

20

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 92/69

URTEIL

Verkündet am

24. Juni 1971

H e i l ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der B[REDACTED] AG, Ba[REDACTED], W[REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch Kurt G[REDACTED], Bi[REDACTED], Ob dem H[REDACTED] und Dr. Heinrich Wa[REDACTED], O[REDACTED], Bu[REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Kapitäns Richard Wö[REDACTED] von MTS "P[REDACTED] la M[REDACTED]", zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die A[REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft, K[REDACTED], R[REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Ludwig-Theodor v. Ra[REDACTED], Gerd He[REDACTED], Dr. Albert K[REDACTED], Rolf Kü[REDACTED], Dr. Karl-Heinz Mi[REDACTED], Dr. Hugo Re[REDACTED], sämtlich in K[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Juni 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Liesecke, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Schiffahrtsobergerichts Köln vom
9. Mai 1969 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben als Gesamt-
schuldner die Kosten der Revision
zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin war Versicherer des MS "Mo[REDACTED]" (56,90 m lang; 6,52 m breit; 499,7 t; 530 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS "P[REDACTED] la M[REDACTED]" (94,78 m lang; 11,04 m breit; 1.809 t; 2 x 750 PS). Der Beklagte zu 2 hat das TMS am 14. März 1967 verantwortlich geführt.

An diesem Tage verließ das TMS, das mit 1.100 t Benzin beladen war, gegen 19.30 Uhr den als Ölhafen benutzten Rh[REDACTED]-Hafen We[REDACTED]. Das Schiff wollte über den We[REDACTED]-Da[REDACTED]-Kanal zum Rhein fahren.

- 3 -

Beim Passieren der Hafenausfahrt, die in einem rechten Winkel bei km 0,8 in die Ostseite des an dieser Stelle in Nord-Süd-Richtung verlaufenden We- -Da- -Kanals mündet, stieß das TMS mit dem Steven gegen die Backbordseite des MS "Mo- ". Dieses Fahrzeug kam vom Rhein her und befuhr den Kanal in südlicher Richtung. Es hatte 498 t Basaltschüttsteine geladen. Durch den Zusammenstoß erhielt MS "Mo- " ein Leck unter der Wasserlinie und sank innerhalb weniger Minuten in Höhe der Hafenmündung unmittelbar unterhalb des Westwalls des Kanals. Nach seiner Bergung wurde es verschrottet.

Die Klägerin beziffert den Unfallschaden der Interessenten des MS "Mo- " auf insgesamt 170.010,28 DM. Sie nimmt die Beklagten - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - auf Ersatz dieses Schadens in Anspruch, die Beklagte zu 1 allerdings nur dinglich haftend mit TMS "P- la M- " und im Rahmen des § 114 BinSchG auch persönlich haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 u. a. vor, kein Ausfahrtzeichen gegeben zu haben, obwohl ihm die Sicht auf die zum Rhein führende Kanalstrecke durch den hohen Ostwall des Kanals versperrt gewesen sei.

Die Beklagten haben in den Vorinstanzen Abweisung der Klage in vollem Umfang beantragt. Nach ihrem Vorbringen kam es in erster Linie dadurch zu dem Schiffszusammenstoß, daß sich MS "Mo- " der Hafenausfahrt nicht, wie geboten, in seinem Steuerbordfahrwasser genähert habe, sondern nahe an seinem Backbordwall, dem hohen Ostwall des Kanals, gefahren sei.



Die Beklagte zu 1 hat TMS "P. la M." in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten eine Abänderung der Urteile der Vorinstanzen dahin, daß der Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach nur zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt wird. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat sich ersichtlich die Feststellung des Schifffahrtsgerichts zu eigen gemacht, daß ein Fahrzeug, das den Rh.-Hafen verläßt, Sicht auf die zum Rhein führende Strecke des We.-Da.-Kanals erst unmittelbar vor Passieren der Mündungslinie gewinnt und für ein Fahrzeug, das diese Kanalstrecke befährt, auch nicht früher sichtbar wird. Von diesem Ausgangspunkt wirft es dem Beklagten zu 2 u. a. vor, er habe es entgegen der Vorschrift des § 50 Nr. 3 Satz 2 BinSchStrO 1966 unterlassen, die Ausfahrt des TMS "P. la M." durch Schallzeichen anzukündigen und auch dadurch den Schiffszusammenstoß schuldhaft verursacht.

II. Die Revision greift diese Ausführungen des Berufungsgerichts nicht an. Sie wendet sich jedoch dagegen,

daß das Berufungsgericht jegliches Mitverschulden der Führung des MS "Mo[REDACTED]" an dem Unfall verneint hat. Der Angriff hat keinen Erfolg.

1. Die Binnenschiffahrtstraßenordnung 1966 schrieb nicht vor, daß auf den westdeutschen Kanälen rechts zu fahren ist (anders jetzt, jedenfalls für das Begegnen § 15.05 Nr.1-WK- BinSchStrO 1971). Deshalb stand es MS "Mo[REDACTED]" frei, auf welcher Seite des Fahrwassers es seinen Weg nehmen wollte, zumal es nach § 3 -WK- BinSchStrO 1966 als Bergfahrer galt und damit auch bestimmen konnte, ob es die Talfahrer an seiner Backbord- oder an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen wollte (§ 38 Nr. 1 BinSchStrO 1966). Diese Berechtigung wurde nicht dadurch eingeschränkt, daß - nach den Feststellungen des Berufungsgerichts - auf den westdeutschen Kanälen in der Regel rechts gefahren wird. Denn, wie den Ausführungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, fassen die Schifffahrttreibenden diese Übung nicht im Sinne einer Verpflichtung auf. Das muß auch die Revision gelten lassen. Sie stellt deshalb in den Vordergrund ihrer Angriffe die Erwägung, MS "Mo[REDACTED]" habe aus dem Grunde die rechte (westliche) Hälfte des Kanals benutzen müssen, weil die aus östlicher Richtung in den Kanal mündende Hafenausfahrt außerordentlich unübersichtlich sei und man auf dem Bergfahrer wegen des ständig regen Schiffsverkehrs in dem Ölhafen jederzeit mit ausfahrenden Schiffen habe rechnen müssen; nautisch falsch sei es daher gewesen, wenn MS "Mo[REDACTED]" nicht sein Steuerbordfahrwasser eingehalten habe, sondern nahe an seinem Backbordwall, dem hohen Ostwall des Kanals, gefahren sei. Hierzu ist zu bemerken:

