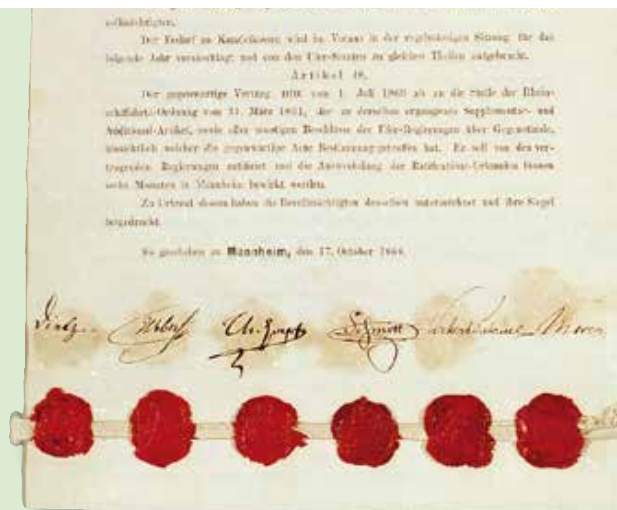


Begegnungsfahrt und Kursänderungsverbot



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

Der Talfahrer hat auch eine vermeintlich nicht sachgemäße oder an sich zeitiger gebotene Kursweisung der Bergfahrt zu befolgen. Dies gilt nur dann nicht, wenn der Talfahrer beweisen kann, dass die Bergfahrt ihm keinen geeigneten Talweg freigelassen hat.

Durch Kursweisung festgelegte gefahrlose Kurse dürfen grundsätzlich nicht mehr abgeändert werden.

Dies gilt nicht nur für den weisungsgebundenen Talfahrer, sondern auch für den weisungsberechtigten Bergfahrer selbst. Behält der Bergfahrer den seiner Weisung entsprechenden Kurs bei, so kann ihm dies nicht als Mitverschulden angelastet werden, wenn eine Kursänderung unter Missachtung der eigenen Kursweisung riskant gewesen wäre, etwa die Gefahr mit sich gebracht hätte, in den Kurs der Talfahrt oder in den Kurs des nachfolgenden Bergfahrers zu geraten.

Versucht der Talfahrer, eine von der Weisung der Bergfahrt abweichende Begegnungsweise zu erzwingen, so ist ein solches Verhalten in höchstem Maße unverantwortlich und als besonders grobes Verschulden zu werten, zumal wenn der Bergfahrer zusätzlich zur Weisung über Funk auf der von ihm gewiesenen Begegnungsweise besteht.

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg vom 18. September 2013, Az.: 477 Z – 7/13 (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 26/09 BSchRh)

Anmerkung der Redaktion:

Die Berufungskammer hat über eine Begegnungshavarie auf dem Rhein in der Stromkrümmung bei Rhkm 764 zu entscheiden.

Schon bei einem Abstand von mehr als einem Kilometer konnten Bergfahrer und Talfahrer erkennen, dass es zu einer Begegnung kommen werde. Der weisungsberechtigte erste Bergfahrer, dem ein zweiter Bergfahrer in dichtem Abstand folgte, hatte die blaue Tafel gezeigt und damit eine Begegnung steuerbord/steuerbord gewiesen.

Bei der Annäherung der Schiffe hat der talfahrenden Schubverband zunehmend eine Schräglage hin zum rechtsrheinischen Ufer eingenommen und über Funk der gewiesenen Begegnungsart steuerbord/steuerbord widersprochen und darum gebeten, backbord/backbord begegnen zu können. Der Bergfahrer hat seinen Kurs nicht geändert und seine Weisung beibehalten.

Der talfahrende Schubverband hatte sich im Prozess darauf berufen, dass der sehr hohe Wasserstand in der Stromkrümmung die Gefahr mit sich brächte, dass der Schubverband bei einer gewiesenen steuerbord/steuerbord Begegnung in den linksrheinischen Hang verfallen könnte. Deshalb habe er der Weisung widersprochen. Die Berufungskammer hat in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort entschieden, dass dieses Verhalten des Talfahrers absolut unzu-

lässig ist. Der Talfahrer habe zwingend der Weisung des Bergfahrers zu folgen, auch wenn er sie für nautisch nicht sachgerecht halte. Der Bergfahrer sei seinerzeit ebenfalls gehalten gewesen, den seiner Weisung entsprechenden Kurs beizubehalten und keinerlei Kursänderung vorzunehmen, insbesondere nicht eine Kursänderung, die eine Havariegefahr heraufbeschwört, etwa falls der Talfahrer nun doch noch der Weisung des Bergfahrers folgt.

Die Berufungskammer hat damit – wie schon in zahlreichen vorangegangenen Entscheidungen und in ausdrücklicher Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsobergericht Köln – betont, dass das Weisungsrecht des Bergfahrers bis auf ganz wenige Ausnahmen absolut ist.

Im Interesse der Klarheit der Begegnung müssen Talfahrer einer Weisung des Bergfahrers immer Folge leisten. Der Bergfahrer ist im Gegenzug gehalten, den seiner Weisung entsprechenden Kurs beizubehalten.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Aus den Gründen:

... Begegnen sich Berg- und Talfahrt auf dem Rhein, so müssen – von bestimmten vorliegend nicht interessierenden Ausnahmen abgesehen – die Bergfahrer den Talfahrern den Weg weisen und die Talfahrer die Weisung befolgen (§ 6.04 RheinSchPV). Diese Regelung bezweckt, mehr Klarheit für die Begegnungskurse zwischen Berg- und Talfahrt zu schaffen und damit die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu erhöhen (BGH, ZfB 1989, Sammlung Seite 1251). Dieser Zweck erfordert es, dass die Talfahrer auch eine (vermeintlich) nicht

sachgemäße oder an sich zeitiger gebotene Kursweisung der Bergfahrer befolgen müssen (BGH aaO m.w.N.; Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 18. März 2013 – 475 Z = ZfB 2013, Sammlung Seite 2232 ff). Das gilt nur dann nicht, wenn ein Bergfahrer entgegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV keinen geeigneten Weg für den Talfahrer freigelassen hat oder wenn sonst Umstände vorliegen, die es der Talfahrt nach § 1.05 RheinSchPV erlauben, von der Kursweisung des Bergfahrers abzuweichen. Den Beweis dafür hat der Talfahrer zu erbringen ...

