

14. 1. Zur Auslegung des § 47 der Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939.

2. Nach welchem Maßstab ist bei einem Zusammenstoß zweier Binnenschiffe der Schaden auf die Eigner der Schiffe zu verteilen?

3. Inwieweit kann die Verteilung des Schadens mit der Rechtsrüge angegriffen werden?

4. Wann liegt darin, daß der Berufsrichter unterlassen hat, einen Sachverständigen zu hören, ein Verstoß gegen § 286 ZPO?

BinnSchG. § 92. ZPO. §§ 286, 550. Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (RGBl. II S. 41) — RheinSchPolVO. — § 47.

I. Zivilsenat. Ur. v. 19. Oktober 1943 i. S. Schw. R. AG. u. 1 and. (Bekl.) w. Rh. GmbH. (Rl.). I 42/43.

I. Amtsgericht (Schiffahrtsgericht) Duisburg-Ruhrort.
II. Oberlandesgericht Köln.

Am 2. März 1940 kam es auf der Duisburger Seebe zu einem Zusammenstoße zwischen dem Rabschleppdampfer „Rhenania V“ und dem Motorschiff „Maloja“. „Rhenania V“ war ohne Anhang zu Tal gekommen und drehte vom linken zum rechten Ufer auf, um

zu wenden, während „Maloja“ aus dem Hafentanal auf den Strom gekommen war und in der Nähe des rechten Ufers zu Berg fuhr. Eignerin der „Maloja“ war die Erstbeklagte, Führer dieses Schiffes der Zweitbeklagte. Mit der Begründung, der Zweitbeklagte habe den Unfall überwiegend durch sein Verschulden herbeigeführt, nimmt die Klägerin die Beklagten wegen $\frac{4}{5}$ des ihr entstandenen Schadens in Anspruch.

Das Schiffsgerichtsgericht hat das Begehren der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden. Ihre Revision hatte keinen Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

I. . . .

II. Soweit die Beklagten erreichen wollen, daß die Klage gänzlich abgewiesen werde, wäre ihr Begehren nur dann begründet, wenn die Auffassung des Berufungsgerichts, auch der Zweitbeklagte als Kapitän der „Maloja“ habe den Zusammenstoß schuldhaft verursacht, auf einem Rechtsirrtum beruhte. Ein solcher ist dem Schiffsgerichtsgericht jedoch nicht unterlaufen. (Wird ausgeführt.)

III. Die Revision wendet sich ferner dagegen, daß von dem gesamten Schaden den Beklagten $\frac{4}{5}$, der Klägerin aber nur $\frac{1}{5}$ auferlegt worden sind. Sie macht geltend: „Rhenania V“ habe an jener Stelle und zu jener Zeit — entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts — überhaupt nicht aufdrehen dürfen. Nach § 5 Nr. 2 der früheren Rheinschiffahrtspolizeiordnung vom 1. Januar 1913 habe sich ein Schiff, das bei einer Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes habe kreuzen wollen, von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe, von einem zu Tal fahrenden mindestens um die ganze Strombreite entfernt halten müssen, und das habe nach der Auslegung, die jene Bestimmung in der Rechtsprechung gefunden habe, auch für aufdrehende Schiffe während der Durchführung des Drehmanövers gegolten. Die halbe bzw. die ganze Strombreite sei nun, wie sich gezeigt habe, kein geeigneter Maßstab für die Regelung der in Betracht kommenden Manöver gewesen und daher habe man in § 46 (für quer fahrende Schiffe) und in § 47 (für wendende Schiffe) der neuen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 18. Januar 1939 eine neue Regelung getroffen. Das Schwerkewicht liege auch hier auf § 47 Nr. 1 RheinSchPolW., wonach das Wenden nur in einer solchen Ent-

fernung von anderen Fahrzeugen erlaubt sei, daß daraus keine Gefahr entstehen könne. Das bedeute aber, daß das wendende Fahrzeug darauf achten müsse, eine nach der örtlichen Lage ausreichende Entfernung von der übrigen Schifffahrt einzuhalten, und daß es vor allem schon bei der Anlage des Manövers darauf bedacht sein müsse, daß eine Gefahr für die übrige Schifffahrt ausgeschlossen werde. Demgegenüber habe das Schifffahrtsobergericht rechtsirrig das Schwergewicht auf § 47 Nr. 2 gelegt. Dort werde lediglich eine Ausnahme von der allgemeinen Regel des § 47 Nr. 1 gegeben. Der erste Fall dieser Ausnahme, Unübersichtlichkeit der Strecke, habe nicht vorgelegen. Ob aber der zweite Fall gegeben gewesen sei, habe der Berufungsrichter nicht erörtert und insbesondere das rechtliche Verhältnis der Ausnahme in Nr. 2 zu dem allgemeinen Grundsatz der Nr. 1 nicht klargestellt. Bei richtiger Auslegung folge aus den Bestimmungen keineswegs, daß bei jedem Wendemanöver ein gewisses Wagnis für die übrige Schifffahrt eingegangen werden dürfe; d. h. in jedem Fall in Kauf genommen werden könne, daß der übrige Verkehr gestört oder behindert werde. Vielmehr bleibe der beherrschende Grundsatz, daß keine Gefahr entstehen dürfe; nur in Ausnahmefällen, nämlich wenn sich sonst das Wenden überhaupt nicht durchführen ließe, sei es statthaft, den übrigen Verkehr zu stören oder zu behindern, was aber immer noch nicht bedeute, daß für den übrigen Verkehr eine Gefahr gesetzt werden dürfe. Auf jeden Fall aber hätte „Rhenania V“ den Bogen nicht so weit nehmen und damit die ganze Breite des Stromes für das Wendemanöver beanspruchen dürfen, sondern von Anfang an einen kürzeren Bogen fahren und alsbald durch rechtzeitiges Ankersehen den Drehradius verkleinern müssen.

