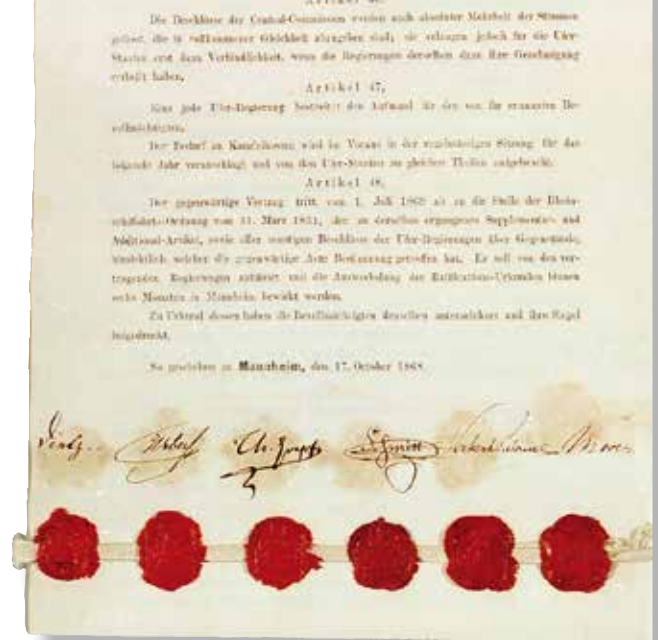


# Haftung im Schubverband



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

**Der Eigner eines Schubleichters haftet im Falle einer Schiffshavarie nicht für Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung des Schubbootes, dessen Eigner nicht er, sondern ein anderer ist. Etwas anderes gilt nur, wenn der Geschädigte darlegen und beweisen kann, dass das fehlerhaft handelnde Besatzungsmitglied auch im Dienste des Eigners des Schubleichters stand, zum Beispiel, weil er auch von diesem ausgewählt und überwacht wurde und Weisungen erhalten konnte.**

**Eine analoge Anwendung der Vorschriften der §§ 92b iVm 3 I BinSchG auf das Verhältnis zwischen Schubbootführer und dem Eigner eines fremden Schubleichters ist nicht möglich, wenn es nicht um den Verantwortungsbereich des Eigners des Schiffsleichters geht, sondern um die Verantwortlichkeit bei der Führung des Schubverbandes auf der Reise.**

**Ein regelwidriges Verhalten ist als Manöver des letzten Augenblickes nur dann gerechtfertigt und zulässig, wenn die Notwendigkeit dazu völlig klar ist. Dies ist nicht der Fall, wenn ein nautischer Sachverständiger im Prozess die Notwendigkeit verneint.**

Urteil des Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 4. Juni 2018, Az.: 514 Z-2/18 (Rheinschiffahrtsgericht Kehl, Az.: 4 C 42/16 SchRh).

## Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision. Diese hat sich am 15. März 2015 gegen 00:30 Uhr auf dem Rhein bei Rheinkilometer 310,5 im Vorkanal der Schleuse Gamsheim zwischen dem zu Tal fahrenden Koppelverband »Camaro« – bestehend aus dem Schubboot MS »Camaro« und den drei Schubleichtern SL »Camaro 1«, SL »Camaro IX« und SL »Camaro X« (im Folgenden: KV »Camaro«) – und dem zu Berg fahrenden TMS »Matrico« ereignet; beide Schiffe wurden bei dem Unfall erheblich beschädigt. Die Klägerin ist die führende Schiffsversicherung des TMS »Matrico«. Sie hat dem Schiffseigner Deckung gewährt und dessen Schaden reguliert. Die Beklagte zu 1 ist die Schiffseignerin des MS »Camaro« und des SL »Camaro 1«, die Beklagte zu 2 ist die Schiffseignerin des SL »Camaro IX« und des SL »Camaro X«. Der Beklagte zu 3 war zum Unfallzeitpunkt der verantwortliche Schiffsführer des Koppelverbandes ...

Das Rheinschiffahrtsgericht hat zur Klärung des Unfallhergangs ein schriftliches Sachverständigengutachten eingeholt und den Sachverständigen ergänzend mündlich angehört. Mit Grund- und Teilverurteil vom 31. Mai 2017 hat es den Klä-

geanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und die Klage im Übrigen abgewiesen ...

## Entscheidungsgründe:

Die jeweils zulässigen Berufungen der Klägerin und der Beklagten zu 1 und 3 haben keinen Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass die Schiffsführungen des KV »Camaro« und des TMS »Matrico« den Unfall jeweils zur Hälfte verschuldet haben. Begründet ist nur die Berufung der Beklagten zu 2, deren Haftung insgesamt ausscheidet.

1. Die Schiffsführung von TMS »Matrico« hat sowohl gegen die Verpflichtung nach § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen, wonach beim Begegnen alle Fahrzeuge die rechte Seite einhalten müssen, soweit dies für die gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord notwendig ist, als auch gegen ihre Verpflichtung nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV, weil sie den Kurs in einer Weise geändert hat, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Hiervon ist das Rheinschiffahrtsgericht unter Zugrundelegung der Feststellungen des Sachverständigen, die auch von der Klägerin nicht in Frage gestellt werden, zutreffend ausgegangen. Soweit die Klägerin die Ansicht vertritt, das Manöver sei aufgrund eines Manövers des letzten Augenblickes gerechtfertigt, vermag sie hiermit nicht durchzudringen. Gemäß § 1.05 RheinSchPV müssen zwar

die Schiffsführer bei unmittelbar drohender Gefahr alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch abzuweichen. Ein regelwidriges Verhalten ist nach dieser Vorschrift aber nur zulässig, wenn die Notwendigkeit dazu völlig klar ist (vgl. Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl., § 1.05 Rn. 1; BGH, VersR 1971, 362 zu § 5 BinnSchStrO a.F.). Hier von kann auf der Grundlage der Feststellungen des Sachverständigen nicht ausgegangen werden. Der Sachverständige hat nämlich bestätigt, dass der Platz am linken Ufer für TMS »Matrico« für eine Begegnung Backbord an Backbord groß genug gewesen sei und TMS »Matrico« seinen Kurs am linken Ufer hätte beibehalten müssen. In diesem Fall hätte der KV »Camaro« noch die Möglichkeit gehabt, den Verband zu »strecken«, um mit dem Hinterschiff weiter von linken Fahrinnenrand abzukommen.

