

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPVO 1954 § 37 Nr. 3

Ist der Begegnungskurs nach den §§ 38 - 40 RheinSchPVO 1954 festgelegt, so gilt das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3 der Verordnung grundsätzlich unabhängig von der jeweiligen Entfernung der sich begegnenden Fahrzeuge bis zur Beendigung der Vorbeifahrt.

BGH, Urt. v. 8. November 1971 - II ZR 46/69 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 46/69

URTEIL

Verkündet am

8. November 1971

Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners H.J. F[REDACTED],
R[REDACTED], M[REDACTED]straat [REDACTED],
2. des Schiffsführers Abraham Johannes van der H[REDACTED],
wohnhaft in Mi[REDACTED] (Holland), Me[REDACTED]straat [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner J.C. van V[REDACTED],
R[REDACTED], K[REDACTED]straat [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. November 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 10. Januar 1969 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger ist Eigner des MS "C[REDACTED]" (54,95 m lang; 6,60 m breit; 621 t; 380 PS). Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer des TMS "P[REDACTED]" (80 m lang; 9,09 m breit; 1.330 t; 825 PS). Der Beklagte zu 2 hat das TMS am 13. November 1965 verantwortlich geführt.

An diesem Tage fuhr TMS "P[REDACTED]" mit einer Ladung von 796 t Gasöl auf dem Rhein zu B[REDACTED]. Gegen 7 Uhr begegnete es in Höhe von km 758 mit dem zu Tal kommenden MS "C[REDACTED]", das 619 t Eifellith geladen hatte. Es war noch dunkel, die Sicht aber gut. Während der Vorbeifahrt stieß TMS "P[REDACTED]" in der linken Hälfte



des Fahrwassers mit dem Steven gegen die Steuerbordseite von Raum 1 des MS "C[REDACTED]". Beide Fahrzeuge hatten in diesem Augenblick Schräglage zum linken Ufer und bildeten zueinander einen rechten Winkel. Durch den Zusammenstoß wurde MS "C[REDACTED]" so schwer beschädigt, daß es unmittelbar danach auf Grund gesetzt werden mußte.

Der Kläger hat den Unfallschaden der Interessenten des MS "C[REDACTED]" auf 11.705,20 DM und 67.920,04 hfl beziffert. In Höhe dieser Beträge nimmt er die Beklagten teils aus eigenem, teils aus übergegangenem Recht in Anspruch, den Beklagten zu 1 aber nur dinglich mit TMS "P[REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinSchG auch persönlich haftend. Nach seinem Vorbringen ist es dadurch zu dem Zusammenstoß gekommen, daß TMS "P[REDACTED]", das an Steuerbord ein weißes Blinklicht gezeigt und damit MS "C[REDACTED]" den Weg für eine Steuerbordbegegnung gewiesen habe, etwa 180 bis 200 m vor dem Passieren das Blinklicht ausgeschaltet und Kurs nach Steuerbord genommen habe.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie bestreiten das Vorbringen des Klägers und behaupten:

TMS "P[REDACTED]" habe sich von Anfang an im linken Teil des Fahrwassers gehalten und dem etwa Strommitte zu Tal kommenden MS "C[REDACTED]" die Weisung erteilt, an seiner Backbordseite vorbeizufahren. Entgegen dieser Weisung sei MS "C[REDACTED]" etwa 250 m oberhalb von TMS "P[REDACTED]" hart nach Backbord in den Kurs des Bergfahrs gelaufen.

Der Beklagte zu 1 hat TMS "P[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 2 vor, den Schiffsunfall durch einen schuldhaften Verstoß gegen § 37 Nr. 3 RheinSchPVO 1954 verursacht zu haben. Hierbei ist es von folgenden Feststellungen ausgegangen:

TMS "P[REDACTED]" habe sich zunächst rechtsrheinisch gehalten. Seine Geschwindigkeit habe 13 km/st betragen. Bei km 758,8 habe es, etwa 40 bis 60 m aus dem rechten Ufer fahrend, das vorderste Fahrzeug (MS "D[REDACTED] 262") eines Bergschleppzuges, der gerade die Fahrt aufgenommen habe, an dessen Steuerbordseite passiert. Dabei hätten TMS "P[REDACTED]" und MS "D[REDACTED] 262" das weiße Blinklicht gezeigt. Zu dieser Zeit habe sich MS "C[REDACTED]" bei km 757,1 etwa in Fahrwassermitte befunden. Der Talfahrer, der nach den Angaben seines Schiffsführers eine Geschwindigkeit von 15 km/st innegehabt habe, habe das

Blinklicht der Bergfahrt erwidert. Er habe außerdem etwas Kurs nach Backbord genommen, um der Bergfahrt mehr Raum für die Steuerbordbegegnung zu geben. Als TMS "P[REDACTED]" und MS "C[REDACTED]" sich "bis auf wenige 100 m genähert" gehabt hätten, habe der Bergfahrer plötzlich seinen Kurs nach linksrheinisch in den des Talfahrers verlegt und hierdurch die Kollision herbeigeführt. Daß zuvor für MS "C[REDACTED]" noch die Möglichkeit bestanden habe, zwischen TMS "P[REDACTED]" und dem rechtsrheinisch verbliebenen Bergschleppzug hindurchzufahren, sei nicht feststellbar.

2. Die Revision greift das angefochtene Urteil im wesentlichen mit Verfahrensrügen an. Sie meint insbesondere, bei der Feststellung, wie weit TMS "P[REDACTED]" und MS "C[REDACTED]" noch voneinander entfernt gewesen seien, als der Bergfahrer den Kurs geändert habe, habe das Berufungsgericht die Beweislast verkannt, die erhobenen Beweise in sich widerspruchsvoll gewürdigt und infolgedessen TMS "P[REDACTED]" zu Unrecht vorgeworfen, den Zusammenstoß schuldhaft verursacht zu haben. Der Angriff kann den Bestand des angefochtenen Urteils nicht erschüttern.

a) Nach § 37 Nr. 3 RheinSchPVO 1954 dürfen Fahrzeuge beim Begegnen ihren Kurs nicht ändern, nachdem dieser nach den §§ 38 - 40 der Verordnung festgelegt ist. Im Streitfall hatte TMS "P[REDACTED]" den Begegnungskurs dadurch festgelegt, daß es das weiße Blinklicht zeigte, mithin MS "C[REDACTED]" anwies, an der Steuerbordseite vorbeizufahren (§ 38 Nr. 1 Satz 1 und Nr. 3 b). Deshalb

verstieß TMS "P●●" gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3, als es im Verlauf der weiteren Annäherung der beiden Schiffe von seinem rechtsrheinisch verlaufenden Kurs nach Steuerbord abwich. An dieser Beurteilung würde sich, was die Revision anscheinend erkennt, nichts ändern, wenn die Kursänderung des TMS "P●●" nicht erst "wenige hundert Meter" vor der Vorbeifahrt erfolgt, sondern auf eine um einige hundert Meter größere Entfernung vorgenommen worden sein sollte. Denn das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3 gilt vom Augenblick der Kursfestlegung bis zum Ende der Vorbeifahrt, und zwar grundsätzlich unabhängig von der jeweiligen Entfernung der sich begegnenden Fahrzeuge. Das folgt bereits aus der eindeutigen Fassung dieser Vorschrift. Das ergibt sich außerdem aus ihrem Sinn und Zweck. Diese gehen, wie übrigens auch bei § 37 Nr. 2 RheinSchPVO 1954, dahin, durch das strikte Verbot einer Kursänderung während des Begegnungsmanövers jede Gefahr eines Zusammenstoßes auszuschließen. Ob das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3, wie die Beklagten in der Revisionsverhandlung ausgeführt haben, bei großen, beispielsweise 5000 m betragenden Abständen zwischen Bergfahrer und Talfahrer ausnahmsweise nicht gilt, bedarf keiner Erörterung, weil ein solcher Sachverhalt nicht zur Entscheidung steht. Selbst wenn daher das Berufungsgericht die Entfernung zwischen TMS "P●●" und MS "C●●" im Zeitpunkt der Kursänderung des Bergfahrers verfahrensrechtlich nicht einwandfrei festgestellt haben sollte, so würde dies nichts daran ändern, daß TMS "P●●" gegen § 37 Nr. 3 RheinSchVPO 1954 verstoßen hat.

b) Die Angriffe der Revision gegen die vorerwähnte Feststellung des Berufungsgerichts berühren im Ergebnis auch nicht die Frage, ob der Verstoß des TMS "P[REDACTED]" gegen § 37 Nr. 3 RheinSchPVO 1954 für die Kollision adäquat ursächlich war. Die Frage ist schon deshalb zu bejahen, weil regelmäßig jede Abweichung eines Fahrzeugs von dem festgelegten Begegnungskurs die Gefahr eines Zusammenstoßes schafft. Das gilt insbesondere dann, wenn sich, wie hier auf Grund der Erwidernng des weißen Blinklichts durch MS "C[REDACTED]", Bergfahrer und Talfahrer über den Begegnungskurs verständigt haben.

c) Die angeblichen Verfahrensverstöße des Berufungsgerichts bei der Feststellung des Abstands zwischen TMS "P[REDACTED]" und MS "C[REDACTED]" im Zeitpunkt der Kursänderung des Bergfahrers sind auch insoweit ohne Bedeutung, als das Berufungsgericht die Frage eines etwaigen Mitverschuldens des MS "C[REDACTED]" verneint hat. Die Beklagten sind zu diesem Punkte darlegungs- und beweispflichtig. Es wäre demnach ihre Sache gewesen, zunächst darzutun, daß man auf MS "C[REDACTED]" rechtzeitig habe erkennen können, der Bergfahrer wolle entgegen seiner Kursweisung den Talfahrer an der Backbordseite vorbeifahren lassen; dem Talfahrer habe für ein derartiges Manöver auch hinreichend Raum zur Verfügung gestanden. In dieser Richtung fehlt aber jeder substantiierte Vortrag der Beklagten.

Die Vorinstanzen haben demnach zu Recht den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Stimpel Liesecke Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann