

Nachschlagewerk: ja

215 075

Amtliche Sammlung: ja zu I und II, Leitsatz a - c

EG BGB Art. 12; BGB § 305; G üb. d. gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen v. 27. September 1952; § 14 Abs. 2; Revidierte Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) v. 17. Oktober 1868 Art. 1 Abs. 3, 34 Abs. II c, 35; ZPO § 549, 562; RheinSchPolVO §§ 38 Nr. 1 Satz 2, 40 Nr. 1 Abs. 3.

a) Bei einem Rechtsstreit über Ansprüche aus einem Schiffszusammenstoß auf der Waal handelt es sich um eine Rheinschiffahrtssache, für die eine Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte besteht.

b) Die örtliche Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte ist keine ausschließliche.

Haben die Parteien in einer Rheinschiffahrtssache vereinbart, daß über Schadensersatzansprüche aus einem Schiffszusammenstoß, der sich auf niederländischem Gebiet ereignet hat, ein bestimmtes deutsches Rheinschiffahrtsgericht entscheiden soll, so wird hierdurch die örtliche Zuständigkeit dieses Gerichts und damit die deutsche Gerichtsbarkeit begründet.

c) Haben die Parteien in einer Rheinschiffahrtssache bei Schadensersatzansprüchen aus einem Schiffsunfall in den Niederlanden die Anwendung deutschen Rechts vereinbart, so gilt revisibles deutsches Haftungsrecht (BSchG, RhSchPVO), nach dem sich auch die Verteilung der Beweislast richtet.

d) Der Talfahrer hat die Beweislast für seine Behauptung, der Bergfahrer habe ihm bei der Kursweisung keinen geeigneten Weg freigelassen (§ 38 Nr. 1 S. 2 RhSchPVO).

e) Zum Verlangen des Talschleppzuges auf Kursänderung von Einzelfahrern nach § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO.

BGH, Urt. v. 26. November 1964 - II ZR 55/63

RheinschiffahrtsG Duisburg-Ruhrort
RheinschiffahrtsOG Köln

II ZR 55/63

Verkündet

am 26. November 1964
Heil, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s
in dem Rechtsstreit

der Firma H. und J. H. [REDACTED], Schleppschiffahrt in
N [REDACTED], A [REDACTED] str. [REDACTED] vertreten durch
Heinrich H. [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die M [REDACTED] - und A [REDACTED] AG, vertreten durch
Otto S [REDACTED] in H [REDACTED], B [REDACTED]-Damm [REDACTED],

2. den Kapitän Hermann L [REDACTED] vom MTS "J [REDACTED] M" aus
K [REDACTED]/Ostfriesland,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 26. November 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 20. Dezember
1962 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

10
✓

- 2 -

Tatbestand:

Der 500 PS starke Motorschlepper "R [REDACTED]" der Klägerin fuhr am 29. September 1959 mit den leeren, nebeneinandergekoppelten Kühnen "P [REDACTED]" (2377 t, über 100 m lang, auf Steuerbordseite) und "St. A [REDACTED] II" (1998 t, 95 m lang) im Anhang auf der Waal zwischen Strom-km 870 und 871 zu Tal. Dem Schleppzug entgegen fuhr das MTS "J [REDACTED] M" (600 PS, 57,5 m lang) der Beklagten zu 1, welches der Beklagte zu 2 führte. Der Bergfahrer gab kein Zeichen und wies damit den Talfahrer an, an seiner Backbordseite vorbeizufahren. Auf "R [REDACTED]" glaubte man, daß für eine solche Begegnung zwischen dem rechtsrheinischen Ufer und "J [REDACTED] M" kein hinreichender Raum vorhanden sei. Man gab deshalb seinerseits ein akustisches Backbordsignal und zeigte die blaue Seitenflagge, um eine Begegnung mit "J [REDACTED] M" an Steuerbordseite herbeizuführen. Weiter verlegte man den eigenen Kurs nach Backbord, während "J [REDACTED] M" zuletzt nach Steuerbord abging. Auf diese Weise kam es zum Zusammenstoß, bei dem beide Schiffe beschädigt wurden.