Zu diesem Zeitpunkt betrug die Entfernung Bug zu Bug zwischen TMS »Piz Gloria« und dem SV »Carmel/GL 2500« nach den übereinstimmenden Angaben der Parteien ca. 1.100 m. Auf diese Entfernung war es ohne jeden Zweifel möglich, der Kursweisung Folge zu leisten und durch Einhaltung eines Kurses im linksrheinischen Teil der 150 m breiten Fahrrinne die anstehende Begegnung mit der Bergfahrt Steuerbord an Steuerbord durchzuführen. Auch die Beklagten stellen dies nicht in Abrede, sondern machen nur geltend, dass zu einem späteren Zeitpunkt, als sich der Abstand zwischen den Fahrzeugen verringert und der Schubverband auf Steuerbordkurs bereits im rechtrheinischen Teil der Fahrrinne fuhr, eine Kursänderung des Schubverbands nach Backbord nicht mehr gefahrlos möglich gewesen sei. Das vermag die Schiffsführung des Schubverbands indessen nicht zu entlasten, denn diesen weisungswidrig auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichteten Kurs durfte der talfahrende Schubverband schon gar nicht einschlagen.

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg vom 18. September 2013, Az.: 477 Z – 7/13 (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 26/09 BSch)

Tatbestand:

Die Parteien streiten über Schadensersatzansprüche aufgrund einer Schiffskollision, die sich am 20. Dezember 2007 gegen 19.30 Uhr bei Rheinkilometer 765,3 in der Ortslage Duisburg-Mündelheim ereignet hat. An der Kollision waren als Bergfahrer TMS »Piz Gloria« und diesem auf gleichem Kurs folgend TMS »Bohemia«, als Talfahrer SV »Carmel/GL 2500« beteiligt. Zum Unfallzeitpunkt herrschte Dunkelheit und stellenweise Nebel. Alle beteiligten Fahrzeuge wurden in der Radarfahrt geführt; auf TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« war das System Tresco in Betrieb. Der Rhein beschreibt im Bereich der Unfallstelle aus Sicht der Talfahrt eine starke Rechtsbiegung. Im rechtsrheinischen Kurvenbogen befinden sich eine Kribbenlinie und Grund. Die 150 m breite Fahrrinne verläuft in der linksrheinischen Stromhälfte.

Vor der Kollision befand sich TMS »Piz Gloria« (104,95 m lang, 10,54 m breit, Tragfähigkeit 2.531 t, Maschinenleistung 1.175 kW), das von dem Schiffsführer S geführt wurde, mit 2.200 l Kokosöl auf 3,20 m abgeladen auf der Bergfahrt von Rotterdam nach Düsseldorf. Ihm folgte das von Schiffsführer L geführte, ebenfalls voll beladene TMS »Bohemia« (109,70 m lang, 11,45 m breit, Tragfähigkeit 2.375 t, Maschinenleistung 1.349 kW) im Abstand von etwa 200 m. Entgegen kam in der Talfahrt der 167,60 m lange, mit 2.130 t Rapsaat auf 2,40 m abgeladene Schubverband »Carmel/GL 2500«, bestehend aus MS »Carmel« (85 m lang, 9,50 m breit, Tragfähigkeit 1.336 t, Maschinenleistung zweimal 1324 kW) und dem Schubleichter »GL 2500« (82,60 m lang, 10,15 m breit, Tragfähigkeit 1.520 t). Im Steuerhaus des SV »Carmel/GL 2500« hielten sich Schiffsführer R, der das Rheinschifferpatent und das Radarpatent besitzt, als verantwortlicher Lotse und Schiffsführer B, der im Besitz des Radarpatents, aber nicht eines Rheinschifferpatents ist, auf. Während der Annäherung der Fahrzeuge fand zwischen TMS »Piz Gloria« und SV »Carmel/GL 2500« Sprechfunkverkehr auf UKW-Kanal 10 statt, dessen Inhalt streitig ist.

Bei Rheinkilometer 765,3 kam es am rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne zur Kollision zwischen TMS »Piz Gloria« und SL »GL 2500«, wobei beide Fahrzeuge jeweils im Bereich des Backbordvorschiffs beschädigt wurden. TMS »Piz Gloria« trieb nach der Kollision zurück; dabei kam es zu einer Berührung seiner Hecksteuerbordseite mit dem Backbordvorschiff des TMS »B«. SV »Carmel/GL 2500« machte nach der Kollision am linksrheinischen Ufer fest.

Der Schubleichter »GL 2500« sank dort wegen Wassereintruchs.

Die Klägerin nimmt die Beklagten – die Beklagte zu 1 als Eignerin des SV »Carmel/GL 2500« und die Beklagten zu 2 und 3 als dessen Schiffsführer – als Gesamtschuldner auf Ersatz des ihr als Eignerin des TMS »Piz Gloria« entstandenen Schadens in Anspruch.

Sie hat vorgetragen:

TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« seien ab Rheinkilometer 769 schiffahrtsüblich mit Blinklicht und blauer Tafel im rechtsrheinischen Fahrwasser hintereinander am Grund entlang geführt worden. Für TMS »Piz Gloria« sei Talfahrt – der SV »Carmel/GL 2500« – im Bereich der Rheinbrücke Krefeld (Rheinkilometer 764,1) sichtbar geworden. Der Talfahrer habe zunächst einen linksrheinischen Kurs eingehalten, sodass eine unproblematische Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu erwarten gewesen sei. Bei der Annäherung sei dann jedoch deutlich geworden, dass der Schubverband in eine Schräglage hin zum rechtsrheinischen Ufer geraten sei. Der Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« habe mehrfach über UKW-Kanal 10 eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlangt. Gleichwohl habe der Schubverband den Kollisionskurs beibehalten. TMS »Piz Gloria« habe den Kurs noch weiter zum rechtsrheinischen Grund verändert, um dem Schubverband mehr Platz für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu lassen, und mit der Maschine rückwärts gemacht, bevor der Schubleichter gegen das Backbordvorschiff des TMS »Piz Gloria« gestoßen sei.

