

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinSchStrO 1971 - WK - § 15.05

Zur Zulässigkeit einer von der Grundregel des § 15.05
Nr. 1 BinSchStrO - WK - abweichenden Steuerbordbegegnung
auf den westdeutschen Kanälen.

BGH, Urt. v. 16. November 1978 - II ZR 8/77 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 8/77

URTEIL

Verkündet am

16. November 1978

Kaufmann,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Schiffsgemeinschaft Wilhelm und Heinz W [REDACTED],
H [REDACTED], W [REDACTED]/H [REDACTED],
2. des Schiffsführers Heinz A [REDACTED], K [REDACTED] Straße [REDACTED],
B [REDACTED],

Beklagten, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

die Firma J. V [REDACTED], N. V., K [REDACTED] A [REDACTED]/Niederlande,
gesetzlich vertreten durch Direktor G. S [REDACTED], dortselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 9. November 1978
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

1. Die Revision der Beklagten gegen das
Urteil des Schiffahrtsobergerichts Köln
vom 5. November 1976 wird zurückgewiesen.
2. Auf die Anschlußrevision der Klägerin wird
- unter Zurückweisung des Rechtsmittels im
übrigen - das genannte Urteil teilweise
geändert und wie folgt gefaßt:

Die Berufung der Beklagten gegen das
Urteil des Schiffahrtsgerichts Duisburg-
Ruhrort vom 13. Juni 1975, Akt.Z. 5 C 36/74 BSch,
wird zurückgewiesen.

Auf die Berufung der Klägerin wird - unter
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -
das genannte Urteil dahin geändert, daß der
Klageanspruch dem Grunde nach zu 4/5 für
gerechtfertigt erklärt wird. Im übrigen bleibt
es bei der Abweisung der Klage.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens fallen
den Beklagten - als Gesamtschuldner - 1/2 und
der Klägerin 1/5 zur Last. Die Entscheidung
über die weiteren Kosten des Berufungsver-
fahrens wird dem Schiffahrtsgericht übertragen,
an das die Sache zur weiteren Verhandlung und
Entscheidung über die Höhe des nicht abgewie-
senen Teils der Klage zurückverwiesen wird.

3. Von den Kosten des Revisionsrechtszuges tragen
die Beklagten - als Gesamtschuldner - 56/90 und
die Klägerin 27/90. Die Entscheidung über die
weiteren Kosten des Revisionsrechtszuges bleibt
dem Schiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des TMS "L[REDACTED] VII" (50 m lang; 7,11 m breit; 499 t; 400 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "N[REDACTED]" (67 m lang; 7,25 m breit; 742 t; 360 PS).

TMS "L[REDACTED] VII" fuhr am 29. November 1972 mit einer Ladung von 460 t Maschinenöl auf dem Dortmund-Ems-Kanal zu Tal. Gegen 15 Uhr erreichte das Schiff eine starke, unterhalb der Harener Straßenbrücke beginnende Rechtskrümmung der dortigen Flußstrecke des Kanals. Hier kam ihm das mit 500 t Magnesium beladene und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführte MS "N[REDACTED]" entgegen. Die beiden Fahrzeuge begegneten unterhalb des Scheitelpunktes der Krümmung. Dabei, stießen sie in der Nähe des rechten Ufers Kopf auf Kopf zusammen und erlitten nicht unerhebliche Schäden.

Die Klägerin verlangt ihren Unfallschaden von den Beklagten ersetzt. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, er habe unter Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot eine Steuerbordbegegnung mit dem Talfahrer erzwingen wollen. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 135.655 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, wobei die Beklagte zu 1 beschränkt persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG und außerdem dinglich mit MS "N[REDACTED]" zu haften habe.

Die Beklagten haben vorgetragen, es sei wegen der starken Rechtskrümmung nautisch richtig gewesen, daß der Bergfahrer den Talfahrer an der Steuerbordseite habe vorbeifahren lassen wollen. Dieser habe jedoch die blaue Seitenflagge des Bergfahrers übersehen und deshalb den Kurs nicht in die linke Fahrwasserhälfte gerichtet.

