

BUNDESGERICHTSHOF

2031 072

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 54/67

URTEIL

Verkündet am

25. November 1968

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der R [REDACTED] Schiffsahrts- und Speditions-Gesellschaft mbH
in M [REDACTED] vertreten durch ihre Geschäftsführer Walter
W [REDACTED] und Dr. S [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und -führer Harm Hinrichs H [REDACTED] sen.
in L [REDACTED] Krs. L [REDACTED] Nr. [REDACTED]

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Dr. Schubath für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffahrts- obergerichts Hamm vom 13. Januar 1967 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 28. September 1962 gegen 16.40 Uhr wollte das der Klägerin gehörende, 676 t große und 61,44 m lange sowie 7,8 m breite MS "Expresß 15" den Stadthafen I in Münster verlassen, wo es einen Teil seiner Ladung gelöscht hatte, und seine Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zu Berg in Richtung Ruhrgebiet fortsetzen. Zu diesem Zweck mußte es sich, da im Hafenstichkanal ein Wenden nicht möglich ist, rückwärts fahrend der Hafenausfahrt in den durchgehenden Kanal nähern. Hierzu hatte Schiffsführer K. von MS "Expresß 15" angesetzt und fuhr - nahe an dem am südlichen Ufer festgemachten MS "Anna" vorbei - mit etwa 1 - 2 km/h Geschwindigkeit rückwärts.

Um dieselbe Zeit näherte sich auf dem Kanal aus der Richtung Ruhrgebiet kommend das vom Beklagten geführte, zu Tal fahrende Schleppboot "Hermann" mit vier Anhängen dem Stadthafen I in Münster. Es schleppte als ersten Anhang

den von dem Schiffsführer Jahnke gesteuerten, 757 t großen, 64,80 m langen und 7,92 m breiten Schleppkahn "Hermann", der eine für Münster bestimmte Ladung hatte. Der Beklagte wollte diesen Kahn in den Hafen Münster einsemmen lassen (Semmen heißt Fortbewegen durch Treibenlassen). Der Hafeneingang ist auf eine Breite von rund 160 m trichterförmig erweitert. Die südliche Seite dieser Erweiterung war damals abgerundet. In dieser Rundung hatte das 73 m lange MS "Brohltal" festgemacht. Hierdurch wurde die Einsicht in die Hafeneinfahrt erschwert.

Die Verbindung zwischen dem Schleppkahn "Hermann" und den übrigen Anhängen des Schleppbootes wurde rechtzeitig gelöst, das Schleppboot schleppte den Kahn dann noch etwa 100 m mit erhöhter Geschwindigkeit weiter, um ihn über die kurze Ecke, an der MS "Brohltal" lag, in den Hafen zu ziehen und so auf Einlaufkurs zu bringen. Nach Passieren des Hafeneinganges nahm das Schleppboot wieder Steuerbordkurs und warf das Schleppseil ab. Der einsemmende Kahn "Hermann" lief nunmehr auf das sich langsam achterau bewegende MS "Expres 15" zu. Zwischen beiden kam es zu einer Kollision. Kurz vor Erreichung der Hafeneinfahrt hatte das Schleppboot "Hermann" das akustische Backbord-Einfahrtssignal gegeben, auf das der Schiffsführer K. von MS "Expres 15" mit dem Backbord-Ausfahrtssignal geantwortet haben will, das aber weder der Beklagte noch der Schiffsführer des Kahns "Hermann" gehört haben wollen.

Bei der Kollision erhielt MS "Expres 15" in Höhe des Maschinenraums ein Leck und sank. Die Klägerin macht den Beklagten für den dadurch entstandenen Schaden verantwortlich, den sie mit 26 108,83 DM beziffert hat. Sie



wirft dem Beklagten vor, den Kahn auf der falschen Fahrwasserseite und mit zu hoher Geschwindigkeit auf Einlaufkurs gebracht zu haben.

Der Beklagte hat bestritten, bei dem Einsemmen des Schleppkahns nautische Fehler gemacht zu haben und behauptet: Das Einsemmen eines Schleppkahns in einen Hafenstichkanal entspreche ständiger Übung. Das Manöver sei von ihm auch fehlerfrei ausgeführt worden. Die Geschwindigkeit des Schleppboots habe nicht mehr als 3 bis 4 km pro Stunde betragen. Das Einsemmen dürfe hart an der Ecke des Hafenmundes vorbei geschehen, weil sonst die Kurve für den einsemmenden Kahn zu scharf sei und er mit der ihm verbleibenden Kraft nicht mehr den Liegeplatz erreichen könne.