Die Klägerin hat ihren Gesamtschaden mit 126.196,89 € beziffert und nach teilweiser Klagerücknahme zuletzt beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 101.949,98 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 15. August 2008 zu zahlen.

Die Streithelferin der Klägerin, die Eignerin des TMS »Bohemia«, hat sich den Ausführungen und dem Klageantrag der Klägerin angeschlossen.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten zu 1 und zu 3 haben vorgetragen:

Schiffsführer B habe in Annäherung an die Kollisionsstelle auf dem Radarschirm die Radarechos zweier Bergfahrer – TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« – bemerkt, die nicht wie üblich rechtsrheinisch, son-

dern dicht am linksrheinischen Ufer gefahren seien. Ihr Abstand zum rechtsrheinischen Ufer sei erheblich größer gewesen. Die Kurse der Bergfahrer seien eindeutig auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichtet gewesen. Der Kurs des SV »Carmel/GL 2500« sei noch weiter nach Steuerbord gelegt worden, um den Abstand für die Begegnung Backbord an Backbord zu vergrößern.

In einer Entfernung von etwa 1.100 m Kopf zu Kopf mit dem ersten Bergfahrer sei auf SV »Carmel/GL 2500« ein erster Funkspruch ohne Namensnennung und Positionsangabe empfangen worden, mit dem eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gefordert worden sei. Schiffsführer B habe unter Namensnennung geantwortet, Backbord an Backbord solle beibehalten werden. Der Bergfahrer TMS »Piz Gloria« habe gleichwohl seinen Kurs immer weiter nach rechtsrheinisch auf einen Kollisionskurs zu dem Schubverband verlegt. Gleichzeitig sei ein weiterer Funkspruch erfolgt, mit dem für den Schubverband die Begegnungsweisung Steuerbord an Steuerbord wiederholt worden sei. Schiffsführer B habe bei einer Entfernung der Schiffsköpfe von etwa 450 m sofort geantwortet, dass man eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht durchführen könne, weil man schon so schnell nach rechtsrheinisch drehe.

Linksrheinisch hätten die Bergfahrer keine ausreichende Fahrinnenbreite für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord offen gelassen. Es hätten lediglich etwa 65 m zur Verfügung gestanden, die für eine Begegnung des Schubverbandes in der Kurvenfahrt und bei Nebel nicht ausreichend gewesen seien (Beweis: Sachverständigen-gutachten). Durch eine leichte Kurskorrektur nach Steuerbord hätte TMS »Piz Gloria« die Kollision vermeiden können, wohingegen der beladene Schubverband seinen Kurs nicht kurzfristig habe ändern können. Stattdessen sei eine neue Funkdurchsage von TMS »Piz Gloria« erfolgt: »Nein, Steuerbord an Steuerbord.« Schiffsführer B habe sofort geantwortet, dass das so nicht gehe, man solle Backbord an Backbord bleiben. TMS »Piz Gloria« habe seinen Kurs gleichwohl nicht geändert. Schiffsführer B habe die Maschine vor der Kollision auf »Zurück« gestellt. Die Kollision sei allein von der Schiffsführung des TMS »Piz Gloria« verursacht worden. Sie habe dem Schubverband keinen geeigneten Weg für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen und mit der Kursänderung gegen § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen. Die nautische Sorgfaltspflicht als Bergfahrer habe es erfordert, einen von der nicht durchführbaren Kursweisung abweichenden Kurs zu wählen, um eine gefahrlose Begegnung zu ermöglichen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Zur Begründung seiner Entscheidung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme seien TMS »Piz Gloria« und dahinter TMS »Bohemia« zumindest ab Rheinkilometer 768,05 in der rechtsrheinischen Hälfte der Fahrinne gefahren. Bei Rheinkilometer 767,47 sei eine Begegnung mit zwei sich überholenden Talfahrern Steuerbord an Steuerbord erfolgt. TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« hätten bei km 767,0, km 766,7, km 766,23, km 766,08 und km 765,9 ihren Kurs auf der rechten Fahrinnenseite beibehalten. Bei km 765,6 habe sich TMS »Piz Gloria« weiter zum rechten Fahrinnenrand bewegt. TMS »Bohemia« sei TMS »Piz Gloria« leicht nach Steuerbord versetzt in einem Abstand von etwa 190 m gefolgt. Bei km 765,8 habe sich der Kopf des SV »Carmel/GL 2500« ungefähr in Fahrinnenmitte, bei km 765,75 über der Fahrinnenmitte und bei km 765,6 fast am rechten Fahrinnenrand befunden.

Dies folge aus der Auswertung der Radaraufzeichnungen des TMS »Bohemia« durch den Sachverständigen Dr.-Ing. Sa in dessen am 2. Oktober 2009 erstellten Gutachten, dem das Gericht folge und dessen Richtigkeit von keiner der Parteien angezweifelt werde. Aus dem Privatgutachten des Sachverständigen B ergebe sich nichts anderes. Das Gutachten übernehme die Bildauswertung des Sachverständigen Dr.-Ing. Sa, jedoch ohne die unterlegte Tresco-Karte. Zudem verhalte es sich erst ab dem Zeitpunkt 19:25:35 bei Rheinkilometer 765,70. Zu diesem Zeitpunkt habe der Abstand Bug zu Bug von TMS »Piz Gloria« und SV »Carmel/GL 2500« nur noch etwa 450 m betragen. Bei dem Gutachten blieben die im Zuge der Annäherung vorgenommenen Kursänderungen, auf die es entscheidend ankomme, außer Betracht.

