

# Begegnung, Mitverschulden des Bergfahrers



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

**Auch bei einem ganz außergewöhnlich hohem Verschulden eines Talfahrers kann Raum für ein Mitverschulden des Bergfahrers sein.**

**Es stellt eine schwerwiegende Pflichtwidrigkeit dar, wenn das Ruder eines bei völliger Dunkelheit mit 22 km/h zu Tal fahrenden Schiffes für wenige Minuten an einen Steueremann übergeben wird, obwohl er dieser Aufgabe in keiner Weise gewachsen ist, was zu einer orientierungslosen, nautisch völlig verfehlten und hoch riskanten Fahrweise des Talfahrers führt.**

**Fährt ein Talfahrer einen für die gewiesene Begegnung äußerst ungewöhnlichen Kurs und reagiert auf zwei Funksprüche und ein mehrfaches Einschalten der Decksbeleuchtung des Bergfahrers nicht durch einen Funkspruch oder eine Kursänderung, so muss der Bergfahrer ein akustisches Achtungssignal abgeben, erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit herabsetzen und die weitere Fahrweise des Talfahrers abwarten. Tut er dies nicht und setzt damit eine Mitursache für die Havarie, ist Raum für ein Mitverschulden.**

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 18. Juni 2015, Az.: 497 Z 4/15 (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 6/12 BSch).

## Aus den Gründen:

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision, die sich am 22. Mai 2011 gegen 1.00 Uhr nachts auf dem Rhein oberhalb von Emmerich bei Rhein-km 849,9 zwischen dem zu Berg fahrenden TMS »Margaux« und dem zu Tal kommenden FGS »River Concerto« ereignet hat.

Für den Bereich der Unfallstelle ist geregelte Begegnung angeordnet (§ 9.04 Nr. 1 lit. a RheinSchPV). Der Rhein verläuft zwischen Rhein-km 845 und 852 annähernd gerade, aus Sicht des Talfahrers in einer leichten Rechtskrümmung. Die Fahrwasserbreite beträgt etwa 300 m, die Fahrrinne ist cirka 150 m breit; angesichts des Wasserstandes war das Fahrwasser in voller Breite befahrbar. Zur Unfallzeit herrschte klare Sicht.

TMS »Margaux« (105,53 m lang, 10,53 m breit, Tragfähigkeit 2.290 t, Maschinenleistung 1x1235 kW, Tiefgang zur Unfallzeit 185 cm) befand sich beladen mit 940 t Dieselmotorkraftstoff auf der Fahrt von Rotterdam nach Straßburg. Es wurde von Sf S, der das »Groot Patent« für den gesamten Rhein besaß, im linksrheinischen Teil der Fahrrinne mit etwa 12 km/h zu Berg geführt.

FGS »River Concerto« (110 m lang, 11,40 m breit, Maschinenleistung 2x1560 kW, zugelassen für 148 Fahrgäste, Tiefgang zur Unfallzeit gemittelt 140 cm) befand sich mit 132 Passagieren und 36 Besatzungsmitgliedern auf der Fahrt von Köln nach Amsterdam. Es wurde von dem Steueremann ohne Patent M (Beklagter zu 2) als Rudergänger geführt. Der zur Unfallzeit verantwortliche Schiffsführer G (Beklagter zu 3) hielt sich zur Unfallzeit nicht im Steuerhaus auf.

Auf beiden Fahrzeugen waren Radar und

GPS Tresco in Betrieb. Rudergänger M verfügte nicht über eine Ausbildung an diesen Geräten. Keines der beiden Fahrzeuge hatte die blaue Tafel gesetzt. Schallzeichen wurden bei der Annäherung an die Kollisionsstelle nicht gegeben.

FGS »River Concerto« fuhr zunächst im rechtsrheinischen Teil der Fahrrinne. Sf G übergab das Ruder an den Rudergänger M, um die Toilette aufzusuchen. In der Folgezeit passte FGS »River Concerto« seinen Kurs nicht der leichten Rechtskrümmung der Fahrrinne an, sondern geriet immer mehr in die linksrheinische Fahrrinnenhälfte und auf Kollisionskurs zur Bergfahrt. Wann und wie Sf S von TMS »Margaux« darauf reagierte, ist weitgehend streitig; unstrittig ist lediglich, dass Sf S bei einem Abstand der Fahrzeuge von höchstens 100 m die Bordbeleuchtung kurz einschaltete und unmittelbar vor der Kollision nach Steuerbord auswich. Zur gleichen Zeit legte Steueremann M das Ruder des FGS »River Concerto« hart Backbord. Daraufhin kam es außerhalb der Fahrrinne im linksrheinischen Fahrwasser zur Kollision, wobei TMS »Margaux« mit dem Steuerbordvorschiff mittschiffs gegen die Steuerbordseite des FGS »River Concerto« stieß. Die Bordwand des FGS »River Concerto« wurde oberhalb der Wasserlinie auf eine Länge von cirka 10 m aufgerissen; der Steuerbord-Buganker von TMS »Margaux« riss samt Kette ab. Auf FGS »River Concerto« wurden sechs Personen verletzt. An beiden Fahrzeugen entstand hoher Sachschaden ...

Zur Begründung hat das Rheinschiffahrtsgericht im Wesentlichen ausgeführt:

Soweit der Verlauf der Schiffskollision zwischen den Parteien streitig sei, habe die Beweisaufnahme Folgendes ergeben: Sf S habe die Kursveränderung von FGS »River Concerto« auf eine Entfernung von etwa 1.500 m bemerkt und vor der Kollision zumindest zweimal kurz die Schiffsbeleuchtung eingeschaltet. Beide Schiffe seien bis 20 Sekunden vor dem Zusammenprall mit gleichbleibender Geschwindigkeit geführt

worden, TMS »Margaux« mit etwa 12 km/h, FGS »River Concerto« mit über 20 km/h. Diese Umstände stünden aufgrund der Aussagen der Zeugen S, T und W sowie des Sachverständigengutachtens B fest. Dagegen habe die Beweisaufnahme nicht sicher ergeben, dass Sf S bereits in einer Entfernung von 1.500 m kurz die Decksbeleuchtung des TMS »Margaux« eingeschaltet habe; die Zeugenaussagen hierzu wichen deutlich voneinander ab. Ebenso wenig stehe mit der erforderlichen Sicherheit fest, dass Sf S den Talfahrer vor der Kollision zweimal auf UKW-Kanal 10 angesprochen habe. Der Glaubhaftigkeit der dahin gehenden Angabe des Zeugen S im Verklarungsverfahren stehe seine Erklärung im Ermittlungsverfahren entgegen, er habe das Fahrgastschiff vor der Kollision nicht über Funk angesprochen. Überdies wichen die Aussagen der Zeugen S, T und W über den Wortlaut der Funksprüche stark voneinander ab.

Angesichts dessen sei die Klage zu drei Vierteln begründet ...

Die Berufungen beider Parteien sind zulässig. Die Berufung der Klägerin ist teilweise begründet; die Berufung der Beklagten bleibt in der Sache ohne Erfolg. Die Berufungskammer teilt die Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts, dass die fragliche Schiffskollision weit überwiegend auf schuldhaftes Pflichtverletzungen der Besatzungsmitglieder M und G des FGS »River Concerto« beruht, dass aber auch Sf S des TMS »Margaux« die Kollision hervorgerufen mitverursacht hat. Lediglich die Haftungsanteile gewichtet die Kammer abweichend von dem angefochtenen Urteil.