Die Beklagte zu 1 hat MS "N[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Schifffahrtsobergericht hat diesen Anspruch dem Grunde nach zu 3/4 für berechtigt angesehen und die Klage in Höhe von 33.914 hfl (= 1/4 der Klageforderung) abgewiesen. Die Revision der Beklagten erstrebt die Abweisung der Klage, soweit sie dem Grunde nach zu mehr als 1/3 für gerechtfertigt erklärt worden ist. Die Anschlußrevision der Klägerin richtet sich gegen die teilweise Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

1. Nach dem angefochtenen Urteil ist von folgendem Unfallhergang auszugehen:

MS "L[REDACTED] VII" kam mit einer Geschwindigkeit von 6 bis 6,5 km/st zu Tal. MS "N[REDACTED]" fuhr mit einer solchen von etwa 8 km/st zu Berg. Dieses Fahrzeug setzte auf eine Entfernung von rund 400 m zu dem Talfahrer die blaue Seitenflagge, weil es ihn an der Steuerbordseite vorbeifahren und ihm damit die - linke - tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen wollte. Der Talfahrer erwiderte das Sichtzeichen nicht. Auch richtete er den Kurs nicht zum linken Ufer hin. Nunmehr gab der Bergfahrer bei einem Abstand der beiden Fahrzeuge von 200 m das Schallzeichen "zwei kurze Töne". Der Talfahrer verblieb weiter in der rechten Hälfte des Fahrwassers. Da der Bergfahrer seinerseits den Kurs dorthin geändert hatte, kam es zum Zusammenstoß.

2. Den Beklagten zu 2 trifft als Schiffsführer des MS "N[REDACTED] in mehrfacher Hinsicht ein Verschulden an der Kollision:

a) Für den Unfallbereich gelten die besonderen Bestimmungen des Kapitels 15 - Westdeutsche Kanäle - der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 (vgl. § 15.01 Buchst. f BinSchStrO - WK -). Danach steht dem Bergfahrer - abweichend von der Vorschrift des § 6.04 BinSchStrO - nicht die Befugnis zu, dem Talfahrer den Begegnungskurs zu weisen; vielmehr haben beide beim Begegnen rechts zu fahren, soweit das für eine gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord notwendig ist (§ 15.05 Nr. 1 BinSchStrO - WK -). Allerdings kann abweichend von dieser Regel aus wichtigem Grund die Begegnung nach vorheriger gegenseitiger Verständigung durch bestimmte Schall- und Sichtzeichen an Steuerbord verlangt werden, wenn dies ohne Gefahr möglich ist (§ 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK -). Ein solcher Grund wird im allgemeinen dann anzunehmen sein, wenn die Sicherheit von Fahrzeugen im Falle einer Backbordbegegnung gefährdet ist. Jedoch darf der Verlangende den für eine Steuerbordbegegnung erforderlichen Kurs erst dann einschlagen, wenn er sich zuvor über die von der Grundregel des § 15.05 Nr. 1 BinSchStrO - WK - abweichende Begegnung mit der Führung des entgegenkommenden Fahrzeugs in der vorgesehenen Weise verständigt hat. Nur so läßt sich sicherstellen, daß sich der Gegenkommer nicht nach der erwähnten Grundregel richtet, während der Verlangende an dessen Steuerbordseite vorbeizufahren sucht.

b) Das Berufungsgericht hat nicht abschließend erörtert, ob für den Bergfahrer ein wichtiger Grund vorgelegen hat, von dem Talfahrer eine Steuerbordbegegnung zu verlangen. Es meint, die Frage könne offenbleiben, weil

es dem Beklagten zu 2 jedenfalls nicht vorgeworfen werden könne, wenn er diesen Punkt falsch beurteilt haben sollte. Insoweit kann jedoch, wie an anderer Stelle noch näher auszuführen sein wird, dem Berufungsgericht nicht gefolgt werden. Die Frage des wichtigen Grundes bedarf deshalb der Entscheidung. Sie ist zu verneinen.

