

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 84/68

URTEIL

Verkündet am

5. November 1970
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

J. [REDACTED] J. [REDACTED] K. [REDACTED] V. [REDACTED] Gesellschaft auf
Gegenseitigkeit, M. [REDACTED], L. [REDACTED], vertreten
durch den Geschäftsführer,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

gegen

Johann W. [REDACTED], W. [REDACTED] England, F. [REDACTED] Drive,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. November 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Erbel, Fleck, Stimpel und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Schiffahrtsobbergerichts Karlsruhe
vom 16. April 1968 wird auf Kosten
der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Felicitas" (61 m lang, 8,54 m breit, 834 t, 550 PS). Das Schiff fuhr am 27. Mai 1964 mit einer Ladung von 758 t Zementklinker mit Bestimmungsort Kehl auf dem Main zu Tal. Gegen 21.30 Uhr stieß das Schiff in der Mainmündung mit dem im Eigentum des Beklagten stehenden, von diesem am Unfalltag verantwortlich geführten Küstenmotorschiff (= KMS) "Olive" (45,48 m lang, 6,94 m breit, 425 t, 390 PS, Ladung 31 t) zusammen. KMS "Olive" war auf einer Talreise auf dem Rhein in den Main eingefahren. Durch den Zusammenstoß erlitt MS "Felicitas" starken Wassereinbruch und sank im Laufe der Nacht.

Die Klägerin, die ein Mitverschulden des MS "Felicitas" einräumt, begehrt aus abgetretenem und übergangenen Recht

Ersatz von 2/5 des mit 316.989,92 DM bezifferten Unfallschadens. Sie wirft KMS "Olive" vor, bei der Einfahrt in den Main die Mainspitze geschnitten, anschließend in Querfahrt das rechte Mainufer erreicht und danach wiederum querfahrend eine Backbordbegegnung von MS "Felicitas" verlangt zu haben. Dabei habe das Schiff ein Steuerbordkurszeichen erst auf eine Entfernung von 100 bis 120 m abgegeben.

Der Beklagte bestreitet jedes Verschulden des KMS "Olive" an der Kollision. Nach seinen Darlegungen ist der Zusammenstoß dadurch verursacht worden, daß MS "Felicitas" als Talfahrer das Kursweisungsrecht des bereits auf dem Main fahrenden KMS "Olive" nicht beachtet habe.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält MS "Felicitas" für alleinschuldig an dem Schiffszusammenstoß, weil das Schiff die rechtzeitige Weisung des Bergfahrsers für eine Backbordbegegnung nicht beachtet und stattdessen eine Steuerbordbegegnung zu erzwingen versucht habe.

Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist von folgendem Unfallhergang auszugehen:



KMS "Olive" hatte vor der Einfahrt in den Main auf dem Rhein aufgedreht, das Manöver rund 100 m unterhalb der Mainspitze beendet, war sodann auf dem Rhein etwas zu Berg und anschließend unter vorheriger Abgabe eines Einfahrtsignals über Backbord in den - in einer Rechtsbiegung in den Rhein mündenden - Main eingefahren. Das Schiff richtete unmittelbar nach der Einfahrt den Kurs in die linke Fahrwasserhälfte, um mit MS "Felicitas" Backbord über Backbord zu begegnen. Etwa zur gleichen Zeit änderte MS "Felicitas", das sich bei km 0,300 befand und bis dahin in der rechten Fahrwasserhälfte nahe der Fahrwassermitte zu Tal gekommen war, den Kurs nach Backbord in Richtung Mainspitze. Diese wollte es nach einer Steuerbordbegegnung mit KMS "Olive" umfahren und anschließend auf dem Rhein die Bergfahrt aufnehmen. MS "Felicitas" gab nach der Kursänderung mit dem Typhon ein Backbordkurszeichen (2 x kurz). KMS "Olive", auf dem man lediglich das mit dem Typhon gekoppelte gelbe Licht des MS "Felicitas" bemerkt hatte, erwiderte mit einem Steuerbordkurszeichen (1 x kurz). MS "Felicitas" wiederholte das Backbordkurszeichen, das auf KMS "Olive" wiederum nicht gehört wurde, und hielt weiterhin Kollisionskurs. KMS "Olive" stoppte sodann die Maschine und schlug zurück. Kurz darauf kam es etwa 20 m aus dem linken Mainufer und zwischen 50 und 90 m oberhalb der Mainspitze zum Zusammenstoß.

II. Für den Talfahrer sei, so führt das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei aus, die durch Nichtabgabe eines Kurssignals (§ 38 Nr. 2 BSchSO) erteilte Backbordkursweisung des Bergfahrers spätestens erkennbar gewesen, als KMS "Olive" unmittelbar nach der Einfahrt Kurs zum linken Mainufer genommen habe und noch 300 m von MS "Felicitas" entfernt gewesen sei. MS "Felicitas" habe sich selbst dann noch auf die geforderte Backbordbegegnung einrichten können, als die Schiffe sich nach

Abgabe des ersten Kurszeichens durch MS "Felicitas" und des Erwiderungszeichens durch KMS "Olive" auf 150 m genähert gehabt hätten. KMS "Olive" habe dem Talfahrer auch einen geeigneten Begegnungsweg freigelassen (§ 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO), indem es nach der Einfahrt dem Talfahrer die für eine Ausfahrt auf den Rhein günstigere rechte Fahrwasserhälfte überlassen habe.