Die Klägerin hat behauptet, "J [REDACTED] M" habe keinen geeigneten Weg für eine Vorbeifahrt an seiner Backbordseite gelassen. Das Schiff sei hart rechtsrheinisch gefahren, während der Kurs von "R [REDACTED]" in einem Seitenabstand von 40 - 60 m von diesem Ufer verlaufen sei. Die Kurse beider Schiffe hätten so gelegen, daß eine Begegnung an Steuerbordseite gefahrlos möglich gewesen sei. Eine solche habe man deshalb auf "R [REDACTED]" angestrebt. Sie sei nur gescheitert, weil "J [REDACTED] M", als sich die beiden Fahrzeuge auf 80 - 100 m genähert hätten, ohne Abgabe eines Signals plötzlich hart nach Steuerbord abgegangen und damit in den Kurs von "R [REDACTED]" hineingefahren sei. Die Klägerin hat behauptet, auf ...

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

ihrem Schiff sei ein Schaden von 13.000,75 DM entstanden, den sie nebst Zinsen ersetzt verlangt.

Die Beklagten haben behauptet, zwischen ihrem Schiff und dem rechtsrheinischen Ufer sei genügend Platz für eine Vorbeifahrt des Schleppzuges "R [REDACTED]" gewesen. Dieser sei jedoch so durch den nach dem rechten Ufer gehenden Hang gefahren, daß die großen und leeren Anhänge ziemlich auf die dort befindlichen Kribben zu geraten seien. Das Boot habe sie deshalb aus dem Hang gezogen und sei dabei nach Backbord abgegangen. Dadurch sei es in den Kurs von "J [REDACTED] M" gekommen, von dem aus man ihm noch ein Steuerbordsignal gegeben habe. "J [REDACTED] M" selbst sei nach Steuerbord abgegangen, um eine Kollision mit dem schräg liegenden Schleppzug zu vermeiden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort und das Rheinschiffahrtsobergericht Köln gehen - ohne Begründung - davon aus, daß es sich bei dem zur Entscheidung stehenden Rechtsstreit um eine Rheinschiffahrtssache handelt. Das ist richtig. Nach § 14 Abs. 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 - BSchVerfG - (EGBI I 641) sind Rheinschiffahrtssachen nur die in Art. 34

der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (sog. Mannheimer Akte) bezeichneten bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen, die sich auf Vorgänge auf dem Rhein abwärts von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel beziehen. Die Waal, auf der die Schiffe der Parteien zusammenstießen, ist niederländisches Hoheitsgebiet und gehört zum sog. konventionellen Rhein (Art. 1 Abs. 3 der Mannheimer Akte). Zur Entscheidung über die Klagen wegen der Beschädigung von Schiffen, welche Schiffer während ihrer Fahrt auf dieser Stromstrecke anderen verursacht haben, sind die Rheinschiffahrtsgerichte kompetent (Art. 34 II c der Mannheimer Akte, Bekanntmachung des deutschen Wortlautes der Art. 32 bis 40 u.s.w. vom 27. September 1952, BGBl I 645).

Das Rheinschiffahrtsgericht hat seine örtliche Zuständigkeit kraft Parteivereinbarung angenommen. Es braucht hier nicht die Frage erörtert zu werden, ob die Vorschrift des § 549 Abs. 2 ZPO auch für die internationale Zuständigkeit (so BGH NJW 1953, 222 mit Nachw.) und nicht nur für die innerstaatliche Zuständigkeit (so Matthies in NJW 1953 S. 546 f mit Nachw.) gilt. Denn auch wenn man der letzteren Ansicht folgt, so ergibt die Nachprüfung, daß das Rheinschiffahrtsgericht seine örtliche Zuständigkeit mit Recht angenommen hat. Nur wenn für die Klage ein niederländisches Gericht ausschließlich zuständig wäre, könnte es zweifelhaft sein, ob nach deutschem internationalen Zivilprozeßrecht durch Parteivereinbarung die Zuständigkeit eines deutschen Gerichtes begründet werden könnte (vgl. § 40 Abs. 2, auch § 328 Abs. 1 Nr. 1 ZPO). Eine solche ausschließliche Zuständigkeit ist jedoch nicht gegeben. Nach § 14 Abs. 1 BSchVerfG gilt grundsätzlich § 3 Abs. 1 dieses Gesetzes, der eine abweichende Vereinbarung der örtlichen