Es mag sein, daß es im Unfallbereich wegen der dortigen starken Krümmung der Wasserstraße üblich war, der Talfahrt die linke Seite des Fahrwassers zu überlassen, somit Steuerbord an Steuerbord zu begegnen. Jedoch kann das Bestehen einer solchen Übung allein nicht als wichtiger Grund im Sinne von § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - angesehen werden. Die Regelung des § 15.05 Nr. 1 BinSchStrO - WK -, beim Begegnen rechts zu fahren, ist für die westdeutschen Kanäle anlässlich der Neufassung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung im Jahre 1971 eingeführt worden. Sie soll - ebenso wie die seit dem 1. April 1975 für einzelne Strecken des Rheines vorgeschriebene sog. "Geregelte Begegnung" (so zuletzt durch Art. 1 der Schifffahrtspolizeilichen Verordnung über das Begegnen auf dem Rhein zwischen Duisburg und der deutsch-niederländischen Grenze sowie zwischen der Neckarmündung und Lorsch vom 27. Februar 1978, VkB1. 1978, 123) - erreichen, daß auf den von ihr erfaßten Schifffahrtsstraßen im Interesse einer möglichst sicheren Verkehrsabwicklung grundsätzlich rechts gefahren und dementsprechend Backbord an Backbord begegnet wird (vgl. Pabst/Vollmerhaus, Erläuterungen zur neuen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung für den Schiffsführer 1971 S. 11). Damit wäre es nicht zu vereinbaren, wenn bereits eine abweichende Schifffahrtsübung in einem bestimmten Bereich genügen würde, ein Abgehen von der Grundregel des § 15.05 Nr. 1 BinSchStrO - WK - zu gestatten. Deshalb kann eine solche Übung allein keinen wichtigen Grund im Sinne des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - abgeben.

Andere Gesichtspunkte, die im Streitfall die Annahme eines wichtigen Grundes im Sinne des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - rechtfertigen könnten, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Soweit der Beklagte zu 2 im Verklarungsverfahren gemeint hat, "wenn sich dort zwei 80-m-Schiffe begegnen, geht es anders nicht klar", ist demgegenüber - mit dem Berufungsgericht - darauf hinzuweisen, daß das von ihm verantwortlich geführte MS "N[REDACTED]" lediglich 67 m lang und das entgegenkommende TMS "L[REDACTED] VII" bei einer Länge von 50 m sogar noch wesentlich kürzer als sein eigenes Fahrzeug war. Daß aber diese beiden Fahrzeuge wegen der starken Krümmung der Wasserstraße nicht gefahrlos Backbord an Backbord hätten begegnen können, haben die Beklagten, die sich auf den Ausnahmetatbestand des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - berufen und daher dessen tatsächliche Voraussetzungen zu beweisen haben, nicht dargetan. Es war deshalb schon objektiv regelwidrig, von dem Talfahrer eine Steuerbordbegegnung zu verlangen.

c) Der Beklagte zu 2 hat ferner (objektiv) pflichtwidrig gehandelt, weil er den Kurs seines Fahrzeugs nach Backbord zum rechten Ufer hin geändert hat, obwohl die in § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - vorgeschriebene vorherige Verständigung mit dem Talfahrer über die geforderte Steuerbordbegegnung nicht vorlag. Ebenso ist dem Berufungsgericht zuzustimmen, soweit es meint, der Beklagte zu 2 habe die hierfür vorgesehenen Zeichen noch nicht einmal selbst vorschriftsmäßig gegeben. Zwar kann zu Gunsten der Beklagten davon ausgegangen werden, daß der Beklagte zu 2 die blaue Seitenflagge vor dem Kurswechsel seines Fahrzeugs hat setzen lassen. Jedoch hat er es versäumt, gleichzeitig das Schallzeichen "zwei kurze Töne" zu geben (§ 15.05 Nr. 3 BinSchStrO - WK -; vgl. auch § 15.05 Nr. 4 Satz 2 BinSchStrO - WK -).