Steuermann M, der bei der Annäherung des FGS »River Concerto« an die Unfallstelle als Rudergänger eingesetzt war, hat mit dem eingeschlagenen Backbordkurs unter Verstoß gegen § 6.04 Nr. 5 Halbsatz 1 RheinSchPV als Talfahrer nicht den ihm von TMS »Margaux« als Bergfahrer gewiesenen Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord (§ 6.04 Nr. 2 RheinSchPV) genommen und damit zugleich gegen

die im Bereich der geregelten Begegnung bestehende Pflicht verstoßen, den Kurs des FGS »River Concerto« so weit nach Steuerbord zu richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann (§ 9.04 Nr. 1 lit b, Nr. 2 RheinSchPV). Er hat zudem die Pflicht des Schiffsführers nach § 1.04 lit. a und b RheinSchPV verletzt, alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt gebieten, um insbesondere die Gefährdung von Menschen und die Beschädigung anderer Fahrzeuge zu vermeiden. Diese offen zu Tage liegenden objektiven Pflichtverletzungen stellen auch die Beklagten nicht in Abrede. Hinsichtlich aller vorgenannten Pflichtverletzungen trifft die Schiffführung des FGS »River Concerto« auch ein ganz erhebliches Verschulden.

Ein gravierendes Verschulden der Schiffführung des FGS »River Concerto« hat das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht darin gesehen, dass Sf G das Ruder des bei völliger Dunkelheit mit 22 km/h zu Tal fahrenden Schiffs – wenn auch nur für wenige Minuten – an den dafür völlig ungeeigneten Steuermann M übergeben und dass dieser das Ruder übernommen hat, obwohl er dieser Aufgabe in keiner Weise gewachsen war.

Soweit die Beklagten behaupten, Steuermann M sei bei der Übernahme des Ruders nicht orientierungslos gewesen, sondern habe lediglich die ihm von Sf G erteilte Weisung, den rechtsrheinisch gefahrenen Kurs beizubehalten, missverstanden, vermag die Berufungskammer dem nicht zu folgen. Die Darstellung der Beklagten ist schon in sich widersprüchlich. Einerseits soll Steuermann M die Weisung dahin missverstanden haben, dass er das Schiff ungefähr 10 bis 15 Meter vom linken Ufer auf Kurs halten solle, andererseits soll er das Schiff aus seiner Sicht zutreffend erst zum linken Ufer gesteuert und dazu einen Übergang vom rechten zum linken Ufer durchgeführt haben. Letzteres steht zudem in klarem Widerspruch zu der Aussage des Steuermanns M im Verklarungsverfahren, er habe sich 10 bis 15 Meter vom linken Ufer entfernt befunden, als er das Steuer übernommen habe, und diesen Kurs weisungsgemäß gehalten. Diese krasse Fehleinschätzung zeigt, dass Steuermann M nicht in der Lage war, die Position und den Kurs des Schiffs zu erkennen, mithin orientierungslos war.

Auch die weitere Behauptung der Beklagten, Steuermann M sei aufgrund seiner Ausbildung und Erfahrung zur Ruderführung generell geeignet gewesen, geht an der Realität weit vorbei. Es mag sein, dass Steuermann M, wie er im Verklarungsverfahren bekundet hat, wiederholt in Anwesenheit und unter der Aufsicht des Kapitäns, der ihm erklärte, was er zu tun habe, das Ruder übernommen hatte. Dass er Erfahrung darin gehabt hätte, das Schiff

selbständig und zudem bei Dunkelheit auf dem Rhein, den er erstmals befuhr, zu steuern, hat er selbst nicht behauptet. Dass ihm hierzu in Wahrheit jegliche Fähigkeit fehlte, belegt eindrucksvoll die orientierungslose, nautisch völlig verfehlte und hoch riskante Fahrweise des FGS »River Concerto« in der Annäherung an den Kollisionsort. Der zutreffenden Bewertung des Rheinschiffahrtsgerichts, die sich die Berufungskammer zu eigen macht, ist insoweit nichts hinzuzufügen.

Dem somit gravierenden schuldhaften Fehlverhalten der Besatzung des FGS »River Concerto« steht eine – wenn auch weniger schwerwiegende – schuldhaft Pflichtverletzung des Sf S von TMS »Margaux« gegenüber, die für die Kollision mitursächlich war.

Es kann dahinstehen, ob es der Klägerseite schon zum Nachteil gereicht, dass Funkdurchsagen auf UKW-Kanal 10 angesichts der divergierenden Zeugenaussagen und der Erklärung des Sf S im Verklarungsverfahren, er habe keinen Funkkontakt mit der Talfahrt gesucht, nicht als erwiesen angesehen werden können. Denn selbst wenn es zutreffen sollte, dass Sf S den auf Kollisionskurs liegenden Talfahrer zweimal in der von der Klägerin behaupteten Weise auf UKW-Kanal 10 aufgefordert hat zu antworten, durfte er es damit nicht bewenden lassen, nachdem er feststellen musste, dass der Talfahrer auf diese Funkdurchsagen nicht reagierte.

Sf S hätte in dieser Situation die nach § 6.04 RheinSchPV vorgeschriebenen Schallzeichen geben müssen, weil zu befürchten war, dass der Talfahrer die Kursweisung des TMS »Margaux« nicht verstanden oder nicht wahrgenommen hatte. Schallzeichen sind unstreitig vor der Kollision nicht gegeben worden. Dieses Unterlassen stellt eine schuldhaft Pflichtverletzung der Schiffführung des TMS »Margaux« dar. Offen ist allerdings, ob in Anbetracht der völligen Hilflosigkeit des Rudergängers M durch rechtzeitig und wiederholt gegebene Schallzeichen die Kollision hätte abgewendet werden können.

Eine schwer wiegende Pflichtverletzung der Schiffführung des TMS »Margaux« sieht die Berufungskammer in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht jedenfalls darin, dass Sf S bis unmittelbar vor der Anfahrung mit unverminderter Geschwindigkeit auf den auf Kollisionskurs entgegenkommenden Talfahrer zugefahren ist, obwohl sich ihm die Gefahr einer Kollision spätestens dann aufdrängen musste, als FGS »River Concerto« – nach der eigenen Darstellung der Klägerin trotz mehrfacher Einschaltung der Decksbeleuchtung auf TMS »Margaux« und zweier Funkdurchsagen – in die linksrheinische Fahrinnenhälfte geriet. Für Sf S entstand spätestens zu diesem Zeitpunkt eine jedenfalls unklare Situation. Zwar trifft es zu, dass eine Begegnung