Der Beklagte hat ferner die Ansicht vertreten: Die Schuld an dem Zusammenstoß treffe den Schiffsführer der Klägerin, weil dieser das Vorfahrtsrecht des einsemmenden Kahns mißachtet habe; er habe sogleich nach Vernehmen des Einfahrtssignals sein Schiff ständig machen müssen.

Das Schiffahrtsgericht hat den Schadensersatzanspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung des Beklagten hat das Schiffahrtsobbergericht das angefochtene Urteil abgeändert und die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Antrag auf Zurückweisung der Berufung des Beklagten weiter, während der Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit den gerichtlichen Sachverständigen und dem Schifffahrtsgericht festgestellt, daß das Einsemmen Schifffahrtsbrauch sei. Es hat ferner die Ansicht vertreten, dem Beklagten sei bei der Durchführung des Einsemmens des SK "Hermann" in den Stadthafen Münster I nautisches Fehlverhalten nicht vorzuwerfen. In diesem Zusammenhang hat es in Übereinstimmung mit den beiden gehörten Sachverständigen noch als Schifffahrtsbrauch festgestellt, daß die in einen Stichhafen einsemmenden Kähne "Vorfahrt" vor einem ausfahrenden Schiff hätten, und ausgeführt, der Beklagte habe darauf vertrauen dürfen, daß das ausfahrende MS "Express 15" dieses Recht achten werde. Auch daß das Einsemmen über die kurze Ecke geschehen sei, sei angesichts der örtlichen Verhältnisse nicht zu beanstanden. Der Beklagte habe den Schleppkahn auch nicht mit zu hoher Geschwindigkeit abgeworfen. Die Geschwindigkeit von höchstens 6 km/h sei mit Rücksicht auf die eigentümliche Bauart des Kahns nautisch nicht fehlerhaft gewesen. Der Schiffsführer von MS "Express 15" habe sich auf den einsemmenden Kahn einstellen und den Zusammenstoß vermeiden können, wenn er die erforderliche Sorgfalt hätte walten lassen. Es sei ihm, nachdem er das Einfahrtssignal des Schleppboots gehört hatte, möglich gewesen, vom Heck seines Schiffes aus den einlaufenden Schleppkahn "Hermann" schon auf eine Entfernung von 120 m zu erkennen und als einsemmenden Kahn auszumachen. Von diesem Zeitpunkt ab habe für ihn noch reichlich Zeit für Gegenmaßnahmen zur Verhütung einer Kollision zur Verfügung gestanden. Bis zur

Kollisionsstelle habe der Schleppkahn "Hermann" rund 1 Minute benötigt. In dieser Zeit hätte MS "Expres 15", wenn dessen Schiffsführer K. [REDACTED] rechtzeitig Voraussfahrt gegeben hätte, schon wieder vorausfahrend von der Unfallstelle entfernt gewesen sein können. Bei dieser Sachlage treffe die Verantwortung für die Kollision ausschließlich die Schiffsführung von MS "Expres 15".

II. Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten allen Angriffen der Revision stand.

1. Die Revision rückt in den Vordergrund ihrer Ausführungen, das Einsemmen des Schleppkahns verstoße gegen zwingendes Recht. Sie entnimmt dem Verbot des § 15 Nr. 1 Satz 1 - WK - BSchSO, auf den westdeutschen Kanälen Fahrzeuge treiben zu lassen, daß der vom Berufungsgericht festgestellte Schifffahrtsbrauch des Einsemmens unbeachtlich sei.

a) Es kann schon zweifelhaft sein, ob diese Vorschrift auf den vorliegenden Unfall anwendbar ist. Nach Art. 1 der Verordnung zur Einführung der BSchSO vom 19. Dezember 1954 gilt nämlich die BSchSO nur auf den Bundeswasserstraßen, die in Teil II der Verordnung aufgeführt sind, sowie in den an ihnen gelegenen bundeseigenen Häfen, soweit nicht die hafenpolizeilichen Verordnungen abweichende Bestimmungen enthalten. Der Stadthafen Münster I ist in Teil II der BSchSO nicht aufgeführt. Ob er zu den bundeseigenen Häfen gehört, ist vom Berufungsgericht nicht festgestellt worden.

b) Die Frage kann aber dahingestellt bleiben.

aa) Gehört der Stadthafen Münster I nicht zu den bundeseigenen Häfen, so ist § 15 - WK - BSchSO nicht anwendbar und steht der Bildung des Schifffahrtsbrauchs des Einsemmens nicht entgegen.

bb) Gehört der Hafen dagegen zu den bundeseigenen Häfen, so gilt die Vorschrift des § 15 - WK - BSchSO auch für den Hafenverkehr. In diesem Falle braucht nicht entschieden zu werden, ob das Abwerfen eines Anhangs nach zu diesem Zweck erhöhter Geschwindigkeit und das Einsemmen auf eine Entfernung von 400 - 500 m als Anlegen im Sinne des § 15 Nr. 1 - WK - BSchSO angesehen werden kann und daher bereits nach dieser Vorschrift zulässig ist. Denn der vom Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht festgestellte Schifffahrtsbrauch des Einsemmens verstößt nicht gegen zwingendes Recht, insbesondere nicht gegen § 15 - WK - BSchSO. Das ergibt sich im Wege des Umkehrschlusses aus Nr. 2 dieser Bestimmung. Dort sind Kanal- und Flußmündungen genannt, in die Schiffe nicht ohne Schleppkraft einfahren dürfen. Hieraus folgt, daß das Einfahren ohne Schleppkraft in andere Wasserstraßen und Häfen nicht unter das Verbot des § 15 Nr. 2 - WK - BSchSO fällt.

Dem Beklagten sind bei der Durchführung des Einsemmens keine nautischen Fehler unterlaufen. Die Ansicht des Berufungsgerichts, das Einsemmen "über die kurze Ecke" sei angesichts der besonderen örtlichen Verhältnisse nicht zu beanstanden, und die Anfangsgeschwindigkeit von 6 km/h nach Abwerfen sei wegen der eigentümlichen Bauart des Schleppkahns nautisch nicht fehlerhaft, läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Auf Grund seiner Feststellungen

konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß den Schluß ziehen, daß der Beklagte, der als Schleppzugführer im Kanal das Einfahrtsignal nach §§ 27, 50 Nr. 1 BSchSO geben mußte und gegeben hat, darauf vertrauen durfte, daß aus dem Hafen etwa ausfahrende Schiffe das "Vorfahrtsrecht" des einsemmenden Kahns beachten und diesem nicht den Fahrweg am Beginn der trichterförmigen Hafenmündung abschneiden würden. Das ausfahrende MS "Express 15" hatte gegenüber dem einsemmenden Schleppkahn "Hermann" das geringere Recht. Denn gemäß § 50 Nr. 3 Satz 1 BSchSO durfte MS "Express 15" nur ausfahren, wenn sein Schiffsführer dieses Manöver ausführen konnte, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen wurden, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Da ihm die für die Ausfahrt erforderliche Sicht versperrt war, hätte er gemäß § 50 Nr. 3 Satz 2 BSchSO Ausfahrtsignal geben müssen. Daß er dies getan hat, ist nicht erwiesen.

2. Dem Beklagten können auch andere Schuldvorwürfe nicht gemacht werden.

a) Nach den vorstehenden Ausführungen ist der Vorwurf der Revision gegenstandslos, der Beklagte habe gegen den nautischen Grundsatz verstoßen, daß der Schleppzugführer den Anhang erst dann abwerfen dürfe, wenn die Lösung der Schleppverbindung für den Anhang gefahrlos sei.

b) Entgegen der Ansicht der Revision kam das Setzen der blauen Seitenflagge gemäß § 38 Nr. 3 a BSchSO nicht in Frage, weil es sich nicht um eine Begegnung von Berg- und Talfahrer handelte. Die Abgabe eines Schallsignals durch den Beklagten verstieß nicht gegen § 25 BSchSO.

Der Schleppkahn "Hermann", der allein in den Hafen einlaufen wollte, war, wie die Klägerin selbst ausführt, zur Abgabe des Signals weder berechtigt noch in der Lage, da er sich noch im Schleppverband befand. Da das Signal gegeben werden mußte (§ 50 Nr. 1 BSchSO), konnte das nur der Führer des Schleppbootes tun.

Nach alldem kann gegen den Beklagten ein Schuldvorwurf nicht erhoben werden. Hiernach erübrigt sich die Erörterung darüber, welche nautischen Fehler dem Führer von MS "Express 15" anzulasten sind.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Schubath