Was die Revision demgegenüber zur Rechtfertigung des Verhaltens der Führung des MS "N[REDACTED]" vorbringt, kann nicht überzeugen. Soweit sie das Zeigen der blauen Seitenflagge für sich allein als Kursweisung und Aufforderung zur Kursverständigung gewertet haben will, setzt sie sich mit der unzweideutigen Regelung des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 und Nr. 3 BinSchStrO - WK - in Widerspruch. Sicher mag es sein, daß Schallzeichen überhört werden können. Deshalb kann aber in den Fällen, in denen sie Teil einer vorgeschriebenen Zeichengebung sind, nicht auf sie verzichtet oder bei einer verspäteten Abgabe die Lage so angesehen werden, als seien sie rechtzeitig gegeben worden. Auch hat die von der Revision aufgeworfene Frage, ob das entgegenkommende Fahrzeug grundsätzlich das Verlangen nach einer Steuerbordbegegnung befolgen muß, nichts damit zu tun, daß der Verlangende zunächst die vorgeschriebenen Zeichen geben muß und den Kurs zu einer Steuerbordbegegnung erst ändern darf, wenn er sich mit dem Gegenkommer verständigt hat. Alles andere würde zu Unsicherheiten und damit zu einer Gefährdung des eigenen oder des fremden Fahrzeugs führen.

d) Zu Unrecht hat das Berufungsgericht ein Verschulden des Beklagten zu 2 insoweit verneint, als es um die Frage eines wichtigen Grundes für eine Steuerbordbegegnung geht. Zwar hat das für den Unfallbereich zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen in der Stellungnahme vom 14. Februar 1973 (Bl. 37 der Strafakten des Amtsgerichts Emden, Akt.Z.: 15 CsP 46/73) erklärt, "in der scharfen Rechtskrümmung, in der der Zusammenstoß erfolgte, ist die Begegnung an Steuerbord sachgemäß und üblich". Jedoch entlastet das den Beklagten zu 2 ebensowenig wie die Bemerkung in dem Ermittlungs- und Schlußbericht des Wasserschutzpolizeireviers Meppen vom 10. Februar 1973

(Bl. 32 f der vorerwähnten Strafakten), daß es in der in Frage stehenden Krümmung "schiffahrtsüblich und den Stromverhältnissen entsprechend erforderlich" sei, dem Talfahrer die Grube zu überlassen. Der letztgenannte Bericht geht von der irrtümlichen Auffassung aus, im Streitfall komme die - allgemeine - Vorschrift des § 6.04 BinSchStrO zum Zuge; auch zeigen weder der Bericht noch die Erklärung des Wasser- und Schiffahrtsamts Tatsachen auf, die dafür sprechen könnten, daß zwischen MS "N[REDACTED]" und TMS "L[REDACTED] VII" aus Sicherheitsgründen eine Steuerbordbegegnung notwendig war. Davon abgesehen, ist gerade dort, wo ein Schiffahrtsbrauch vorhanden ist, der mit der früheren Gesetzeslage übereingestimmt hat (vgl. § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinSchStrO 1954 und 1966), zu der jetzigen Regelung hingegen in Widerspruch steht, zu verlangen, daß die Schiffsführer eigenverantwortlich und mit besonderer Sorgfalt prüfen, ob es ihnen trotzdem erlaubt ist, an der Übung festzuhalten.

3. Zutreffend hat das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Führung des TMS "L[REDACTED] VII" an dem Schiffszusammenstoß bejaht. Hierzu hat es ausgeführt:

Da MS "N[REDACTED]" dem Talfahrer mit beigesetzter blauer Seitenflagge entgegengekommen sei, jedoch in ausreichend großem Abstand kein Schallzeichen gegeben habe, hätte die Führung des TMS "L[REDACTED] VII" damit rechnen müssen, daß die blaue Seitenflagge entweder nach einer früheren Begegnung - aus Vergeßlichkeit - nicht eingezogen worden sei oder zur Verständigung für die bevorstehende Begegnung dienen solle; dabei habe ein Abweichen von dem an sich geltenden Rechtsfahrgebot wegen der scharfen Krümmung der Wasserstraße auch nicht außerhalb jeder Erfahrung gelegen. Mit Rücksicht darauf hätte die Führung des TMS "L[REDACTED] VII" ihr Fahrzeug sofort ständig machen

oder den Bergfahrer wenigstens auf die unklare Lage aufmerksam machen müssen. Da das alles nicht geschehen sei, habe sie schuldhaft gegen ihre allgemeine nautische Sorgfaltspflicht (§ 1.04 BinSchStrO) verstoßen.