mit dem Talfahrer Backbord an Backbord auch am geografisch linken Rand der Fahrinnen stattfinden konnte, durch den Übergang des FGS »River Concerto« in die linksrheinische Fahrinnenhälfte folglich noch nicht ausgeschlossen wurde. Der Kurs des FGS »River Concerto« war jedoch in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse aus der Sicht der Bergfahrt äußerst ungewöhnlich: Obwohl ihm für die anstehende Begegnung fast die gesamte Fahrinnenbreite zur Verfügung stand, war der Kurs des FGS »River Concerto« auf das linksrheinische Ufer gerichtet; dafür gab es aus nautischer Sicht keinen erkennbaren Grund. Hinzukommt, dass – nach der Behauptung der Klägerin – mehrere Versuche des Sf S, den Talfahrer durch Einschalten der Decksbeleuchtung auf TMS »Margaux« und durch Funkdurchsagen auf den Kollisionskurs aufmerksam zu machen, zu keiner Reaktion des Talfahrers geführt hatten. Unter diesen ganz ungewöhnlichen Umständen konnte Sf S nicht darauf vertrauen, dass der Talfahrer bei der weiteren Annäherung der Fahrzeuge seinen Kurs noch nach Steuerbord verlegen und die anstehende Begegnung Backbord an Backbord durchführen werde. Er hätte sich vielmehr klarmachen, jedenfalls aber damit rechnen müssen, dass der Talfahrer den falschen und zunehmend riskanteren Backbordkurs beibehalten und die gebotene Kurskorrektur aus welchen Gründen auch immer ausbleiben würde. In dieser Situation hätte Sf S gemäß § 1.04 lit. a und b, § 1.05 RheinSchPV alle Vorsichtsmaßregeln treffen müssen, um die beim Ausbleiben einer Kurskorrektur des Talfahrers und Beibehaltung von Kurs und Geschwindigkeit des zu Berg kommenden TMS »Margaux« drohende Gefährdung von Menschenleben und Beschädigung anderer Fahrzeuge zu vermeiden. Gegen diese allgemeine Sorgfaltspflicht hat Sf S schuldhaft verstoßen, indem er mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Bereich zufuhr, in dem die Kurse beider Fahrzeuge sich trafen. Dass er dabei das TMS »Margaux« über den linksrheinischen Fahrinnenrand hinaus nach Steuerbord lenkte, vermag ihn nicht zu entlasten; denn gerade dort musste, wie auch tatsächlich geschehen, die drohende Kollision erfolgen, wenn FGS »River Concerto« den Backbordkurs beibehielt und beide Fahrzeuge mit unverminderter Geschwindigkeit auf die Unfallstelle zuhielten. Stattdessen hätte Sf S, was ihm als erfahrenem Schiffsführer nicht verborgen geblieben sein kann, in ausreichender Entfernung seine Geschwindigkeit herabsetzen und die weitere Fahrweise des FGS »River Concerto« abwarten müssen. Er hatte den ungewöhnlichen Backbordkurs des zu Tal kommenden FGS »River Concerto« auf eine Entfernung von 1.500 m wahrgenommen und sich schon dort veranlasst gesehen, den Talfahrer durch das Einschalten der Decksbeleuchtung auf TMS »Mar-

gaux« auf den gefährlichen Kurs aufmerksam zu machen. Nachdem diese und auch alle weiteren von ihm behaupteten Maßnahmen – wiederholtes Einschalten der Decksbeleuchtung, zweimalige Funkansprache – keine Wirkung gezeigt hatten, hat Sf S ausweislich seiner Aussage im Verklarungsverfahren angenommen, FGS »River Concerto« habe entweder ein technisches Problem oder der Schiffsführer habe das Schiff auf Autopilot gesetzt und sei dann nicht mehr im Steuerhaus gewesen. In beiden angenommenen Fällen konnte eine rechtzeitige Kurskorrektur des Talfahrers nicht sicher erwartet werden. Unter diesen Umständen durfte Sf S nicht mit unverminderter Geschwindigkeit in den Kurs des FGS »River Concerto« hineinfahren und auf ein Ausweichen des FGS

»River Concerto« nach Steuerbord im letzten Augenblick hoffen. Hätte er stattdessen die Geschwindigkeit des TMS »Margaux« rechtzeitig reduziert, wäre es nicht zu einer Berührung mit dem Talfahrer gekommen.

Die Abwägung der beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträge führt nach der Auffassung der Berufungskammer zu einer Haftungsverteilung 1/8 zu 7/8 zu Lasten der Beklagten. Das der Schiffsführung des FGS »River Concerto« anzulastende grobe Verschulden, das zur Folge hatte, dass das Schiff praktisch führungslos bei Dunkelheit mit erheblicher Geschwindigkeit zu Tal kam und unter Verletzung aller einschlägigen Fahrregeln in den Kurs der Bergfahrt geriet, überwiegt das Verschulden des Sf S des TMS »Margaux« so er-

heblich, dass der Kammer die schuldhafte Mitverursachung der Kollision durch den Sf S des TMS »Margaux« mit einem Viertel als zu hoch bewertet erscheint und daher abweichend von der Beurteilung des Rheinschiffahrtsgerichts mit nur einem Achtel anzusetzen ist ...

**Anmerkung der Redaktion:**

*Leider hat die Berufungskammer nicht ausgeführt, warum sie zu der Überzeugung gekommen ist, dass die von TMS »Margaux« verlangten Maßnahmen die Havarie tatsächlich verhindert hätten. Die Entscheidung enthält auch keine Ausführungen zur Darlegungs- und Beweislast für diese Kausalität, die wohl beim talfahrenden FGS »River Concerto« liegen dürfte.*

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer*

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 18. Juni 2015, Az.: 497 Z 4/15 (Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 6/12 BSch).

## Urteil

hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg nach öffentlicher Verhandlung vom 23. April 2015, an welcher teilgenommen haben die Richter ... in Anwesenheit des stellvertretenden Gerichtskanzlers ... gestützt auf Art. 37 und 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 sowie des Art. III ihres Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17. Oktober 1979, folgendes Urteil gefällt:

Es wird Bezug genommen auf:

1. das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 18. April 2013, das den Beklagten am 30. April 2013 und der Klägerin am 10. Mai 2013 zugestellt worden ist;
2. die Berufungsschrift der Klägerin vom 18. April 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 19. April 2013;
3. die Berufungsbegründungsschrift der Klägerin vom 21. Mai 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 24. Mai 2013;
4. die Berufungsschrift der Beklagten vom 24. Mai 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 28. Mai 2013;
5. die Berufungsbegründungsschrift der Beklagten vom 25. Juni 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am selben Tag;
6. die Berufungserwiderungsschrift der Beklagten vom 9. Juli 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 10. Juli 2013;
7. die Berufungserwiderungsschrift der Klägerin vom 29. August 2013, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort am 30. August 2013;
8. die Akten 5 C 6/12 BSch des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort.

Die genannten Akten haben der Berufungskammer vorgelegen.

## Tatbestand

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision, die sich am 22. Mai 2011 gegen 1.00 Uhr nachts

auf dem Rhein oberhalb von Emmerich bei Rhein-km 849,9 zwischen dem zu Berg fahrenden TMS »Margaux« und dem zu Tal kommenden FGS »River Concerto« ereignet hat.