Zuständigkeit ausdrücklich zuläßt. Aus den Mannheimer Akten ergibt sich nichts anderes. Zwar ist nach Art. 35 dieser Akte das niederländische Gericht örtlich zuständig. Diese Vorschrift begründet aber keine ausschließliche örtliche Zuständigkeit (so mit Recht die ständige Rechtsprechung des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln, a.A. Die Zentralkommission in Straßburg, s. Wassermeyer, Kollisionsprozeß 3. Aufl. S. 25, 40 f mit Anmerkung 44). Zur Begründung eines ausschließlichen Gerichtsstandes bedarf es einer ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung, die hier fehlt. Vereinbaren die Parteien die Zuständigkeit eines an sich unzuständigen Gerichts (§ 38 ZPO), das einem anderen Staat angehört, so kann dieser Vereinbarung auch nicht etwa deswegen die Anerkennung versagt werden, weil das Verfahren in Rheinschiffahrtsangelegenheiten im wesentlichen kostenfrei ist (Art. 39 der Mannheimer Akte); dieser rein fiskalische Gesichtspunkt darf bei der Beurteilung keine Rolle spielen. Wenn schon die Parteien nach § 14 Abs. 2 S. 2 BSchVerfG (und schon vorher nach RGZ 87, 25!) auch die sachliche Zuständigkeit abweichend vereinbaren können (ordentliches Gericht statt Rheinschiffahrtsgericht), so muß das erst recht für die örtliche Zuständigkeit gelten. Da hiernach nach deutschem internationalen Zivilprozeßrecht durch Parteivereinbarung die Zuständigkeit eines deutschen Gerichts begründet werden konnte, ist auch die deutsche Gerichtsbarkeit gegeben.

II. Da die Revision in erster Linie die Beweislastverteilung, die das Berufungsgericht in Auslegung der Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgenommen hat, angreift, bedarf es zunächst der Prüfung, ob die Entscheidung des Berufungsgerichts insoweit gemäß

§§ 549, 562 ZPO für die Entscheidung des Revisionsgerichts maßgebend ist. Nach § 549 ZPO ist ausländisches Recht nicht revisibel. Die Schiffe der Parteien sind auf der Waal zusammengestoßen. Für die Beurteilung des nautischen Verhaltens der Beteiligten sind an und für sich die für die Waal erlassenen Verkehrsvorschriften maßgebend, die dem niederländischen Recht angehören. Die Verkehrsvorschriften des niederländischen Rechtes werden nicht dadurch revisibel, daß sie in der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Fassung mit der deutschen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (vgl. Art. 1 der VO zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954, BGBl II 1411) sachlich übereinstimmen (vgl. EGH NJW 1959, 1873). Vereinbaren die Parteien die Anwendung deutschen Rechtes, so kann grundsätzlich eine solche Vereinbarung vernünftigerweise nicht dahin ausgelegt werden, daß bei einem Verkehrsunfall im Ausland die Frage des verkehrswidrigen Verhaltens nach den inländischen Verkehrsvorschriften (vgl. z.B. Rechts- oder Linksfahrgebot im Straßenverkehr) beurteilt werden soll. Diese Erwägung spielt aber dann keine Rolle, wenn, wie hier, die ausländischen Verkehrsvorschriften mit den inländischen übereinstimmen. Für den Rhein gilt ein einheitliches Verkehrsrecht. Die Vereinbarung der Anwendung deutschen Rechts hängt daher den Willen der Parteien zum Ausdruck, die Vorschriften der deutschen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung der Entscheidung ihres Streites zugrunde zu legen. Damit haben die Parteien auch die Frage der Verteilung der Beweislast (vgl. dazu BGHZ 3, 342; EGH NJW 1960, 774 unter III 3a; Soergel-Kegel EG BGB Anmerkung 311 vor Art. 7) der Beurteilung nach deutschem Recht unterstellt, da die Beweislast der deutschen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu entnehmen ist. Die