Nach dem Gutachten Dr.-Ing. Sa stehe fest, dass TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« vor der Kollision einen Kurs im rechtsrheinischen Fahrwasser eingehalten hätten. Die Behauptung der Beklagten, die beiden Schiffe hätten in einer Bugentfernung von 1.100 m zwischen TMS »Piz Gloria« und SV »Carmel/GL 2500« ihren Kurs von linksrheinisch nach rechtsrheinisch geändert, habe keine Bestätigung gefunden. Bei der Annäherung der Schiffe habe SV »Carmel/GL 2500« durchgängig hinreichend Raum für eine gefahrlose Begegnung mit den beiden Bergfahrern Steuerbord an Steuerbord gehabt. Wenn der Schubverband seinen zuvor gefahrenen Kurs nicht nach rechtsrheinisch verändert hätte, wäre es nicht zu der Kollision gekommen. Die Behauptung der Beklagten, es habe für den Schubverband nur eine Fahrinnenbreite von 65 m für die Begegnung zur Verfügung gestanden, sei durch

das Gutachten Dr.-Ing. Sa widerlegt. Bei einer Fahrinnenbreite von etwa 150 m und einem Kurs der Bergfahrer, der nie weiter als 25 m (TMS »Piz Gloria«) beziehungsweise 40 m (TMS »Bohemia«) vom rechtsrheinischen Fahrinnenrand entfernt gewesen sei, sei für die Talfahrt eine Fahrinnenbreite von mindestens 110 m für die Vorbeifahrt verblieben, bei der auch in der Kurvenfahrt und bei Nebel eine gefahrlose Begegnung möglich gewesen sei.

Die Aussagen der im Verklarungsverfahren vernommenen Schiffsführer B und R seien durch die Ergebnisse des Sachverständigengutachtens widerlegt. Die Wahrnehmung des Radarbildes durch die Zeugen stimme nicht mit dem durch die von dem Sachverständigen ausgewerteten Tresco-Aufzeichnungen belegten objektiven Geschehen überein. Vermutlich hätten sich die beiden Schiffsführer bei der Deutung der Radarechos von der Strombreite irritieren lassen und nicht den Verlauf der Fahrinne berücksichtigt.

Unstreitig sei von TMS »Piz Gloria« ohne Namensnennung und Positionsangabe aus einer Entfernung von etwa 1.100 m eine erste Begegnungsweisung Steuerbord an Steuerbord erfolgt, die von den Schiffsführern des SV »Carmel/GL 2500« auch auf den ersten von dem Radarschirm erkannten Bergfahrer bezogen worden sei. Der weitere Funkverkehr sei von den Zeugen unterschiedlich geschildert worden. Fest stehe lediglich, dass der Schiffsführer B geantwortet und eine Begegnung Backbord an Backbord vorgeschlagen habe und dass TMS »Piz Gloria« in einem weiteren Funkspruch an der Begegnungsweisung Steuerbord an Steuerbord festgehalten habe.

Durch die Aussagen der Schiffsführer S, W und L sei weiter bewiesen, dass TMS »Piz Gloria« bereits vor dem Sichtkontakt mit SV »Carmel/GL 2500« Funklicht und Tafel für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gesetzt gehabt habe. Schiffsführer B habe das nicht in Abrede gestellt, sondern nur angegeben, er habe die Zeichen erst gesehen, als es für eine Kursänderung schon zu spät gewesen sei.

Angesichts dieser festgestellten Tatsachen habe die Klägerin aus eigenem beziehungsweise abgetretenem Recht Anspruch auf Schadensersatz gegen die Beklagte zu 1 gemäß § 3 Abs. 1, §§ 92 ff. BinSchG und gegen die Beklagten zu 2 und 3 als Gesamtschuldner gemäß § 823 Abs. 1, § 840 Abs. 1 BGB. Der Zusammenstoß sei allein durch das fahrlässige nautische Fehlverhalten der Beklagten zu 2 und 3 verursacht worden, für das die Beklagte zu 1 als Eignerin des Schubverbands mit einzustehen habe. Die Beklagten zu 2 und 3 hätten gegen § 6.04 Nr. 3, 5 RheinSchPV verstoßen, weil sie der von TMS »Piz Glo-

ria« erteilten Begegnungsweisung nicht Folge geleistet hätten. Sie hätten in der Radarfahrt nicht den ihnen vom Bergfahrer gewiesenen Weg genommen, sondern entgegen § 6.32 Nr. 2 b RheinSchPV vor einer Begegnungsweisung der Bergfahrt ohne Absprache über Kanal 10 den Kurs eingeschlagen, der letztlich zur Kollision der Schiffe geführt habe.

Die in einer Entfernung von etwa 1.100 m erteilte Begegnungsweisung sei rechtzeitig erfolgt und hätte von dem Talfahrer beachtet werden können und müssen. Schiffsführer B habe nicht seinerseits einen anderen Begegnungskurs vorschlagen dürfen. Er und Schiffsführer R hätten sich über Kanal 10 vergewissern müssen, ob MS »Piz Gloria« wirklich, wie vermutet, linksrheinisch gefahren sei. Die von TMS »Piz Gloria« erteilte Weisung habe zudem aus der Sicht der Schiffsführer B und R in Widerspruch zu dem von ihnen irrümlich angenommenen, in diesem Flussabschnitt nicht schiffahrtsüblichen Kurs des Bergfahrers gestanden. Wenn diese Nachfrage erfolgt wäre, hätte der Kurs des SV »Carmel/GL 2500« noch rechtzeitig korrigiert werden können.

Zu Lasten der Klägerin sei kein Mitverursachungsbeitrag des Schiffsführers S des TMS »Piz Gloria« zu berücksichtigen. Angesichts des beständigen Kurses des TMS »Piz Gloria« im rechtsrheinischen Fahrinnenbereich habe für Schiffsführer S keine Veranlassung bestanden, der Bitte des Talfahrers nachzukommen und seinen Kurs zum linksrheinischen Fahrinnenrand zu verlegen. Er habe durch die von dem Sachverständigen dokumentierte leichte Kursänderung zum rechtsrheinischen Rand der Fahrinne den für die gewiesene Begegnung zur Verfügung stehenden Raum noch erweitert. Sein Kurs habe die Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen; er sei gemäß § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV verpflichtet gewesen, diesen Kurs beizubehalten. Zur Missachtung der eigenen Kursweisung sei er auch angesichts der erkannten Steuerbordschräglage des Schubverbands nicht verpflichtet gewesen. Die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht des § 1.04 RheinSchPV erlege zwar jedem Schiffsführer auf, unabhängig von gegebenen Kursweisungen alles zu tun, um eine drohende Kollision zu vermeiden. Der Bergfahrer habe hier aber keinen Steuerbordkurs einschlagen müssen, um eine Begegnung Backbord an Backbord zu ermöglichen. Die höchstrichterliche Entscheidung, auf die die Beklagten sich beriefen (BGH, Urteil vom 29.5.1972, VersR 1972, 875), betreffe einen anders gelagerten Fall.