Für den Bereich der Unfallstelle ist geregelte Begegnung angeordnet (§ 9.04 Nr. 1 lit. a RheinSchPV). Der Rhein verläuft zwischen Rhein-km 845 und 852 annähernd gerade, aus Sicht des Talfahrers in einer leichten Rechtskrümmung. Die Fahrwasserbreite beträgt etwa 300 m, die Fahrrinne ist circa 150 m breit; angesichts des Wasserstandes war das Fahrwasser in voller Breite befahrbar. Zur Unfallzeit herrschte klare Sicht.

TMS »Margaux« (105,53 m lang, 10,53 m breit, Tragfähigkeit 2.290 t, Maschinenleistung 1x1235 kW, Tiefgang zur Unfallzeit 185 cm) befand sich beladen mit 940 t Dieselmotorkraftstoff auf der Fahrt von Rotterdam nach Straßburg. Es wurde von Sf S, der das »Groot Patent« für den gesamten Rhein besaß, im linksrheinischen Teil der Fahrrinne mit etwa 12 km/h zu Berg geführt.

FGS »River Concerto« (110 m lang, 11,40 m breit, Maschinenleistung 2x1560 kW, zugelassen für 148 Fahrgäste, Tiefgang zur Unfallzeit gemittelt 140 cm) befand sich mit 132 Passagieren und 36 Besatzungsmitgliedern auf der Fahrt von Köln nach Amsterdam. Es wurde von dem Steuermann ohne Patent M (Beklagter zu 2) als Rudergänger geführt. Der zur Unfallzeit verantwortliche Schiffsführer G (Beklagter zu 3) hielt sich zur Unfallzeit nicht im Steuerhaus auf.

Auf beiden Fahrzeugen waren Radar und GPS Tresco in Betrieb. Rudergänger M verfügte nicht über eine Ausbildung an diesen Geräten. Keines der beiden Fahrzeuge hatte die blaue Tafel gesetzt. Schallzeichen wurden bei der Annäherung an die Kollisionsstelle nicht gegeben.

FGS »River Concerto« fuhr zunächst im rechtsrheinischen Teil der Fahrrinne. Sf G übergab das Ruder an den Rudergänger M, um die Toilette aufzusuchen. In der Folgezeit passte FGS »River Concerto« seinen Kurs nicht der leichten Rechtskrümmung der Fahrrinne an, sondern geriet immer mehr in die linksrheinische Fahrinnenhälfte und auf Kollisionskurs zur Bergfahrt. Wann und wie Sf S von TMS »Margaux« darauf reagierte, ist weitgehend streitig; unstreitig ist lediglich, dass Sf S bei einem Abstand der Fahrzeuge von höchstens 100 m die Bordbeleuchtung kurz einschaltete und unmittelbar vor der Kollision nach Steuerbord auswich. Zur gleichen Zeit legte Steuermann M das Ruder

des FGS »River Concerto« hart Backbord. Daraufhin kam es außerhalb der Fahrrinne im linksrheinischen Fahrwasser zur Kollision, wobei TMS »Margaux« mit dem Steuerbordvorschiff mittschiffs gegen die Steuerbordseite des FGS »River Concerto« stieß. Die Bordwand des FGS »River Concerto« wurde oberhalb der Wasserlinie auf eine Länge von circa 10 m aufgerissen; der Steuerbord-Buganker von TMS »Margaux« riss samt Kette ab. Auf FGS »River Concerto« wurden sechs Personen verletzt. An beiden Fahrzeugen entstand hoher Sachschaden.

Die Klägerin nimmt als führender Versicherer der Flusskaskopolice des TMS »Margaux«, dessen Eignerin die K BV ist, aus abgetretenem und übergegangenem Recht die Eignerin des FGS »River Concerto« (Beklagte zu 1) und die Beklagten zu 2 und 3 auf vollen Ersatz ihres Schadens in – nicht mehr bestrittener – Höhe von 69.067,70 € nebst Zinsen in Anspruch.

Sie hat vorgetragen:

Die Kollision sei allein auf das schuldhafte Fehlverhalten des Rudergängers M und des Sf G des FGS »River Concerto« zurückzuführen, für das die Beklagte zu 1 als dessen Eignerin ebenfalls hafte. FGS »River Concerto« habe die Kursweisung des TMS »Margaux« für eine Begegnung Backbord an Backbord missachtet, die angesichts der Fahrinnenbreite von 150 m problemlos hätte durchgeführt werden können, und sei linksrheinisch in den Kurs der Bergfahrt gefahren. Sf S von TMS »Margaux« habe den nach linksrheinisch gerichteten Kurs des FGS »River Concerto« auf eine Entfernung von etwa 1.500 m erkannt und die Decksbeleuchtung des TMS kurz eingeschaltet, um den Talfahrer auf TMS »Margaux« aufmerksam zu machen. Er habe zweimal Funksprüche auf UKW-Kanal 10 an den Talfahrer gerichtet, ohne Antwort zu erhalten. Ein akustisches Signal hätte die Kollision nicht verhindern können, weil der Rudergänger M des FGS »River Concerto« orientierungslos gewesen sei und die Bedeutung von Schallsignalen nicht gekannt habe. Sf G treffe gleichfalls ein Verschulden. Er habe M das Ruder des FGS »River Concerto« nicht für mehr als drei Minuten überlassen dürfen, weil dieser für die Schiffsführung völlig ungeeignet gewesen sei. Er habe nicht gewusst, wie ein Schiff auf dem Rhein zu führen sei; er habe sich nicht auf dem Strom orientieren können und die Begegnungsregeln nicht gekannt.

Die Klägerin hat beantragt;

die Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 69.067,70 € nebst 5 % Zinsen hieraus seit 11. April 2012 zu zahlen, die Beklagten unbeschränkt persönlich und die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich mit einem am

22. Mai 2012 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an FGS »River Concerto« haftend.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie haben vorgetragen:

Rudergänger M sei entgegen der Darstellung der Klägerin geeignet gewesen, die Schiffsführung des FGS »River Concerto« für einige Minuten zu übernehmen. Dass er nicht entsprechend der Weisung von Sf G am rechten Rand der Fahrrinne geblieben, sondern nach Backbord zum linksrheinischen Ufer gefahren sei, sei auf ein Missverständnis zurückzuführen. Steuermann M habe das Schiff in Backbord-schräglage außerhalb der Fahrrinne und damit des Gefahrenbereichs geführt. Dem gegenüber sei TMS »Margaux« auf Kollisionskurs gegangen, anstatt einfach geradeaus in der Fahrrinne weiter zu fahren. Sf S von TMS »Margaux« hätte ab einer Entfernung von 1.500 m auf die akute Kollisionsgefahr durch geeignete und die gesetzlich vorgeschriebenen Kollisionsverhütungsmaßnahmen reagieren müssen. Das sei nicht geschehen. Funkkontakt mit der Talfahrt habe Sf S nicht gesucht, wie er bei seiner Vernehmung durch Beamte der Wasserschutzpolizei zutreffend angegeben habe. Darin liege ein Verstoß gegen §§ 1.04 und 1.05 RheinSchPV. Falls es doch einen Funkversuch gegeben habe, habe dieser zur Kollisionsverhütung nicht beitragen können, weil sämtliche Angaben zu Schiffsname, Position, Kurs, Kursweisung und konkreter Beanstandung gefehlt hätten. Als die Gefahrensituation erkennbar geworden sei, hätte TMS »Margaux« ab einer Entfernung von 1.000 m die Geschwindigkeit verringern und das Schiff ständig machen müssen. Gemäß § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV hätte TMS »Margaux« Kursweisungssignale und darüber hinaus akustische Achtungs- und Warnsignale abgeben müssen, um FGS »River Concerto« auf den eingeschlagenen falschen Kurs aufmerksam zu machen; das Einschalten der Decksbeleuchtung bei einem Abstand von 100 m sei zu spät erfolgt und überdies wegen der Blendwirkung keine geeignete Kollisionsverhütungsmaßnahme, sondern nach § 3.05 Nr. 1 RheinSchPV ausdrücklich verboten. TMS »Margaux« habe sich angesichts des von FGS »River Concerto« gefahrenen Kurses auf eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord einstellen können und müssen. Das Ausweichen nach Steuerbord stelle eine krasse nautische Fehlleistung dar. Der Bergfahrer habe seine Kursweisung nicht erzwingen dürfen, wenn erkennbar gewesen sei, dass dieser Kurs nicht zu einer kollisionsfreien Begegnung führen werde.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat der Klage zu drei Vierteln stattgegeben und die Be-