Parteien konnten eine solche Vereinbarung auch wirksam treffen. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Die Parteien können nach deutschem Recht (§ 305 EGB) durch Vertrag ein Schuldverhältnis begründen und den Inhalt eines Schuldverhältnisses ändern. Ist zwischen den Parteien strittig, ob eine zum Schadensersatz verpflichtende Handlung oder Unterlassung vorliegt, so können sie kraft Vertragsfreiheit vereinbaren, daß nach deutschem Recht beurteilt werden soll, ob und in welcher Weise ein Handeln oder Unterlassen vorliegt und welche Rechtsfolgen sich hieraus ergeben. Eine solche Vereinbarung kann, wenn nach dem Recht des ausländischen Begehungsortes kein Schadensersatzanspruch begründet ist, zur Schuldbegründung oder, wenn nach dem ausländischen Recht ein Schadensersatzanspruch gegeben ist, zur Schuldumschaffung in der Weise führen, daß keine Partei wegen der Voraussetzungen, des Inhalts und des Umfangs der Rechtsfolge sich auf das ausländische Recht berufen kann. Liegt eine solche Vereinbarung vor, so entfällt demnach die Prüfung, ob ein Schadensersatzanspruch nach ausländischem Recht gegeben ist; es kommt nur darauf an, ob die Voraussetzungen hierfür nach deutschem Recht bestehen (ähnlich u.a. Raape, Nachträgliche Vereinbarung des Schuldstatuts, in der Festschrift für Boehmer S. 111, 122 f; Soergel-Kegel, EG BGB Art. 12 Anmerkung 37; vgl. BGH VersR 1960, 907). Wenn die Parteien die Anwendung deutschen Rechts vereinbaren, so bringen sie damit auch ihren Willen zum Ausdruck, daß die dem materiellen Recht angehörende Frage der Verteilung der Beweislast nach deutschem Recht entschieden wird.

Im Hinblick auf die getroffene Vereinbarung kommt es auf die Verordnung vom 7. Dezember 1942 (RGBl I 706) über die Rechtsanwendung bei Schädigung deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets nicht an.

Hiernach ist revisibles deutsches Haftungsrecht (§ 92 BSchG i. Vbd. mit der RhSchPVO) anzuwenden, nach dem sich auch die Verteilung der Beweislast entscheidet.

III. 1. Das Berufungsgericht führt u.a. aus:

MTS "J [REDACTED] M" habe das ihm als Bergfahrer nach § 38 Nr. 1 RhSchPVO zustehende Kursweisungsrecht dahin ausgeübt, daß es kein Zeichen gegeben und damit das Boot "R [REDACTED]" als Talfahrer angewiesen habe, an seiner Backbordseite vorbei zu fahren (§ 38 Nr. 2 RhSchPVO). Das sei auf "R [REDACTED]" auch in einer ausreichenden, jede sachgemäße Reaktion erlaubenden Entfernung erkannt worden. Statt die Weisung zu befolgen, habe man auf "R [REDACTED]" Backbordsignal gegeben, weil man geglaubt habe, "J [REDACTED] M" nicht an der Backbordseite passieren zu können, und sei, als "J [REDACTED] M" trotzdem seine Kursweisung nicht geändert habe, sogar etwas nach Backbord abgegangen. Damit stehe fest, daß die Führung von "R [REDACTED]" die ihr gegebene Kursweisung bewußt nicht befolgt, sondern gerade das Gegenteil von dem getan habe, wozu sie aufgefordert worden sei.

Die Klägerin habe nicht bewiesen, daß "J [REDACTED] M" für den "R [REDACTED]"-Schleppzug keinen geeigneten Weg freigelassen habe.