1. Die Revision rügt, die rechte Seite des Mains sei für die Ausfahrt des MS "Felicitas" nicht günstiger gewesen, weil, was das Berufungsgericht übersehen habe, das Schiff den Kurs bei km 0,300 nach Backbord in Richtung Mainspitze gerichtet habe, um diese nach einer Steuerbordbegegnung mit KMS "Olive" zu umfahren. Die Rüge kann schon deshalb keinen Erfolg haben, weil der Bergfahrer nicht verpflichtet ist, dem Talfahrer einen günstigen oder gar den vom Talfahrer als am günstigsten angesehenen Fahrtweg zu ermöglichen. Die Verpflichtung des Bergfahrers aus § 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO geht lediglich dahin, dem Talfahrer einen geeigneten, d. h. risikolos befahrbaren Weg freizulassen. Dieser Pflicht ist aber KMS "Olive" nachgekommen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat es dem Talfahrer rechtzeitig auf eine Entfernung von 300 m die gesamte freie rechte Fahrwasserhälfte überlassen.

2. Die Revision trägt weiter vor, das Überhören der beiden Backbordkurszeichen des MS "Felicitas" auf KMS "Olive" sei unfallursächlich gewesen. KMS "Olive" hätte bei Wahrnehmung der Zeichen nicht auf seinem Kursweisungsrecht bestanden, auch nicht bestehen dürfen, weil das Schiff im Verlauf der Annäherung habe erkennen müssen, daß MS "Felicitas" der Kursweisung nicht folgen werde und ihr schließlich auch nicht mehr habe folgen können. Deshalb stelle sich der von der Einfahrt an nach dem linken Mainufer gerichtete Kurs des KMS "Olive" als eine unzulässige Kursänderung dar.

Diese Darlegungen stehen im Widerspruch zu den Feststellungen des Berufungsgerichts.

a) MS "Felicitas" mußte nach § 39 Nr. 1 BSchSO die Kursweisung des KMS "Olive" so rechtzeitig befolgen, daß es gefahrlos an diesem Schiff vorbeifahren konnte. Dazu war MS "Felicitas", wie das Berufungsgericht rechtlich zutreffend ausgeführt hat, auch in der Lage. Nicht KMS "Olive", sondern MS "Felicitas" hat eine nach § 37 Nr. 3 BSchSO verbotene Kursänderung vorgenommen, indem es den von KMS "Olive" verbindlich festgelegten Begegnungskurs verlassen hat und nach der linken Mainseite übergewechselt ist. Darin sieht das Berufungsgericht zu Recht die alleinige vom Talfahrer verschuldete Unfallursache. MS "Felicitas" kann sich nicht darauf berufen, daß es nach der Kursänderung infolge des nunmehr verbotswidrig eingeschlagenen Kurses der Weisung des Bergfahrers nicht mehr folgen konnte. Es hätte diese von Anfang an befolgen können und müssen. Dem gesetzwidrigen (§§ 37, 38 Nr. 1, 39 Nr. 1 BSchSO) Verlangen des nicht weisungsberechtigten MS "Felicitas" nach einer Änderung des Begegnungskurses brauchte der Bergfahrer, der einen seiner Weisung entsprechenden Kurs einhielt, nicht nachzukommen.

b) Wie das Berufungsgericht weiter zutreffend ausgeführt hat, mußte man auf KMS "Olive" auch nach Abgabe des ersten Backbordkurszeichens seitens des MS "Felicitas" noch nicht damit rechnen, daß der Talfahrer die Weisung des Bergfahrers nicht befolgen werde. Denn MS "Felicitas" konnte sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts im Zeitpunkt des ersten Erwiderungszeichens noch auf die vom Bergfahrer geforderte Backbordbegegnung einstellen.

Auf KMS "Olive" wurde das erste Kurszeichen des MS "Felicitas" zwar nicht akustisch, jedoch optisch wahrgenommen. Das beachtet die Revision nicht hinreichend, wenn sie meint, KMS "Olive" sei das Überhören dieses Schallzeichens zum Vorwurf zu machen. Wenn das Schiff hierauf mit einem Steuerbordkurszeichen erwidert hat, so genügt es der sich aus §§ 4, 38 Nr. 4 BSchSO ergebenden Pflicht, den Talfahrer zur Befolgung der Kursweisung anzuhalten.

c) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde für KMS "Olive" erst durch die Nichtbefolgung seines ersten Steuerbordkurszeichens durch MS "Felicitas" erkennbar, daß der Talfahrer eine Steuerbordbegegnung zu erzwingen suchte. Zu diesem Zeitpunkt war der Zusammenstoß aber deshalb nicht mehr zu verhindern, weil der Abstand der beiden auf Kollisionskurs befindlichen Schiffe nunmehr, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, bereits weniger als 100 m betrug. Die gegenteilige Auffassung der Revision ist diese Feststellung des Berufungsgerichts.

Liesecke Erbel Fleck Dr. Stimpel Dr. Kellern