klagen demgemäß verurteilt, an die Klägerin 49.615,05 € nebst 5 % Zinsen hieraus seit 11. April 2012 zu zahlen, die Beklagten unbeschränkt persönlich und die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich mit einem am 22. Mai 2012 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an FGS »River Concerto« haftend. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen.

Zur Begründung hat das Rheinschiffahrtsgericht im Wesentlichen ausgeführt:

Soweit der Verlauf der Schiffskollision zwischen den Parteien streitig sei, habe die Beweisaufnahme Folgendes ergeben: Sf S habe die Kursveränderung von FGS »River Concerto« auf eine Entfernung von etwa 1.500 m bemerkt und vor der Kollision zumindest zweimal kurz die Schiffsbeleuchtung eingeschaltet. Beide Schiffe seien bis 20 Sekunden vor dem Zusammenprall mit gleichbleibender Geschwindigkeit geführt worden, TMS »Margaux« mit etwa 12 km/h, FGS »River Concerto« mit über 20 km/h. Diese Umstände stünden aufgrund der Aussagen der Zeugen S, T und W sowie des Sachverständigengutachtens B fest. Dagegen habe die Beweisaufnahme nicht sicher ergeben, dass Sf S bereits in einer Entfernung von 1.500 m kurz die Decksbeleuchtung des TMS »Margaux« eingeschaltet habe; die Zeugenaussagen hierzu wichen deutlich voneinander ab. Ebenso wenig stehe mit der erforderlichen Sicherheit fest, dass Sf S den Talfahrer vor der Kollision zweimal auf UKW-Kanal 10 angesprochen habe. Der Glaubhaftigkeit der dahin gehenden Angabe des Zeugen S im Verklarungsverfahren stehe seine Erklärung im Ermittlungsverfahren entgegen, er habe das Fahrgastschiff vor der Kollision nicht über Funk angesprochen. Überdies wichen die Aussagen der Zeugen S, T und W über den Wortlaut der Funksprüche stark voneinander ab.

Angesichts dessen sei die Klage zu drei Vierteln begründet.

Die Klägerin habe aus übergegangenem Recht Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 3 Abs. 1 BinSchG gegenüber der Beklagten zu 1 und gemäß § 823 Abs. 1 BGB gegenüber den Beklagten zu 2 und 3, jeweils in Verbindung mit § 86 VVG, ferner auf Ausspruch des Bestehens eines Schiffsgläubigerrechts gemäß §§ 102 Nr. 4, 103 BinSchG gegenüber der Beklagten zu 1.

Steuermann ohne Patent M habe unter Außerachtlassung der bei der Führung eines Fahrgastschiffs gebotenen Sorgfalt das TMS »Margaux« beschädigt. Er habe entgegen § 6.04 Nr. 5 RheinSchPV nicht den von TMS »Margaux« gewiesenen Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord genommen, für die ihm TMS »Margaux« in der 150 m breiten Fahrrinne genügend

Raum gelassen habe. Zugleich habe Steuermann M gegen § 1.04 lit. a und b RheinSchPV verstoßen; der von ihm gefahrene Kurs habe Besatzung und Passagiere des Fahrgastschiffs und ebenso die Besatzung des entgegen kommenden Bergfahrers gefährdet. Zudem habe sich in der Havarie die Gefahr der Beschädigung anderer Fahrzeuge realisiert.

Steuermann M habe fahrlässig gehandelt. Die Art und Weise, wie er FGS »River Concerto« gesteuert habe, sowie seine Bekundungen im Verklarungsverfahren zeigten, dass er in keiner Weise in der Lage gewesen sei, das Schiff sicher zu führen. Er habe selbst eingeräumt, dass er bei der Übernahme des Steuers nicht gewusst habe, was zu tun sei. Radarbild und GPS Tresco habe er offensichtlich nicht lesen können. Angesichts dessen hätte er der Weisung von Sf G, ihn während dessen Toilettengangs am Steuer zu vertreten, nicht nachkommen dürfen. Er habe zu Unrecht blind darauf vertraut, nichts tun zu müssen, als am Steuer zu sitzen, bis Sf G zurückkomme.

Sf G habe die Schiffsführung einem für diese Aufgabe ungeeigneten Rudergänger übertragen und dadurch gegen § 1.09 RheinSchPV verstoßen. Das Ruder des FGS »River Concerto« sei nicht im Sinne des § 1.09 RheinSchPV ordnungsgemäß besetzt gewesen. Dadurch habe Sf G eine wesentliche Ursache für die Havarie gesetzt.

Sf G habe darauf vertraut, Steuermann M werde das Schiff während seiner Abwesenheit sicher steuern können. Dieser habe aber weder über nautische Patente noch über ein Radarpatent verfügt und überdies zum ersten Mal den Rhein befahren. Er sei entgegen § 1.09 Nr. 3 RheinSchPV nicht in der Lage gewesen, alle im Steuerhaus ankommenden oder von dort ausgehenden Informationen und Weisungen zu empfangen und zu geben. Dieser völlige Mangel an nautischem Grundwissen und Erfahrung mit der Steuerung eines Schiffs habe sich bei der Vernehmung von Steuermann M bestätigt. Sf G habe ihm nach seinem Bekunden aufgetragen, den gefahrenen Kurs am Steuerbord-Ufer, also im rechtsrheinischen Bereich der Fahrrinne, weiter beizubehalten. Steuermann M habe diese Weisung aber entweder nicht verstanden oder gedanklich nicht umsetzen können. Er habe nach seiner Aussage geglaubt, er solle das Schiff zehn bis fünfzehn Meter aus dem linken Ufer auf Kurs halten. Den Sinn der weiteren Information, dass in dem befahrenen Flussabschnitt Begegnung Backbord an Backbord herrsche, habe Steuermann M ebenfalls nicht erfasst. Der Kurs, den er zu fahren gemeint habe, zeige, dass ihm die Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, insbesondere die Vorschrift über die geregelte Begegnung ge-

mäß § 9.04 Nr. 1 lit. b, 2, nicht bekannt gewesen seien. Offensichtlich habe er die Rudersteuerung über Autopilot beibehalten; nur so sei zu erklären, dass sich das Schiff über die Fahrinnenmitte immer weiter hin zum linksrheinischen Ufer bewegt habe. Diese Kursänderung sei Steuerermann M verborgen geblieben, weil er ersichtlich nicht in der Lage gewesen sei, das Radarbild und die Informationen des angeschalteten GPS Tresco zu deuten. Wie die von ihm gefertigte Skizze deutlich mache, habe er sich die ganze Zeit auf einem Kurs am linken Fahrinnenrand gewöhnt. Dass ein solcher Kurs im Widerspruch zu der gebotenen Backbord/Backbord-Begegnung gestanden habe, sei ihm ebenfalls nicht aufgefallen. Er habe bei seiner Vernehmung eingeräumt, dass er die Bergfahrt erst aus ganz kurzer Entfernung wahrgenommen habe. Auch dies mache deutlich, dass ihm die nautischen Hilfsmittel keinerlei umsetzbare Informationen geliefert hätten und er in der Dunkelheit orientierungslos gewesen sei. Auch das von Steuerermann M versuchte Manöver des letzten Augenblicks zeige, dass ihm jegliche nautische Erfahrung gefehlt habe. Nach eigenem Bekunden habe er instinktiv das Ruder auf hart Backbord gelegt. Es sei nicht auszuschließen, dass die Kollision angesichts des gleichzeitigen Steuerbordmanövers des TMS »Margaux« noch hätte vermieden werden können, wenn Steuerermann M wenigstens jetzt hart Steuerbord gefahren wäre. Das Backbord-Manöver habe den Aufprall von TMS »Margaux« mittschiffs und damit in einem Bereich zur Folge gehabt, in dem Passagiere höchster Gefahr ausgesetzt gewesen seien.

Sf G habe in grober Weise gegen seine Sorgfaltspflichten verstoßen, indem er leichtfertig darauf gebaut habe, dass während seiner Abwesenheit nichts passieren werde. Angesichts der gefahrenen Geschwindigkeit habe er aber damit rechnen müssen, dass während seines Toilettengangs Bergfahrt im Revier erscheinen und Steuerermann M damit vor eine für ihn unlösbare Aufgabe gestellt würde.

Die Havarie sei allerdings nicht von den Beklagten allein zu verantworten. Auch Sf S habe in der gegebenen Verkehrssituation nicht die gebotene und von ihm zu erwartende Sorgfalt walten lassen und dadurch zum Zustandekommen der Kollision beigetragen. Bei Erkennen der Gefahrensituation, also zu dem Zeitpunkt, zu dem FGS »River Concerto« seinen auf das linksrheinische Ufer zeigenden Kurs über die Fahrinnenmitte hinaus weiter beibehalten habe, hätte Sf S gemäß §§ 1.04 und 1.05 RheinSchPV versuchen müssen, über UKW-Kanal 10 Funkkontakt zu dem Fahrgastschiff aufzunehmen; dass er dies versucht habe, sei nicht erwiesen. Der Umstand, dass Steuerermann M möglicherweise auch nicht in der Lage gewesen sei,

über Sprechfunk übermittelte Nachrichten zu verstehen, stehe dem nicht entgegen. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass Steuerermann M aus wiederholten Anrufen zumindest geschlossen hätte, dass etwas nicht in Ordnung sei.

Sf S hätte ferner gemäß § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV zunächst akustische Kursweisungssignale und sodann Achtungssignale abgeben müssen, um auf den gefährlichen Kurs des Talfahrers hinzuweisen. Darüber hinaus hätte er seine Geschwindigkeit von etwa 12 km/h nicht bis 20 Sekunden vor der Kollision beibehalten dürfen. Hätte er die Geschwindigkeit deutlich früher herabgesetzt, wäre die Kollision vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen abgeschwächt worden.

Hingegen könne Sf S nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er seinen Kurs bis zum Ausweichmanöver des letzten Augenblicks beibehalten habe. Er sei beim Erkennen des ungewöhnlichen, angesichts der Fahrinnenbreite aber noch nicht gefährlichen Kurses des FGS »River Concerto« nicht verpflichtet gewesen, seinerseits den Kurs nach Backbord zu verlegen und eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu verlangen. Er habe damit rechnen dürfen, dass der Talfahrer seinen Kurs korrigieren und wieder rechtsrheinisch fahren werde. In diesem Fall hätte ein Kurswechsel des TMS »Margaux« eine Gefahrensituation heraufbeschworen. Sf S habe vielmehr richtigerweise durch eine leichte Kursänderung weiter zum linksrheinischen Rand der Fahrinnen dem Talfahrer noch mehr Raum für die Begegnung gegeben. Er habe nicht damit rechnen können und müssen, dass ihm FGS »River Concerto« gewissermaßen führerlos in den Kurs fahren würde. Auch sein Manöver des letzten Augenblicks sei nicht zu beanstanden; denn von einem Schiffsführer in der Talfahrt bei geregelter Begegnung sei nicht zu erwarten, dass er seinerseits als Manöver des letzten Augenblicks das Ruder hart Backbord legen und damit die Schiffsseite der Kollision aussetzen würde.

Bei der Abwägung des wechselseitigen Verschuldens am Zustandekommen der Kollision überwiege der von den Beklagten zu tragende Haftungsanteil in der erkannten Weise.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt form- und fristgerecht Berufung eingelegt und ihre Rechtsmittel form- und fristgerecht begründet.

Die Klägerin wendet sich unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens gegen die vom Rheinschiffahrtsgericht getroffene Feststellung

einer schuldhaften Mitverursachung der Schiffskollision durch den Sf S des TMS »Margaux« und macht im Wesentlichen geltend:

Das Rheinschiffahrtsgericht habe es zu Unrecht als bewiesen angesehen, dass Sf S bei Erkennen der Gefahrensituation nicht versucht habe, Funkkontakt zu dem Talfahrer aufzunehmen. Das Gegenteil sei durch die Zeugenaussagen im Verklarungsverfahren bewiesen. Zudem habe das Rheinschiffahrtsgericht zu Unrecht angenommen, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass wiederholte Funksprüche und akustische Signale den völlig orientierungslosen Steuerermann M des FGS »River Concerto« zu einer Kurskorrektur veranlasst hätten. Den Beweis für die hypothetische Kausalität der angeblich unterlassenen Maßnahmen der Schiffsführung des TMS »Margaux« müssten die Beklagten erbringen, was ihnen nicht möglich sei. Das gelte auch für die vom Rheinschiffahrtsgericht für geboten erachtete Herabsetzung der Geschwindigkeit des TMS »Margaux« bei der Annäherung an die Unfallstelle. Angesichts der Tatsache, dass FGS »River Concerto« mit 22 km/h, getragen durch die Strömung, zu Tal gefahren sei, hätte auch ein Aufstoppen des TMS »Margaux« im letzten Moment vor der Havarie die Kollision nicht verhindert; sie wäre lediglich 10 m weiter talwärts passiert.

Die Klägerin beantragt,

das angefochtene Urteil zu ändern, soweit die Klage abgewiesen worden ist, und nach ihren erstinstanzlichen Anträgen zu erkennen.

Die Beklagten beantragen,

das angefochtene Urteil zu ändern, soweit der Klage stattgegeben worden ist, die Klage insgesamt abzuweisen und die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Die Klägerin beantragt,

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Die Beklagten machen unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens geltend, das Rheinschiffahrtsgericht habe das ursächliche Verschulden der Schiffsführung des TMS »Margaux« an der Kollision mit einem Viertel zu gering bemessen, und tragen dazu im Wesentlichen vor:

Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts habe Sf G dem Steuerermann M kurzzeitig das Ruder übergeben dürfen, denn dieser sei nicht von vornherein ungeeignet, vielmehr aufgrund seiner Ausbildung und langjährigen Erfahrung auch

in der Bedienung des Ruders des FGS »River Concerto« durchaus geeignet gewesen, während der kurzen Abwesenheit des Sf G das Ruder zu führen. Nicht gefolgt werden könne ferner der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts, Sf S könne nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er seinen Kurs bis zum Ausweichmanöver des letzten Augenblicks beibehalten habe. Spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem Sf S bemerkt habe, dass FGS »River Concerto« mit permanentem Backbordkurs aus der Fahrrinne herausgefahren sei, hätte er erkennen können und müssen, dass einzig und allein eine leichte Änderung seines Steuerbordkurses nach Backbord eine reibungslose Passage ermöglicht hätte und dass ein sogar noch verstärkter Steuerbordkurs des TMS »Margaux« zwangsläufig und unmittelbar zur Kollision mit der Steuerbordseite des FGS »River Concerto« führen werde.

### Entscheidungsgründe

Die Berufungen beider Parteien sind zulässig. Die Berufung der Klägerin ist teilweise begründet; die Berufung der Beklagten bleibt in der Sache ohne Erfolg. Die Berufungskammer teilt die Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts, dass die fragile Schiffskollision weit überwiegend auf schuldhaft Pflichtenverletzungen der Besatzungsmitglieder M und G des FGS »River Concerto« beruht, dass aber auch Sf S des TMS »Margaux« die Kollision vorwerfbar mitverursacht hat. Lediglich die Haftungsanteile gewichtet die Kammer abweichend von dem angefochtenen Urteil.

Steuermann M, der bei der Annäherung des FGS »River Concerto« an die Unfallstelle als Rudergänger eingesetzt war, hat mit dem eingeschlagenen Backbordkurs unter Verstoß gegen § 6.04 Nr. 5 Halbsatz 1 RheinSchPV als Talfahrer nicht den ihm von TMS »Margaux« als Bergfahrer gewiesenen Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord (§ 6.04 Nr. 2 RheinSchPV) genommen und damit zugleich gegen die im Bereich der geregelten Begegnung bestehende Pflicht verstoßen, den Kurs des FGS »River Concerto« so weit nach Steuerbord zu richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann (§ 9.04 Nr. 1 lit b, Nr. 2 RheinSchPV). Er hat zudem die Pflicht des Schiffsführers nach § 1.04 lit. a und b RheinSchPV verletzt, alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt gebieten, um insbesondere die Gefährdung von Menschen und die Beschädigung anderer Fahrzeuge zu vermeiden. Diese offen zu Tage liegenden objektiven Pflichtverletzungen stellen auch die Beklagten nicht in Abrede. Hinsichtlich aller vorgenannten Pflichtverletzungen trifft die Schiffsführung des FGS »River Concerto« auch ein ganz erhebliches Verschulden.

Ein gravierendes Verschulden der Schiffsführung des FGS »River Concerto« hat das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht darin gesehen, dass Sf G das Ruder des bei völliger Dunkelheit mit 22 km/h zu Tal fahrenden Schiffs – wenn auch nur für wenige Minuten – an den dafür völlig ungeeigneten Steuermann M übergeben und dass dieser das Ruder übernommen hat, obwohl er dieser Aufgabe in keiner Weise gewachsen war.

Soweit die Beklagten behaupten, Steuermann M sei bei der Übernahme des Ruders nicht orientierungslos gewesen, sondern habe lediglich die ihm von Sf G erteilte Weisung, den rechtsrheinisch gefahrenen Kurs beizubehalten, missverstanden, vermag die Berufungskammer dem nicht zu folgen. Die Darstellung der Beklagten ist schon in sich widersprüchlich. Einerseits soll Steuermann M die Weisung dahin missverstanden haben, dass er das Schiff ungefähr 10 bis 15 Meter vom linken Ufer auf Kurs halten solle, andererseits soll er das Schiff aus seiner Sicht zutreffend erst zum linken Ufer gesteuert und dazu einen Übergang vom rechten zum linken Ufer durchgeführt haben. Letzteres steht zudem in klarem Widerspruch zu der Aussage des Steuermanns M im Verklarungsverfahren, er habe sich 10 bis 15 Meter vom linken Ufer entfernt befunden, als er das Steuer übernommen habe, und diesen Kurs weisungsgemäß gehalten. Diese krasse Fehleinschätzung zeigt, dass Steuermann M nicht in der Lage war, die Position und den Kurs des Schiffs zu erkennen, mithin orientierungslos war.

Auch die weitere Behauptung der Beklagten, Steuermann M sei aufgrund seiner Ausbildung und Erfahrung zur Ruderführung generell geeignet gewesen, geht an der Realität weit vorbei. Es mag sein, dass Steuermann M, wie er im Verklarungsverfahren bekundet hat, wiederholt in Anwesenheit und unter der Aufsicht des Kapitäns, der ihm erklärte, was er zu tun habe, das Ruder übernommen hatte. Dass er Erfahrung darin gehabt hätte, das Schiff selbständig und zudem bei Dunkelheit auf dem Rhein, den er erstmals befuhr, zu steuern, hat er selbst nicht behauptet. Dass ihm hierzu in Wahrheit jegliche Fähigkeit fehlte, belegt eindrucksvoll die orientierungslose, nautisch völlig verfehlte und hoch riskante Fahrweise des FGS »River Concerto« in der Annäherung an den Kollisionssort. Der zutreffenden Bewertung des Rheinschiffahrtsgerichts, die sich die Berufungskammer zu eigen macht, ist insoweit nichts hinzuzufügen.

Dem somit gravierenden schuldhaften Fehlverhalten der Besatzung des FGS »River Concerto« steht eine – wenn auch weniger schwerwiegende – schuldhaft Pflichtenverletzung des Sf S von TMS »Mar-

gaux« gegenüber, die für die Kollision mitursächlich war.

Es kann dahinstehen, ob es der Klägerseite schon zum Nachteil gereicht, dass Funkdurchsagen auf UKW-Kanal 10 angesichts der divergierenden Zeugenaussagen und der Erklärung des Sf S im Verklarungsverfahren, er habe keinen Funkkontakt mit der Talfahrt gesucht, nicht als erwiesen angesehen werden können. Denn selbst wenn es zutreffen sollte, dass Sf S den auf Kollisionskurs liegenden Talfahrer zweimal in der von der Klägerin behaupteten Weise auf UKW-Kanal 10 aufgefordert hat zu antworten, durfte er es damit nicht bewenden lassen, nachdem er feststellen musste, dass der Talfahrer auf diese Funkdurchsagen nicht reagierte.