Auch damit kann die Revision im Ergebnis keinen Erfolg haben.

Freilich ist dem Berufungsrichter insoweit ein Irrtum unterlaufen, als er den Schaden zwischen der Klägerin als der Eignerin der „Rhenania V“ einerseits und den Beklagten andererseits „nach dem Maße der Verursachung durch die beiden Kapitäne“ verteilt hat. Nach § 92 BinnSchG. sind beim Zusammenstoße von Schiffen auf Binnengewässern die Vorschriften der §§ 734—739 HGB. mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des Reeders der Schiffs Eigentümer tritt. In § 735 Abs. 2 HGB. in der Fassung vom 10. Mai 1897 war entsprechend der in § 254 BGB. getroffenen Regelung bestimmt, daß dann, wenn der Zusammen-

stoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt worden sei, die Verpflichtung zum Erfasse des Schadens sowie der Umfang des zu leistenden Erfasses von den Umständen abhängen, und zwar insbesondere davon, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung verursacht worden sei. Allein die §§ 734—739 HGB. sind durch Art. 1 Nr. I des Gesetzes vom 7. Januar 1913 (RGBl. S. 90) geändert und in Art. 4 dieses Gesetzes ist bestimmt worden, daß die neuen Vorschriften auch in den Reichsgesetzen und den Landesgesetzen, in denen auf die §§ 734—739 HGB. verwiesen werde, an die Stelle der alten Bestimmungen zu treten hätten (vgl. auch *V o r t i s c h - B i s c h o f f e* Binnenschifffahrtsrecht, § 92 Bem. 1 c). Danach ist für die Verteilung des Schadens im Verhältnis der beiden Schiffseigner ausschließlich „das Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens“ maßgebend (§ 736 HGB. in der jetzt geltenden Fassung), während — anders als nach § 254 HGB. — etwaige sonstige bei dem einen oder dem anderen Schiff vorliegende Umstände, die den Eintritt des Schadens oder seine Höhe ebenfalls beeinflussen haben, und namentlich das Maß der Verursachung außer Betracht zu bleiben haben, soweit diese sonstigen Umstände nicht auch für die Frage des Verschuldens erheblich sind.

Dieser Rechtsfehler des Schiffahrtsobergerichts ist jedoch, wie die Begründung des angefochtenen Urteils deutlich erkennen läßt, ohne Einfluß auf die Entscheidung gewesen. Denn der Berufungsrichter hat bei seiner Verteilung der Verantwortlichkeit für den Schaden gegenüber der Erstbeklagten lediglich das Verhältnis des Verschuldens der Führung des Bootes „Rhenania V“ einerseits und der Führung des Motorschiffes „Maloja“ andererseits zugrunde gelegt; er hat sogar ausdrücklich auf das Urteil des Schiffahrtsgerichts verwiesen, welches ausgesprochen hatte, der „Schuldanteil“ des Zweitbeklagten an dem Unfall sei auf $\frac{4}{6}$, derjenige des Führers von „Rhenania V“ auf $\frac{2}{6}$ festzusetzen.

Grundsätzlich ist die Abwägung des beiderseitigen Verschuldens Sache des Berufungsrichters und sie kann mit der Rechtsrüge nur insoweit angegriffen werden, als sie auf rechtsirrigen Erwägungen beruht oder wenigstens mit der Möglichkeit eines Rechtsirrtums zu rechnen ist (RGZ. Bd. 125 S. 203 [206], Bd. 157 S. 282 [287]; RG. in JW. 1936 S. 3383 Nr. 3, 1937 S. 2763 Nr. 2 [S. 2765], 1938 S. 105 Nr. 2). Ein solcher Rechtsfehler würde z. B. gegeben

sein, wenn der Berufungsrichter einen Umstand, der für die Beurteilung der Schuldfrage von Bedeutung ist, überhaupt außer acht gelassen oder wenn er unter Verkennung der Rechtsbegriffe des ursächlichen Zusammenhangs im Rechtsinn oder unter Verkennung des Rechtsbegriffs der Fahrlässigkeit angenommen hätte, ein bestimmtes Verhalten oder eine bestimmte Maßnahme sei für den Schaden nicht ursächlich oder sie sei nicht schuldhaft gewesen. Die Beurteilung lediglich des Maßstabes des Verschuldens ist dagegen in aller Regel der Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen.