2. Die Revision rügt, im angefochtenen Urteil sei die Regelung der Beweislast verkannt, wenn der Klägerin die Beweislast für ihre Behauptung auferlegt worden sei, der Bergfahrer habe dem Talzug keinen geeigneten Weg freigelassen. Ebenso wie beim Wenden der Wendende die Verantwortung für sein Wendemanöver trage und daher beweisen müsse, daß das Wenden in genügender Entfernung angekündigt

oder begonnen worden sei, regle sich auch beim Begegnen die Beweislast danach, wer die Verantwortung für die gefahrlose Begegnung trage. Das sei aber der Bergfahrer; er müsse daher beweisen, daß er dem Talfahrer einen geeigneten Weg freigelassen habe.

Die Revisionsrüge ist nicht begründet. Bereits aus den in VersR 1960, 594, 595 und 1961, 1132, 1134 abgedruckten Urteilen ergibt sich die Auffassung des erkennenden Senats, daß der Talfahrer seine Behauptung, der Bergfahrer habe ihm keinen geeigneten Weg freigelassen und er habe daher die Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgen können, beweisen muß. Gewiß bürdet das Kursweisungsrecht des Bergfahrers diesem ein hohes Maß der Verantwortung auf, die vor allem dann zum Tragen kommt, wenn der Talfahrer den ihm gewiesenen Kurs einschlägt und es zu einem Unfall kommt, weil ihm der Bergfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen hat. Die Revision übersieht aber, daß der Talfahrer die Verantwortung dafür trägt, daß er die Kursweisung des Bergfahrers zu befolgen hat. Wie beim Wenden (§§ 46, 47 RhSchPVO) ist auch beim Begegnen die Beweislastregelung dem Gesetz zu entnehmen. Dem § 37 RhSchPVO, wonach das Begegnen nur gestattet ist, wenn das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt, kann für die Frage der Beweislast nichts entnommen werden, da das Verbot der Begegnung auf nicht hinreichendem Raum für Bergfahrer und Talfahrer gleicherweise gilt und dieser Fall in § 41 näher geregelt ist. Aber schon aus letzterer Vorschrift geht hervor, daß derjenige, der sich auf das Vorhandensein einer Stromenge beruft, beweisen muß, daß das Fahrwasser an der Begegnungsstelle keinen unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Begegnung gewährt. In sonstigen Fällen gilt, soweit

29

nicht die Ausnahmenvorschrift des § 40 Nr. 1 RhSchPVO Platz greift, die Regelung der §§ 38 und 39 RhSchPVO. Die Bergfahrer weisen den Talfahrern den Weg, die Talfahrer müssen den Weg nehmen, den ihnen die Bergfahrer gewiesen haben. Der Bergfahrer, mag er Kläger oder Beklagter sein, genügt seiner Behauptungs- und Beweislast, wenn dargetan ist, daß der Talfahrer den gewiesenen Weg nicht genommen hat. Zwar muß nach § 38 Nr. 1 S. 2 RhSchPVO der Bergfahrer dem Talfahrer einen geeigneten Weg freilassen. Wenn aber der Talfahrer behauptet, der Bergfahrer habe dieser Pflicht nicht genügt, so muß er, der Talfahrer, nach allgemeinen Grundsätzen diese Pflichtverletzung beweisen, also den Beweis führen, daß ihm der Bergfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen habe. Daß diese Beweislastregelung gilt, wird bestätigt durch die Ausnahmeregel des § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO, die gerade für den vorliegenden Fall von Bedeutung ist. Der Talschleppzug kann von dem Einzelbergfahrer verlangen, daß dieser seinen angezeigten Weg ändert, wenn er, der Talschleppzug, u.a. aus zwingenden Sicherheitsgründen ein bestimmtes Ufer halten will und die verlangte Kursänderung keine Gefahr mit sich bringt. Aus der Fassung des Gesetzes ergibt sich deutlich, daß der Talschleppzug das Vorliegen zwingender Sicherheitsgründe beweisen muß. Solche würden u.a. gerade dann vorliegen, wenn für den Talschleppzug kein hinreichender Raum für die Begegnung bei Befolgung des gewiesenen Weges vorhanden wäre.

Das Berufungsgericht hat daher mit Recht der Partei des "R[REDACTED]"-Schleppzuges die Beweislast für ihre Behauptung auferlegt, der Bergfahrer "J[REDACTED] M" habe ihm, dem Talzug, keinen geeigneten Weg für die Vorbeifahrt an Backbordseite freigelassen.