Sf S hätte in dieser Situation die nach § 6.04 RheinSchPV vorgeschriebenen Schallzeichen geben müssen, weil zu befürchten war, dass der Talfahrer die Kursweisung des TMS »Margaux« nicht verstanden oder nicht wahrgenommen hatte. Schallzeichen sind unstrittig vor der Kollision nicht gegeben worden. Dieses Unterlassen stellt eine schuldhaft Pflichtenverletzung der Schiffsführung des TMS »Margaux« dar. Offen ist allerdings, ob in Anbetracht der völligen Hilflosigkeit des Rudergängers M durch rechtzeitig und wiederholt gegebene Schallzeichen die Kollision hätte abgewendet werden können.

Eine schwer wiegende Pflichtenverletzung der Schiffsführung des TMS »Margaux« sieht die Berufungskammer in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht jedenfalls darin, dass Sf S bis unmittelbar vor der Anfahrt mit unvernünftiger Geschwindigkeit auf den auf Kollisionskurs entgegenkommenden Talfahrer zugefahren ist, obwohl sich ihm die Gefahr einer Kollision spätestens dann aufdrängen musste, als FGS »River Concerto« – nach der eigenen Darstellung der Klägerin trotz mehrfacher Einschaltung der Decksbeleuchtung auf TMS »Margaux« und zweier Funkdurchsagen – in die linksrheinische Fahrinnenhälfte geriet. Für Sf S entstand spätestens zu diesem Zeitpunkt eine jedenfalls unklare Situation. Zwar trifft es zu, dass eine Begegnung mit dem Talfahrer Backbord an Backbord auch am geografisch linken Rand der Fahrrinne stattfinden konnte, durch den Übergang des FGS »River Concerto« in die linksrheinische Fahrinnenhälfte folglich noch nicht ausgeschlossen wurde. Der Kurs des FGS »River Concerto« war jedoch in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse aus der Sicht der Bergfahrt äußerst ungewöhnlich: Obwohl ihm für die anstehende Begegnung fast die gesamte Fahrinnenbreite zur Verfügung stand, war der Kurs des FGS »River Concerto« auf das linksrheinische Ufer gerichtet; dafür gab es aus nautischer Sicht

keinen erkennbaren Grund. Hinzukommt, dass – nach der Behauptung der Klägerin – mehrere Versuche des Sf S, den Talfahrer durch Einschalten der Decksbeleuchtung auf TMS »Margaux« und durch Funkdurchsagen auf den Kollisionskurs aufmerksam zu machen, zu keiner Reaktion des Talfahrers geführt hatten. Unter diesen ganz ungewöhnlichen Umständen konnte Sf S nicht darauf vertrauen, dass der Talfahrer bei der weiteren Annäherung der Fahrzeuge seinen Kurs noch nach Steuerbord verlegen und die anstehende Begegnung Backbord an Backbord durchführen werde. Er hätte sich vielmehr klarmachen, jedenfalls aber damit rechnen müssen, dass der Talfahrer den falschen und zunehmend riskanteren Backbordkurs beibehalten und die gebotene Kurskorrektur aus welchen Gründen auch immer ausbleiben würde. In dieser Situation hätte Sf S gemäß § 1.04 lit. a und b, § 1.05 RheinSchPV alle Vorsichtsmaßnahmen treffen müssen, um die beim Ausbleiben einer Kurskorrektur des Talfahrers und Beibehaltung von Kurs und Geschwindigkeit des zu Berg kommenden TMS »Margaux« drohende Gefährdung von Menschenleben und Beschädigung anderer Fahrzeuge zu vermeiden. Gegen diese allgemeine Sorgfaltspflicht hat Sf S schuldhaft verstoßen, indem er mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Bereich zufuhr, in dem die Kurse beider Fahrzeuge sich trafen. Dass er dabei das TMS »Margaux« über den linksrheinischen Fahrrinnenrand hinaus nach Steuerbord lenkte, vermag ihn nicht zu entlasten; denn gerade dort musste, wie auch tatsächlich geschehen, die drohende Kollision erfolgen, wenn FGS »River Concerto« den Backbordkurs beibehält und beide

Fahrzeuge mit unverminderter Geschwindigkeit auf die Unfallstelle zuhielten.

Stattdessen hätte Sf S, was ihm als erfahrenem Schiffsführer nicht verborgen geblieben sein kann, in ausreichender Entfernung seine Geschwindigkeit herabsetzen und die weitere Fahrweise des FGS »River Concerto« abwarten müssen. Er hatte den ungewöhnlichen Backbordkurs des zu Tal kommenden FGS »River Concerto« auf eine Entfernung von 1.500 m wahrgenommen und sich schon dort veranlasst gesehen, den Talfahrer durch das Einschalten der Decksbeleuchtung auf TMS »Margaux« auf den gefährlichen Kurs aufmerksam zu machen. Nachdem diese und auch alle weiteren von ihm behaupteten Maßnahmen – wiederholtes Einschalten der Decksbeleuchtung, zweimalige Funkansprache – keine Wirkung gezeigt hatten, hat Sf S ausweislich seiner Aussage im Verklarungsverfahren angenommen, FGS »River Concerto« habe entweder ein technisches Problem oder der Schiffsführer habe das Schiff auf Autopilot gesetzt und sei dann nicht mehr im Steuerhaus gewesen. In beiden angenommenen Fällen konnte eine rechtzeitige Kurskorrektur des Talfahrers nicht sicher erwartet werden. Unter diesen Umständen durfte Sf S nicht mit unverminderter Geschwindigkeit in den Kurs des FGS »River Concerto« hineinfahren und auf ein Ausweichen des FGS »River Concerto« nach Steuerbord im letzten Augenblick hoffen. Hätte er stattdessen die Geschwindigkeit des TMS »Margaux« rechtzeitig reduziert, wäre es nicht zu einer Berührung mit dem Talfahrer gekommen.

Die Abwägung der beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträge führt nach der Auffassung der Berufungskammer zu einer Haftungsverteilung 1/8 zu 7/8 zu Lasten der Beklagten. Das der Schiffsführung des FGS »River Concerto« anzulastende grobe Verschulden, das zur Folge hatte, dass das Schiff praktisch führungslos bei Dunkelheit mit erheblicher Geschwindigkeit zu Tal kam und unter Verletzung aller einschlägigen Fahrregeln in den Kurs der Bergfahrt geriet, überwiegt das Verschulden des Sf S des TMS »Margaux« so erheblich, dass der Kammer die schuldhafte Mitverursachung der Kollision durch den Sf S des TMS »Margaux« mit einem Viertel als zu hoch bewertet erscheint und daher abweichend von der Beurteilung des Rheinschiffahrtsgerichts mit nur einem Achtel anzusetzen ist.

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – Duisburg-Ruhrort vom 18. April 2013 – 5 C 6/12 BSch – geändert.

Die Beklagten werden verurteilt, an die Klägerin 60.434,24 € nebst 5 % Zinsen hieraus seit 11. April 2012 zu zahlen, die Beklagten unbeschränkt persönlich und die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich mit einem am 22. Mai 2012 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an FGS »River Concerto« haftend.

Die weitergehende Berufung der Klägerin und die Berufung der Beklagten werden zurückgewiesen.