Die Anschlußrevision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg. Sicher entsprach das alleinige Zeigen der blauen Seitenflagge nicht der in § 15.05 Nr. 3 BinSchStrO - WK - vorgeschriebenen Zeichengebung. Gerade deshalb bestand aber für den Talfahrer die vom Berufungsgericht aufgezeigte unklare Lage, auf welche er durch Anhalten oder zumindest durch ein Achtungssignal hätte reagieren müssen. Hingegen war er entgegen der Ansicht der Revision nicht gehalten, den Kurs nach Backbord zum linken Ufer zu ändern. Insoweit verkennt sie, daß bereits objektiv kein wichtiger Grund für ein Abweichen von der Grundregel des § 15.05 Nr. 1 BinSchStrO - WK - vorgelegen und es außerdem an einer Verständigung im Sinne des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - zwischen dem Berg- und dem Talfahrer gefehlt hat. Auch ist die - verspätete - Abgabe des Schallzeichens "zwei kurze Töne" durch MS "N[REDACTED]" schon deshalb für die Mitverschuldensfrage ohne Bedeutung, weil nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zu diesem Zeitpunkt ohnehin nicht mehr die Möglichkeit einer gefahrlosen Steuerbordbegegnung bestanden hat.

4. Das Berufungsgericht ist bei der Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (vgl. § 92 c Abs. 1 BinSchG) davon ausgegangen, daß den Beklagten zu 2 ein erheblicher Schuldvorwurf trifft, weil er durch mangelnde Beachtung der Vorschriften des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 und Nr. 3 BinSchStrO - WK - die entscheidende Unfallursache gesetzt habe, wogegen der Führung des TMS "L[REDACTED] VII" lediglich vorzuwerfen sei, auf das verkehrswidrige Verhalten des Bergfahrers nicht zweck-

entsprechend reagiert zu haben. Deren Verschulden wiege demnach erheblich geringer als das des Beklagten zu 2. Es sei deshalb eine Schadensverteilung im Verhältnis von 3 (MS "N[REDACTED]") : 1 (TMS "L[REDACTED] VII") angemessen.

Diese - im wesentlichen auf dem Gebiete tatrichterlicher Würdigung liegenden - Ausführungen lassen an sich keinen Rechtsfehler erkennen. Jedoch ist zu prüfen, ob die genannte Schadensteilungsquote nicht aus dem Grunde einer Korrektur zu Lasten der Beklagten bedarf, weil den Beklagten zu 2 im Gegensatz zu den Darlegungen des Berufungsgerichts auch insoweit ein Verschulden an der Kollision trifft, als er mit dem Talfahrer Steuerbord an Steuerbord begegnen wollte, obwohl kein wichtiger Grund hierfür vorlag (vgl. oben Ziff. 2 b und d). Die Frage ist zu bejahen. Denn das Fehlen eines wichtigen Grundes im Sinne des § 15.05 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO - WK - vergrößert die Schwere des Verschuldens des Beklagten zu 2 nicht unerheblich. Das gebietet es, die Schadensteilungsquote des Berufungsgerichts dahin zu ändern, daß die Beklagten 4/5 und die Klägerin (nur) 1/5 des streitigen Unfallschadens zu tragen haben.

5. Gemäß § 97 Abs. 1 ZPO war über die Kosten beider Rechtsmittelzüge schon jetzt zu entscheiden, soweit die Rechtsmittel der Parteien jeweils ganz oder teilweise ohne Erfolg waren.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh