahrt vorgenommen habe.

Der Beklagte zu 1 hat TMS "Ferntrans" in Kenntnis der Klagforderung zu einer neuen Reise ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den gegen den Beklagten zu 1 gerichteten Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt, im übrigen die Klagabweisung bestätigt. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil



der Klage weiter. Die Revision des Beklagten zu 1 erstrebt die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Nach § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO ist die Ausfahrt aus einem Hafen, die, wie im Streitfall, nicht durch eine Signaleinrichtung geregelt ist, nur gestattet, wenn das Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Die genannte Vorschrift räumt mithin der durchgehenden Schifffahrt in gewissem Umfange die Vorfahrt vor den von der Uferseite her kommenden Schiffen ein (BGH VersR 1969, 846, 847). Berg- und Talfahrt sind jedoch gehalten, die Ausfahrt durch Fahrtverminderung oder Kursänderung zu unterstützen, sofern sie diese Manöver rechtzeitig durchführen können und die eigene Fahrt hierdurch nicht wesentlich behindert wird (Kählitz, Das Recht der Binnenschifffahrt, Bd. II § 50 RheinSchPolVO Anm. III 4 i.V.m. § 47 RheinSchPolVO Anm. IV 4; vgl. auch BGH VersR 1968, 744, 745).

2. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts hat der Matrose P██████, der vorübergehend allein am Ruder des TMS "Ferntrans" gestanden hat, die sich aus § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO für die durchgehende Schifffahrt ergebende Pflicht zur Rücksichtnahme auf den Ausfahrenden schuldhaft verletzt. Hierzu hat das Berufungsgericht festgestellt, P██████ habe unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit des TMS "Ferntrans" (10 - 12 km/st) und der Entfernung der beiden Schiffe im Zeitpunkt des Passierens der Hafenausfahrt durch TMS "Matthias Burmester" (500 - 600 m) hinreichend Zeit gehabt, die Ausfahrt durch eine nachhaltige Geschwindigkeitsverminderung und durch ein näheres Beigehen an den dem linken

Ufer vorgelagerten Grund zu erleichtern und den Zusammenstoß mit TMS "Matthias Burmester", dem er den Weg für eine Backbordbegegnung gewiesen habe, zu verhindern; statt dessen sei P [REDACTED] zunächst ohne die gebotene Fahrtverminderung weitergefahren und habe den bisherigen Kurs beibehalten.

3. Die Revision des Beklagten zu 1 greift diese Feststellungen und ihre rechtliche Würdigung in dem angefochtenen Urteil ohne Erfolg an.

Die Revision irrt, wenn sie meint, TMS "Matthias Burmester" sei infolge der Nichtabgabe eines Ausfahrtsignals kein Talfahrer, sondern ein Querfahrer (§ 49 Nr. 1 RheinSchPolVO) gewesen, mithin könne im Streitfall auch keine Kursweisung des TMS "Ferntrans" nach § 38 Nr. 1 und 2 RheinSchPolVO vorgelegen haben, da eine solche Weisung nur einem Talfahrer gegeben werden könne. Ob ein Schiff als Bergfahrer, Talfahrer oder Querfahrer anzusehen ist, beurteilt sich nicht nach der Abgabe oder Nichtabgabe eines Kurssignals (das übrigens im Rahmen des § 50 Nr. 3 RheinSchPol nicht zwingend vorgeschrieben ist), sondern nach dem Kurs, den ein Schiff tatsächlich fährt. Im Streitfall verlief der Kurs des TMS "Matthias Burmester", wie den Feststellungen des Berufungsgerichts über die Fahrweise dieses Schiffes zu entnehmen ist, nach der Hafenausfahrt stromabwärts. Das Schiff war demnach Talfahrer. Hieran änderte sich auch nichts dadurch, daß das Schiff in Schrägfahrt den Übergang zum anderen Ufer machte (vgl. BGH VersR 1965, 354; 1969, 321, 322), um die von dem Bergfahrer verlangte Backbordbegegnung durchführen zu können.

Alle weiteren Angriffe der Revision gehen von der - unrichtigen - Annahme aus, TMS "Matthias Burmester" habe nach der Hafenausfahrt eine Querfahrt vorgenommen. Auf sie

braucht deshalb nicht eingegangen zu werden, zumal P [REDACTED], was die Revision übersieht, auch bei Vorliegen einer vom linken zum rechten Ufer führenden Querfahrt des TMS "Matthias Burmester" die gleichen Unterstützungsmanöver hätte vornehmen müssen (§ 49 Nr. 1 i.V.m. § 47 Nr.1 Satz 1 RheinSchPolVO), wie sie das Berufungsgericht auf Grund der Vorschrift des § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO verlangt hat.

4. Da der Beklagte zu 1 für den Schaden verantwortlich ist, den der Matrose P [REDACTED] der Klägerin schuldhaft zugefügt hat (§§ 3, 4 Abs. 1, §§ 92, 114 Abs. 1 BSchG; § 735 HGB), hat das Berufungsgericht zu Recht seine Schadensersatzpflicht bejaht.

II. 1. Das Berufungsgericht wirft der Führung des TMS "Matthias Burmester" vor, entgegen der Vorschrift des § 50 Nr. 2 (gemeint ist ersichtlich § 50 Nr. 3) RheinSchPolVO kein Ausfahrtsignal gegeben zu haben; P [REDACTED] habe deshalb die Absicht der Führung des TMS "Matthias Burmester", zu Tal zu fahren, erst aus dem Kurs des Schiffes erkennen und frühestens danach die gebotenen Maßnahmen zur Unterstützung der Ausfahrt treffen können.

2. Die Revision der Klägerin wendet sich ohne Erfolg gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "Matthias Burmester" habe kein Ausfahrtsignal gegeben. Die Feststellung beruht nicht auf einer Verletzung des § 286 ZPO; das Berufungsgericht hat sich mit den gegenteiligen Bekundungen der Zeugen V [REDACTED] und M [REDACTED] befaßt, sie aber nicht für glaubwürdig gehalten.

Der Revision kann ferner insoweit nicht beigetreten werden, als sie meint, die Nichtabgabe des Ausfahrtsignals sei für den Zusammenstoß nicht ursächlich gewesen. Dem Zusam-

menhang der Erwägungen des Berufungsgericht ist zu entnehmen, daß P [REDACTED] ein solches Signal im Falle der Abgabe gehört und sodann die vom Berufungsgericht geforderten Manöver eingeleitet hätte. In dem letzterwähnten Punkte geht das Berufungsgericht ersichtlich von der Aussage des P [REDACTED] vor der Wasserschutzpolizei aus, wonach er noch nach dem Passieren der Hafenausfahrt durch TMS "Matthias Burmester" angenommen habe, das Schiff wolle zu Berg und nicht zu Tal fahren. Auch berührt es entgegen der Auffassung der Revision nicht die Frage des Ursachenzusammenhangs, wenn Pröschle bei umsichtiger Beurteilung der Verhältnisse den Unfall auch ohne Wahrnehmung eines Ausfahrtsignals hätte verhindern können. Die Revision beachtet in diesem Zusammenhang nicht die Feststellung des Berufungsgerichts, wonach durch die Nichtabgabe des Ausfahrtsignals zunächst eine unklare Lage geschaffen wurde, in der P [REDACTED] sodann fehlerhaft gehandelt hat.

3. Die Revision des Beklagten zu 1 meint, der Führung die TMS "Matthias Burmester" sei neben der Nichtabgabe eines Ausfahrtsignals vorzuwerfen, daß sie die "Querfahrt nicht richtig und zügig" durchgeführt habe; auch müßten ihr die kurz vor dem Zusammenstoß eingeleiteten Maßnahmen (Anker setzen, Zurückschlagen mit der Maschine) angelastet werden, weil sie die Gefahrenlage, innerhalb der es zu dem Zusammenstoß gekommen sei, selbst geschaffen habe. Diese Auffassung verkennt, daß TMS "Matthias Burmester" nicht Querfahrer, sondern Talfahrer war, daß die Behauptung, das Schiff sei nicht zügig gefahren, neuen, in der Revisionsinstanz unzulässigen (§ 561 Abs. 1 ZPO) Tatsachenvortrag beinhaltet, und daß nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts die vorerwähnten Maßnahmen nicht verfehlt waren.

4. Die Abwägung des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens durch das Berufungsgericht läßt keinen Rechtsfehler erkennen, wird von der Klägerin und dem Beklagten zu 1 auch nicht näher angegriffen.

III. Das Berufungsgericht hat das Bestehen eines Ursachenzusammenhangs zwischen der (auch) von dem Beklagten zu 2 zu vertretenden Unterbemannung des TMS "Ferntrans" und dem Schiffszusammenstoß verneint. Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin zu Unrecht. Ein nicht gegebenes Ausfahrtsignal hätte auch ein zweiter Matrose auf TMS "Fernstrans" nicht wahrnehmen können. Wenn die Revision weiter vorbringt, der - fehlende - zweite Matrose wäre sicher besser als der Matrose P. zur vorübergehenden Bedienung des Ruders von TMS "Ferntrans" geeignet gewesen, so kann sie mit diesem Vorbringen nicht durchdringen, weil es nicht zwingend ist. Schließlich wendet sich die Revision ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Beklagte zu 2 für das Verhalten des Matrosen P. nicht einzustehen habe. Für die Frage der Haftung des Beklagten zu 2 kam es insbesondere darauf an, ob P. zur vorübergehenden Führung des TMS "Ferntrans" geeignet war (§ 2 Nr. 2 RheinSchPolVO). Das hat das Berufungsgericht mit einer in einzelnen Punkten vielleicht mißverständlich, sinngemäß aber dahin zu verstehenden Begründung bejaht, daß P. fast neun Jahre in der Binnenschifffahrt tätig gewesen, über zwei Jahre an Bord des TMS "Ferntrans" gefahren sei und der Beklagte zu 2 während

langer Zusammenarbeit den Eindruck gewonnen habe, P[REDACTED]
könne ein Schiff zuverlässig führen. Gegen diese tatrich-
terliche Würdigung läßt sich aus Rechtsgründen nichts ein-
wenden.

Dr. Kuhn

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel

Dr. Bauer