Die von Schiffsführer S über Kanal 10 ausgesprochene Begegnungsweisung habe zwar nicht den Anforderungen des § 6.32 Nr. 4 RheinSchPV entsprochen. Die-

ser Verstoß sei aber für die weitere Entwicklung des Geschehens nicht bedeutend gewesen. Die Kursweisung sei auf SV »Carmel/GL 2500« von den Schiffsführern B und R verstanden und zutreffend auf den ersten von ihnen erkannten Bergfahrer bezogen worden.

Dass Schiffsführer S das TMS »Piz Gloria« im Kurvenbereich nicht außerhalb der Fahrinne näher am rechtsrheinischen Ufer über Grund geführt habe, was angesichts des hohen Wasserstandes möglich gewesen wäre, stelle kein nautisches Fehlverhalten dar. Zwar wäre in diesem Fall das Radarbild auf SV »Carmel/GL 2500« möglicherweise nicht fehlgedeutet worden. Von Schiffsführer S habe jedoch nicht verlangt werden können, ohne Not die Fahrinne zu verlassen und einen Kurs zu fahren, von dem er nicht habe sicher sein können, ob dem beladenen Schiff genügend Flottwasser verbleiben würde.

Als sich die Kollision abgezeichnet habe, habe Schiffsführer S sich den Anforderungen des § 6.32 Nr. 2 d RheinSchPV entsprechend verhalten. Er habe ein akustisches Warnsignal gegeben und mit der Maschine rückwärts gemacht.

Gegen dieses Urteil, das den Beklagten zu 1 und 3 zu Händen ihrer Prozessbevollmächtigten am 28. Oktober 2011 und dem seinerzeit anwaltlich nicht mehr vertretenen Beklagten zu 2 persönlich am 25. Oktober 2011 zugestellt worden ist, haben die Beklagten zu 1 und 3 am 16. November 2011 und der Beklagte zu 2 am 28. November 2011, jeweils mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Berufung eingelegt. Die Berufungsbegründung der Beklagten zu 1 und 3 ist am 16. Dezember 2011, die des Beklagten zu 2 ist am 27. Dezember 2011 beim Rheinschiffahrtsgericht eingegangen.

Die Beklagten wenden sich unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens gegen die Tatsachenfeststellungen und die Beweiswürdigung des Rheinschiffahrtsgerichts sowie gegen dessen Auffassung, das alleinige Verschulden an der Schiffskollision treffe die Besatzung des SV »Carmel/GL 2500«. Sie tragen im Wesentlichen vor:

Zur Unfallzeit sei der Wasserstand des Rheins sehr hoch gewesen (Pegel Ruhrort 4,80 m), so dass der Rhein in seiner ganzen Breite von 320 m und nicht nur im Bereich der linksrheinisch verlaufenden Fahrinne befahrbar gewesen sei. TMS »Piz Gloria« und TMS »Bohemia« hätten deshalb außerhalb der Fahrinne über den rechtrheinischen Grund fahren können und müssen, um der Talfahrt einen klaren Kurs zu zeigen und eine gefahrlose Begegnung in der scharfen Biegung

des Stroms zu ermöglichen und dem beladenen SV »Carmel/GL 2500« den wegen der starken Strömung benötigten Raum zum Freifahren des Hecks vom linksrheinischen Hang zu geben. Wegen des unklaren Kurses des TMS »Piz Gloria« und der Ungewissheit hinsichtlich der Absichten des diesem nach Steuerbord versetzt folgenden TMS »Bohemia« sei eine gefahrlose Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht möglich gewesen, so dass die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« sich zu Recht auf eine Begegnung Backbord an Backbord eingerichtet habe. Dass die Kurse der drei beteiligten Fahrzeuge bis kurz vor der Kollision auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgelegt gewesen seien und eine solche Begegnung auch unproblematisch möglich gewesen wäre, ergebe sich auch aus der Auswertung der von TMS »Bohemia« aufgenommenen Radarbilder durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. B. Diese Auswertung zeige unter Berücksichtigung der jeweiligen Kurs- und Vorauslinien, dass es sich bei der Entscheidung des Bergfahrers TMS »Piz Gloria«, dem talfahrenden SV »Carmel/GL 2500« Steuerbord an Steuerbord begegnen zu wollen, um eine krasse nautische Fehlentscheidung gehandelt habe, weil TMS »Piz Gloria« dazu einen gefahrenträchtigen und waghalsigen kreuzenden Kurs habe fahren müssen, der zwangsläufig zur Kollision mit der Talfahrt geführt habe. Ebenso wie in dem vom Bundesgerichtshof am 29. Mai 1972 entschiedenen Fall treffe daher die Bergfahrt das alleinige Verschulden an der Kollision. Zusätzlich und noch deutlicher als in dem dort entschiedenen Fall habe die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« die Bergfahrt wiederholt auf Kanal 10 darauf hingewiesen, sie möge den ungefährlichen Kurs zur Begegnung Backbord an Backbord beibehalten, weil eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht möglich sei. Aus den von dem Sachverständigen Dr.-Ing. Sa ausgewerteten Lichtbildern gehe deutlich hervor, dass der talfahrende Schubverband seit dem Insichtkommen für die Bergfahrer konsequent und deutlich sichtbar zum geographisch rechten Rheinufer gewechselt sei, um wie angekündigt der Bergfahrt Backbord an Backbord zu begegnen. Angesichts dessen sei die Fahrweise des TMS »Piz Gloria« völlig unverständlich und inakzeptabel, weil TMS »Piz Gloria« sehenden Auges in den Kurs des talfahrenden Schubverbands gefahren sei, obwohl eine Kurskorrektur nach Steuerbord zum geographisch linken Ufer problemlos möglich gewesen sei. Da Schiffsführer B über Funk deutlich und unmissverständlich eine Begegnung Backbord an Backbord erbeten und konsequent seinen Steuerbordkurs beibehalten habe, hätte die Bergfahrt Veranlassung gehabt, ihre Kursweisung zurückzuziehen, statt ihre vermeintliche Vorfahrt durchzusetzen. Der Schiffsführer des TMS »Piz Glo-

ria« habe in dieser nautisch gefährlichen Situation alles falsch gemacht, so dass ihn das Alleinverschulden an der Kollision treffe. Ein Mitverschulden der Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« sei nicht ersichtlich, da der Schubverband durch die nautische Situation und den eingeschlagenen Kurs gezwungen gewesen sei, weiter zum rechten Ufer zu halten. Er habe im Übrigen darauf vertrauen können, dass der Bergfahrer den nautischen Gegebenheiten Folge leisten und eine bis zuletzt problemlos mögliche und ausdrücklich erbetene Begegnung Backbord an Backbord durchführen werde.

Die Beklagten beantragen,

das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort vom 17. Oktober 2011 – 5 C 26/09 BSch – zu ändern und die Klage abzuweisen.

Die Klägerin und ihre Streithelferin beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens und treten dem Berufungsvorbringen der Beklagten im Einzelnen entgegen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg.

Die Berufung der Beklagten zu 1 und 3 ist form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden und daher zulässig. Sie ist jedoch nicht begründet.

Die Berufung des Beklagten zu 2 ist dagegen nicht fristgerecht eingelegt worden. Gemäß Art. 37 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte ist die Berufung binnen 30 Tagen nach der Zustellung des in vollständiger Form abgefassten Urteils der ersten Instanz einzulegen. Diese Frist war bei Eingang der Berufungsschrift des Beklagten zu 2 am 28. November 2011 bereits abgelaufen, denn das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts ist dem Beklagten zu 2 ausweislich der über die Zustellung erstellten Postzustellungsurkunde am 25. Oktober 2011 durch Einlegung in den zur Wohnung des Beklagten gehörenden Briefkasten zugestellt worden. Diese Zustellung war wirksam. Das Urteil war dem Beklagten zu 2 persönlich zuzustellen, weil seine erstinstanzlichen Prozessbevollmächtigten mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2010 die Niederlegung des Mandats angezeigt hatten. Da die mit der Zustellung beauftragte Postbedienstete den Beklagten zu 2 in seiner Wohnung nicht angetroffen hat, war das Urteil gemäß § 180 ZPO durch Einlegung in den zur Wohnung gehörenden Briefkasten einzulegen. Mit der Einlegung in den Briefkasten ist

die Zustellung bewirkt worden (§ 180 Satz 2 ZPO). Ob gegen die Versäumung der Berufungsfrist des Art. 37 Abs. 2 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte eine Wiedereinsetzung möglich ist und – wenn ja – ob die Fristversäumung bei Zugrundelegung der von dem Prozessbevollmächtigten des Beklagten zu 2 in der mündlichen Verhandlung der Berufungskammer vorgebrachten Gründe als unverschuldet anzusehen und dem Beklagten zu 2 daher gemäß § 233 ZPO Wiedereinsetzung in die versäumte Frist zu gewähren ist, bedarf keiner Entscheidung. Denn auch die Berufung des Beklagten zu 2 ist jedenfalls unbegründet.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat die Schadensersatzklage der Klägerin zu Recht dem Grunde nach uneingeschränkt für begründet erklärt. Die in Rede stehende Schiffskollision ist von den Beklagten zu 2 und 3 als Besatzungsmitgliedern des SV »Carmel/GL 2500« schuldhaft verursacht worden, so dass sie der Klägerin gemäß § 823 Abs. 1, § 840 BGB als Gesamtschuldner den hierdurch eingetretenen Schaden zu ersetzen haben. Die Beklagte zu 1 als Eignerin des SV »Carmel/GL 2500« haftet gemäß §§ 3, 92 ff. BinSchG gesamtschuldnerisch für den von den Beklagten zu 2 und 3 als Besatzungsmitgliedern des Schubverbands verursachten Schaden. Den Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« trifft kein Mitverschulden an der Schiffskollision.

Die Beklagten zu 2 und 3, die gemeinsam den SV »Carmel/GL 2500« zur Unfallzeit auf dem Rhein zu Tal führten, haben grob schuldhaft gegen die Vorschrift des § 6.04 Nr. 5 RheinSchPV verstoßen.

Begegnen sich Berg- und Talfahrt auf dem Rhein, so müssen – von bestimmten vorliegend nicht interessierenden Ausnahmen abgesehen – die Bergfahrer den Talfahrern den Weg weisen und die Talfahrer die Weisung befolgen (§ 6.04 RheinSchPV). Diese Regelung bezweckt, mehr Klarheit für die Begegnungskurse zwischen Berg- und Talfahrt zu schaffen und damit die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu erhöhen (BGH, ZfB 1989, Sammlung Seite 1251). Dieser Zweck erfordert es, dass die Talfahrer auch eine (vermeintlich) nicht sachgemäße oder an sich zeitiger gebotene Kursweisung der Bergfahrer befolgen müssen (BGH aaO m.w.N.; Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 18. März 2013 – 475 Z = ZfB 2013, Sammlung Seite 2232 ff.). Das gilt nur dann nicht, wenn ein Bergfahrer entgegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV keinen geeigneten Weg für den Talfahrer freigelassen hat oder wenn sonst Umstände vorliegen, die es der Talfahrt nach § 1.05 RheinSchPV erlauben, von der Kursweisung des Bergfahrers abzuweichen. Den Beweis dafür hat der Talfahrer zu erbringen.

Bei Zugrundelegung dieser Regel war es der Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« nicht erlaubt, unter Missachtung der Kursweisung des zu Berg kommenden TMS »Piz Gloria« den Kurs wie geschehen nach rechtsrheinisch auf eine Begegnung Backbord an Backbord auszurichten.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat es auf Grund der Aussagen der im Verklarungsverfahren vernommenen Zeugen als erwiesen angesehen, dass der Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« mittels einer ersten Funkdurchsage auf UKW-Kanal 10 für die anstehende Begegnung eine Kursweisung Steuerbord an Steuerbord für die Talfahrt erteilt hat und dass die Beklagten zu 2 und 3 diese Kursweisung – ungeachtet der fehlenden Angaben zu Name und Art des Fahrzeugs, Standort und Position – zutreffend dem ersten auf dem Radarbild sichtbaren Bergfahrer (TMS »Piz Gloria«) zugeordnet und auf den von ihnen zu Tal geführten Schubverband bezogen haben. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Entfernung Bug zu Bug zwischen TMS »Piz Gloria« und dem SV »Carmel/GL 2500« nach den übereinstimmenden Angaben der Parteien ca. 1.100 m. Auf diese Entfernung war es ohne jeden Zweifel möglich, der Kursweisung Folge zu leisten und durch Einhaltung eines Kurses im linksrheinischen Teil der 150 m breiten Fahrinne die anstehende Begegnung mit der Bergfahrt Steuerbord an Steuerbord durchzuführen. Auch die Beklagten stellen dies nicht in Abrede, sondern machen nur geltend, dass zu einem späteren Zeitpunkt, als sich der Abstand zwischen den Fahrzeugen verringert und der Schubverband auf Steuerbordkurs bereits im rechthelischen Teil der Fahrinne fuhr, eine Kursänderung des Schubverbands nach Backbord nicht mehr gefahrlos möglich gewesen sei. Das vermag die Schiffsführung des Schubverbands indessen nicht zu entlasten, denn diesen weisungswidrig auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichteten Kurs durfte der talfahrende Schubverband schon gar nicht einschlagen.

Die Beklagten haben ihre abweichenden Behauptungen zur Fahrweise der beteiligten Fahrzeuge bei der Annäherung an die Unfallstelle nicht zu beweisen vermocht. Den Angaben der Schiffsführer B und R im Verklarungsverfahren zu einem angeblich zunächst linksrheinischen Kurs der Bergfahrer stehen nicht nur die Aussagen der Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« und des TMS »Bohemia«, sondern auch die Auswertung der Radaraufzeichnungen auf TMS »Bohemia« durch den Sachverständigen Dr.-Ing. Sa entgegen. Denn danach fuhr die beiden Bergfahrer bereits ab Rheinkilometer 768 ständig im rechthelischen Teil der Fahrinne mit einem seitlichen Abstand zum rechtsrheinischen Rand der Fahrinne von maximal 40 m. Dem zu Tal kommenden Schubverband

stand somit durchgängig die verbleibende Fahrinnenbreite von mehr als 100 m für die gewiesene Begegnung Steuerbord an Steuerbord zur Verfügung. Dass diese Fahrinnenbreite nicht ausgereicht hätte, um die aus Sicht der Talfahrt starke Rechtskurve zu passieren, ohne in den linksrheinischen Hang zu verfallen, machen die Beklagten selbst nicht geltend. Damit ist den Beklagten der ihnen obliegende Beweis ihrer Behauptung, die Bergfahrt habe dem Talfahrer keinen geeigneten Weg für die geforderte Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen, nicht gelungen. Denn wie das Rheinschifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat, hätte die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« nichts weiter tun müssen, als den ursprünglichen Kurs im linksrheinischen Teil der Fahrinne beizubehalten, um die anstehende Begegnung Steuerbord an Steuerbord gefahrlos durchführen zu können.

Jedenfalls aber hätte die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« den weisungswidrig zum rechtsrheinischen Ufer hin ausgerichteten Kurs unverzüglich nach Backbord ändern müssen, nachdem ihr Ansinnen, die Begegnung mit der Bergfahrt Backbord an Backbord durchzuführen, vom Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« abgelehnt und die Begegnungswweisung Steuerbord an Steuerbord ausdrücklich wiederholt worden war. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hätte die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« Veranlassung gehabt, sich über den Verlauf der Fahrinne im Bereich der anstehenden Begegnung zu vergewissern und ihre bisherige Auswertung des Radarbilds unter Berücksichtigung des Verlaufs der Fahrinne zu überprüfen. Dass dergleichen geschehen sei, ist dem Vorbringen der Beklagten nicht zu entnehmen. Stattdessen haben die Schiffsführer des SV »Carmel/GL 2500« unter fortgesetzter Missachtung der Begegnungswweisung des TMS »Piz Gloria« den nach rechtsrheinisch gerichteten Kurs beibehalten und die von der Bergfahrt ausdrücklich abgelehnte Begegnung Backbord an Backbord zu erzwingen versucht. Ein solches Verhalten ist in höchstem Maße unverantwortlich und als besonders grobes Verschulden zu werten.

Ein Mitverschulden des Schiffsführers S des TMS »Piz Gloria« hat das Rheinschifffahrtsgericht zu Recht verneint.

Die Beklagten haben ihre Behauptung, TMS »Piz Gloria« habe einen auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichteten, zumindest aber unklaren Kurs gefahren, angesichts des Ergebnisses der gutachterlichen Auswertung der Radaraufzeichnungen auf TMS »Bohemia« nicht beweisen können. Dabei kann dahinstehen, welcher Erkenntniswert dem von den Beklagten vorgelegten Privatgutachten des Sachverständigen Dipl. Ing. B beizumes-

sen ist. Denn jedenfalls die Auswertungen der mit der Tresco-Karte unterlegten Radaraufzeichnungen durch den gerichtlichen Gutachter Dr.-Ing. Sa belegen das Gegenteil der von den Beklagten behaupteten Fahrweise der Bergfahrt. Ein Bergfahrer, der wie TMS »Piz Gloria« beständig den rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne anhält und an seiner Steuerbordseite mehr als 100 m Raum für die Begegnung mit der Talfahrt lässt, hat seinen Kurs – für die Talfahrt offensichtlich – nicht auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichtet. Diese Erkenntnis hätte sich auch der Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« aufdrängen müssen, wenn sie das Radarbild unter Berücksichtigung des Verlaufs der Fahrrinne ausgewertet hätte.