Ein Rechtsirrtum ist aber in den Ausführungen des Schiffahrts-obergerichts nicht enthalten.

§ 47 RheinSchPolWD. vom 18. Januar 1939 behandelt in Nr. 1 den Fall, daß durch das Wenden eine Gefahr entstehen kann, d. h., daß nach der allgemeinen nautischen Erfahrung die nicht fernliegende Möglichkeit besteht, das wendende Schiff selbst, ein anderes Fahrzeug, eine Einrichtung am Ufer oder eine Person werde einen Schaden erleiden. Ist die Lage so, dann ist das Wenden schlechthin verboten (ebenso § 47 der Deutschen Binnenschifffahrtspolizeiverordnung vom 12. April 1939). Nr. 2 des § 47 — die in der Deutschen Binnenschifffahrtspolizeiverordnung nicht enthalten ist — regelt den Fall, daß durch das Wenden der übrige Verkehr gestört oder behindert werden kann. Dieser Fall ist gegeben, wenn zunächst zwar noch keine Gefahrenlage geschaffen wird, aber die Möglichkeit besteht, daß der Ablauf der nach nautischen Grundsätzen zu erwartenden weiteren Bewegungen eines Schiffes in irgendeiner Weise beeinträchtigt wird, weil dann, wenn das andere Schiff die von ihm begonnenen oder erkennbar eingeleiteten Bewegungen unverändert fortsetzen würde, im weiteren Verlauf eine Gefahrenlage entstehen könnte und das andere Schiff daher, um das zu vermeiden, die Richtung oder die Geschwindigkeit seiner Bewegung ändern muß. Ob in einem solchen Fall ein Wendemanöver statthaft und wie es gegebenenfalls durchzuführen ist, richtet sich nach der allgemeinen Vorschrift des § 4 RheinSchPolWD., wonach jeder Schiffer verpflichtet ist, alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, die durch die allgemeine Sorgfaltspflicht oder die berufliche Übung geboten sind, um gegenseitige Beschädigungen und Behinderungen zu vermeiden; § 47 Nr. 2 gibt hierzu nur noch die besondere Anweisung, daß das beabsichtigte Manöver durch ein Signal angekündigt werden müsse. Die Pflicht zur Rücksichtnahme ist aber nicht nur dem Schiffer

aufgelegt, der zu wenden beabsichtigt, sondern die Führer der anderen Schiffe haben ebenfalls Rücksicht auf das wendende Boot zu nehmen und ihre Bewegungen so einzurichten, daß das Wenden ohne Gefahr geschehen kann. Das folgt schon aus § 4 RheinSch-BoW.D. und ist zur Vermeidung jeder Unklarheit überdies in § 47 Nr. 3 das. ausdrücklich ausgesprochen worden. Eine immer passende Regel, was die gegenseitige Rücksicht gebiete, läßt sich dabei nicht aufstellen; insbesondere kann man weder sagen — wie das die Beklagten tun —, daß ein einzeln fahrendes Schiff niemals wenden dürfe, wenn dadurch ein anderes Schiff in seiner Bewegung gestört oder behindert werde, noch kann man sagen, daß das einzeln fahrende Schiff beim Wenden auf der Duisburger Seebe an einer als Wendepfad vorgesehenen und bezeichneten Stelle niemals die volle Breite des Stromes dafür in Anspruch nehmen dürfe. Vielmehr kommt es stets auf die Umstände an.

Es handelt sich demnach — abgesehen von der Bestimmung, daß das wendende Schiff ein Zeichen zu geben habe, was „Rhenania V“ getan hat, — nicht um Vorschriften, die einem Verkehrsteilnehmer beim Vorliegen eines bestimmten, näher umschriebenen Tatbestandes ein bestimmtes Verhalten zur Pflicht machen, sondern um allgemeine Sorgfaltsregeln. Die Voraussetzung für die Annahme eines für den Zusammenstoß ursächlichen Verschuldens des Führers oder der Besatzung eines der beteiligten Boote ist mithin, daß der Führer oder ein für die Manöver verantwortliches Mitglied der Besatzung voraussehen oder doch bei Anwendung der ihm zuzumutenden Sorgfalt voraussehen konnte, es werde bei der Durchführung ein Schaden entstehen — wobei sich die Voraussehbarkeit nicht gerade auf die besondere Gestaltung des nachher eingetretenen schädlichen Erfolgs zu erstrecken brauchte.

Von diesen rechtlichen Gesichtspunkten ist auch das Schiffahrts-obergericht ausgegangen. . . .

Mit ihrer weiteren Klüge, der Berufungsrichter habe es unterlassen, einen Sachverständigen zuzuziehen, könnte die Revision höchstens Erfolg haben, wenn aus den Darlegungen des angefochtenen Urteils hervorginge, daß dem Berufungsgericht in Wahrheit die Sachkunde gefehlt habe (vgl. JW. 1938 S. 391 Nr. 27; DR. Ausg. A 1939 S. 185 Nr. 30); das ist keineswegs der Fall. . . .