3. Die Revision versucht, für die Schiffsführung von "R [REDACTED]" das ausnahmsweise bestehende Weisungsrecht des Talschleppzuges nach § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO in Anspruch zu nehmen. Unter Hinweis auf die Aussage des Schiffsführers Lind von "J [REDACTED] M" im Verklarungsverfahren glaubt sie dazunehmen zu können, daß die Schiffsführung von "R [REDACTED]" aus zwingenden Sicherheitsgründen, nämlich um ihre Anhangkähne aus dem Hang herauszuziehen, den Kurs zum linken Ufer haben nehmen müssen. Auch damit kann die Revision keinen Erfolg haben.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß sich die Revision mit dem Vortrag ihrer Partei in Widerspruch setzt, der dahin gegangen ist, die Anhangkähne von "R [REDACTED]" seien gar nicht in den Hang verfallen, vielmehr habe sich der "R [REDACTED]"-Zug gestreckt im Hang bewegt (Schriftsatz vom 27. November 1962 S. 2 ff). Aber auch wenn man davon ausgeht, daß die Anhangkähne von "R [REDACTED]" infolge eines Navigationsfehlers des Bootes oder der Kähne zu nahe an die Kribben gekommen sind, stand der Schiffsführung von "R [REDACTED]" kein Weisungsrecht zu. Das Berufungsgericht hat festgestellt, der das Ruder von "R [REDACTED]" führende Steuermann habe auf mindestens 300 m die Kursweisung des Bergfahrs erkannt, darauf aber in der Weise reagiert, daß er sofort Backbordschallsignal gegeben und auf kurze Zeit die blaue Seitenflagge gezeigt habe. In diesem Zeitpunkt stand dem Führer des Talschleppzuges ein Weisungsrecht nicht zu; denn er hat, wie das Berufungsgericht ausführt, in einer ausreichenden, jede sachgemäße Reaktion erlaubenden Entfernung die Kursweisung des Bergfahrs erkannt und war demnach in der Lage, bei richtiger Navigation seine Anhangkähne (falls diese, was nicht festgestellt ist, in diesem

Zeitpunkt schon verfallen gewesen sein sollten) von den Kribben wegzuziehen, ohne die Kursweisung des Bergfahrers zu mißachten. Hierauf konnte auch der Bergfahrer vertrauen. Die Führung von "R [REDACTED]" machte aber dann, wenn man die von der Revision als übergangen gerügte Aussage des Kapitäns Lind von "J [REDACTED] M" heranzieht, den weiteren Fehler, daß sie ihre Anhangkähne zu stark aus dem Hang herauszog und dadurch in den Kurs von "J [REDACTED] M" kam, der nach der Darstellung des Kapitäns L [REDACTED] in der Strommitte, eher mehr linksrheinisch verlief. Aus all dem ergibt sich, daß auch dann, wenn man zugunsten der Revision von der Aussage des Kapitäns Lind ausgeht, dem Talschleppzug kein Weisungsrecht nach § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO zustand. Sollte aber der Führer des Talzuges sein Backbordsignal in einer nicht ausreichenden Entfernung vor der Begegnung mit dem Bergfahrer gegeben haben, so könnte sich die Partei von "R [REDACTED]" auf § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO nicht berufen; denn dem Talschleppzug steht, falls die übrigen Voraussetzungen dieser Vorschrift gegeben sind, das Kursweisungsrecht nur zu, wenn hierdurch keine Gefahrenlage entsteht. Das ist aber der Fall, wenn der Talschleppzug die Kursänderung in nicht ausreichendem Abstand vor der Begegnung verlangt.

Ohne Rechtsfehler hat es das Berufungsgericht dahingestellt sein lassen, ob es richtig war, daß "J [REDACTED] M" unmittelbar vor der Kollision nach Steuerbord abging; es handelte sich dabei, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, um eine Maßnahme des letzten Augenblicks. Nach alledem ist auch ein Verstoß der Führung von "J [REDACTED] M" gegen § 4 RhSchPVO nicht erwiesen.

IV. Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Bukow Dr. Schulze