Der Umstand, dass Schiffsführer S das TMS »Piz Gloria« innerhalb der Fahrrinne an deren rechtsrheinischem Rand zu Berg führte und nicht einen Kurs außerhalb der Fahrrinne über den rechtsrheinischen Grund wählte, ist dem Schiffsführer des TMS »Piz Gloria« nicht als Verschulden anzulasten. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Wasserstand; wie die Beklagten behaupten, einen solchen Kurs risikolos erlaubt hätte. Denn für ein Verlassen der Fahrrinne bestand weder eine Notwendigkeit noch auch nur ein erkennbarer Anlass. Wie bereits ausgeführt wurde, standen dem zu Tal kommenden Schubverband für die gewiesene Begegnung Steuerbord an Steuerbord zwei Drittel der Fahrinnenbreite und damit bei weitem ausreichend Raum zur Verfügung.

Ein Mitverschulden des Schiffsführers S lässt sich schließlich entgegen der Auffassung der Beklagten auch nicht daraus herleiten, dass TMS »Piz Gloria« zur Vermeidung der drohenden Kollision weiter nach Backbord ausgewichen ist und nicht, wie es die Beklagten für richtig halten, Steuerbordruder gelegt hat, um den Schubverband Backbord an Backbord zu passieren. Schiffsführer S konnte vielmehr auch unmittelbar vor der Kollision

erwarten, dass die Schiffsführung des SV »Carmel/GL 2500« den weisungswidrigen Versuch einer Begegnung Backbord an Backbord aufgeben und den in Steuerbordschräglage zu Tal kommenden Schubverband noch so weit aufstrecken würde, dass die Begegnung Steuerbord an Steuerbord würde durchgeführt werden können. Hätte Schiffsführer S in dieser Situation seinerseits unter Missachtung der eigenen Kursweisung im letzten Augenblick Ruder nach Steuerbord gelegt, wäre er Gefahr gelaufen, in den Kurs des aufstreckenden Schubverbands zu geraten. Dass Schiffsführer S dieses Risiko nicht eingegangen ist, kann ihm nicht als nautisches Fehlverhalten angelastet werden.

Zu Unrecht berufen sich die Beklagten für ihre gegenteilige Auffassung auf das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 29. Mai 1972 (VersR 1972, 875). Mit der vom Bundesgerichtshof in dieser Entscheidung beurteilten Situation ist der vorliegende Fall, wie die Klägerin und ihre Streithelferin mit Recht geltend machen, nicht vergleichbar. Nach den Radaraufzeichnungen auf TMS »Bohemia« näherten sich beide Bergfahrer der Talfahrt ohne eine Kursänderung beständig nahe am rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne. Nach den Aussagen der im Verklarungsverfahren vernommenen Zeugen gab TMS »Piz Gloria« eine von der Talfahrt auch richtig zugeordnete Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord und lehnte die von der Talfahrt geforderte Begegnung Backbord an Backbord – unter Wiederholung der Begegnungsweisung Steuerbord an Steuerbord – ausdrücklich ab. Bei dieser Ausgangslage war aus der Sicht der Schiffsführung des TMS »Piz Gloria« keineswegs sicher absehbar, dass SV »Carmel/GL 2500« den auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichteten Kurs zum rechtsrheinischen Ufer beibehalten und nicht endlich die – wiederholte – Kursweisung befolgen und aus der Steuerbordschräglage aufstrecken würde. Wenn Schiffsführer S sich in dieser Situation dafür entschied, dem

nahenden Schubverband nach Backbord über den Fahrinnenrand hinaus auszuweichen, um der Talfahrt die gesamte Breits der Fahrrinne für die Begegnung zu überlassen, anstatt riskant die eigene Kursweisung zu missachten und Gefahr zu laufen, in den zu korrigierenden Kurs der Talfahrt zu geraten und zudem, worauf die Klägerin zutreffend hinweist, das auf gleichem Kurs in kurzem Abstand folgende TMS »Bohemia« in größte Schwierigkeiten zu bringen, so kann ihm dies nicht als Mitverschulden angelastet werden. Das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hat mit Urteil vom 1. August 1995 (ZfB 1996, Sammlung Seite 1586 f.) für einen im Wesentlichen vergleichbaren Fall ein Mitverschulden des auf seiner Kursweisung beharrenden Bergfahrers mit folgender Begründung verneint:

»Durch Kursweisung festgelegte gefahrlose Kurse dürfen grundsätzlich nicht mehr abgeändert werden. Gerade ein Abweichen von dem festgelegten Kurs auf eine kurze Entfernung erhöht die Gefahr des Zusammenstoßes erheblich. Wenn der Bergfahrer erkennt, dass seine Kursweisung von dem Talfahrer nicht beachtet wird, kann es allerdings seine nautische Sorgfaltspflicht gebieten, einen von der Weisung abweichenden Kurs zu wählen, um eine Kollision zu vermeiden. Im vorliegenden Fall war Schiffsführer H aber nicht gehalten, noch den Versuch zu unternehmen, die von dem Talfahrer gewünschte Begegnung Steuerbord/Steuerbord durchzuführen. Nachdem die zuvor gefahrenen Kurse eine problemlose Begegnung Backbord/Backbord entsprechend der von Schiffsführer H erteilten Kursweisung ermöglicht hatten – MTS »O« stand mehr als die Hälfte des Fahrwassers nach rechtsrheinisch hin zur Verfügung – und die Schiffe nun ... mit den Köpfen aufeinander zufuhren, wäre es Sache des (Talfahrers) gewesen, der Kursweisung des Bergfahrers endlich Folge zu leisten und seinerseits nach Steuerbord auszuweichen, statt in Richtung auf das linksrheinische Ufer zu rudern.«