Nach dem angefochtenen Urteil blieb die Behauptung der Beklagten, der Kurs des MS "Mo[REDACTED]" sei nur etwa 15 - 20 m aus dem Ostwall des - zwischen 72 und 74 m breiten - Kanals verlaufen, unbewiesen. Diese tatrichterliche Würdigung kann die Revision nicht durch ihre abweichende Würdigung ersetzen. Bei einem Abstand des MS "Mo[REDACTED]" zu seinem Backbordwall von mehr als 20 m kommt aber ein Verstoß der Führung dieses Schiffs gegen § 4 BinSchStrO aus folgenden Gesichtspunkten nicht in Betracht:

Um den Gefahren zu begegnen, die bei der Hafenausfahrt eines Schiffes entstehen können, sind dem Ausfahrenden und der durchgehenden Schifffahrt bestimmte Pflichten auferlegt (vgl. § 50 Nr. 3 BinSchStrO 1966; § 6.16 BinSchStrO 1971). Sie bestehen für den durchgehenden Verkehr darin, daß er den Ausfahrenden, wenn nötig, durch eine Änderung des Kurses oder der Geschwindigkeit unterstützen muß. Der Ausfahrende darf die durchgehende Schifffahrt allerdings nicht zu unvermittelten Manövern zwingen. Das zeigt, daß die durchgehende Schifffahrt in einem gewissen Sinne gegenüber dem Ausfahrenden bevorzugt ist. Diesen Vorrang muß der Ausfahrende auch in solchen Fällen beachten, in denen er, wie hier, die durchgehende Schifffahrt praktisch erst beim Passieren der Mündungslinie sehen kann. Daraus ergibt sich für ihn die Verpflichtung, den durchgehenden Verkehr durch Schallzeichen auf das bevorstehende Ausfahrtmanöver aufmerksam zu machen hat, wegen seiner Sichtbehinderung einen Ausguck aufzustellen und die eigentliche Ausfahrt erst vorzunehmen, wenn er volle Sicht auf die anschließend zu

befahrende Wasserstraße hat. Auf die Einhaltung dieser Maßnahmen durch den Ausfahrenden kann der durchgehende Verkehr vertrauen. Jedoch gebietet die Unterstützungspflicht, die der durchgehenden Schifffahrt gegenüber einem Fahrzeug obliegt, das einen Hafen verlassen will, daß sie in Fällen der vorliegenden Art denjenigen Teil der Wasserstraße freihält, den der Ausfahrende benötigt, um volle Sicht auf diese zu erlangen. Dies gilt auch dann, wenn sie keine Schallzeichen hört, da mit Ausfahrten aus einem Hafen stets gerechnet werden muß. Dieser Pflicht hat MS "Mo[REDACTED]" in jedem Falle genügt. Bei einem unwiderlegt behaupteten Abstand dieses Schiffes zu dem Ostwall des Kanals von mehr als 20 m ist TMS "P[REDACTED] la M[REDACTED]" hinreichend Raum verblieben, um sich vor der eigentlichen Hafenausfahrt volle Sicht auf die vom Rhein kommende Strecke des We[REDACTED]-Da[REDACTED]-Kanals zu verschaffen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß nach den rechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts der sich trichterförmig öffnende Hafenmund selbst Schiffen von der Größe des TMS "P[REDACTED] la M[REDACTED]" die Möglichkeit bot, sich vor dem Passieren der Mündungslinie aufzustrecken, mithin in Parallellage volle Sicht auf die erwähnte Kanalstrecke zu gewinnen.

2. Der Revision kann auch insoweit nicht gefolgt werden, als sie meint, auf MS "Mo[REDACTED]" sei man wegen der unübersichtlichen Hafenausfahrt gehalten gewesen, einen Ausguck aufzustellen. Diese Auffassung verkennt, daß MS "Mo[REDACTED]" nicht in den Rh[REDACTED]-Hafen fahren, sondern die Fahrt auf dem We[REDACTED]-Da[REDACTED]-Kanal fortsetzen wollte. Für die Fahrt auf dem Kanal hatte der Rudergänger des MS "Mo[REDACTED]" aber nach allen Seiten genügende Sicht.

3. Entgegen der Auffassung der Revision ist schließlich auch in dem Verhalten der Führung des MS "Mo[REDACTED]" nach Insichtkommen des TMS "P[REDACTED] la M[REDACTED]" keine schuldhafte Handlungsweise zu erblicken. Wenn sie durch eine Erhöhung der Fahrt und eine Kursänderung nach Steuerbord versucht hat, dem von Backbord kommenden TMS Platz zu machen, so handelte es sich hierbei um Maßnahmen des letzten Augenblicks, die ihr auch dann nicht zum Verschulden gereichen können, wenn sie sich bei einer nachträglichen Betrachtung als fehlerhaft erweisen sollten.

Fleck

Dr. Bauer

Liesecke

Dr. Kellermann

Stimpel