2. Die Schiffsführung des KV »Camaro« hat ihrerseits gegen das in § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV geregelte Rechtsfahrgebot verstoßen. Sie hätte, wie der Sachverständige überzeugend dargelegt hat, frühzeitig einen größeren Kurs nach Steuerbord wählen müssen, um auf die Querströmung zu reagieren und weniger weit über die Fahrinnenmitte zu geraten. Entgegen der Auffassung der Beklagten traf die Schiffsbesatzung des KV »Camaro« die Verpflichtung dieser Vor-

schrift nicht erst kurz vor oder bei der Begegnung. Nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten bemerkte ihre Schiffsführung bereits während der Ausfahrt aus dem Vorkanal auf dem Radar ein Schiff in der Bergfahrt, das sich in der Zufahrt zur Schleuse befand. Bereits zu diesem Zeitpunkt stand fest, dass es zu einer Begegnung mit diesem Schiff, es handelte sich um das TMS »Matrico«, kommen würde. Die Schiffsführung des Koppelverbandes hätte deshalb die erforderlichen Maßnahmen ergreifen müssen, um in der rechten Fahrinnenseite zu bleiben. Wie der Sachverständige ebenfalls zutreffend ausgeführt hat, bestand hierzu insbesondere wegen der Querströmung eine besondere Verpflichtung. Wäre die Schiffsführung des Koppelverbandes dieser Verpflichtung nachgekommen, hätte die Kollision vermieden werden können.

3. Da hiernach beide Schiffsführer die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollision von dem Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG). Insoweit ist die Berufungskammer mit dem Rheinschiffahrtsgesicht der Auffassung, dass dem Verschulden der Schiffsführungen das gleiche Gewicht beizumessen ist, so dass die Klägerin lediglich die Hälfte des entstandenen Schadens ersetzt verlangen kann.

4. a) Dies gilt allerdings nur bezogen auf den Beklagten zu 3 als Schiffsführer des KV »Camaro« – er haftet jedenfalls gemäß § 823 Abs. 1 BGB – und bezogen auf die Beklagte zu 1, die als Schiffseignerin des MS »Camaro« gemäß § 92b BinSchG für das Verschulden des Beklagten zu 3 haftet, weil er zur Besatzung des MS »Camaro« gehörte. Eine Haftung der Beklagten zu 2, die lediglich Eignerin der Schubleichter SL »Camaro IX« und SL »Camaro X« ist, scheidet demgegenüber aus. Der Beklagte zu 3 stand nämlich nicht (auch) im Dienste der Beklagten zu ... 2. Dass zwischen dem Schiffsführer des Schubbootes und der Beklagten zu 3 ein Dienstverhältnis bestand, hat entgegen der von der Klägerin in der Berufungserwiderung vertretenen Auffassung auch das Rheinschiffahrtsgesicht nicht mit Tatbestandswirkung festgestellt. In dem Urteil wird er lediglich als Schiffsführer des Koppelverbandes bezeichnet. Darlegungs- und beweispflichtig für die Zugehörigkeit des Beklagten zu 3 zur Besatzung der Beklagten zu 2 ist die Klägerin. An einem entsprechenden Beweisangebot fehlt es indessen, obwohl die Beklagten die Passivlegitimation der Beklagten zu 2 bereits in dem erstinstanzlichen Schriftsatz vom 4. März 2016 gerügt haben.

b) Anlass, eine Haftung der Beklagten zu 2 in entsprechender Anwendung

des § 92b BinSchG zu bejahen, besteht nicht. Vielmehr ist die Berufungskammer mit dem Bundesgerichtshof der Auffassung, dass der Eigner eines Schubleichters nicht für Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung des Schubbootes haftet, dessen Eigner nicht er, sondern ein anderer ist (BGHZ 88, 309). In einem solchen Fall hat der Leichteigner sein Fahrzeug für die Reise in die Obhut eines Schubbootes gegeben, dessen Besatzung nicht von ihm, sondern von dem Schubbooteigner ausgewählt sowie überwacht wird, und der er auch keine die Führung des Schubverbandes betreffenden Weisungen erteilen kann. Insoweit sind die Gegebenheiten grundlegend anders, als wenn ein Leichteigner sein Fahrzeug von einem eigenen Schubboot, also von seinen Leuten, bewegen lässt. Zwar wollen die Vorschriften des § 92b, § 3 Abs. 1 BinSchG Dritte vor den Gefahren, die der Schiffsbetrieb in besonderem Grade mit sich bringt, dadurch schützen, dass sie dem Geschädigten einen zusätzlichen, im allgemeinen wirtschaftlich besser als das Besatzungsmitglied stehenden Schuldner in der Person des Verwenders des Schiffes geben und diesen ohne die Entlastungsmöglichkeit des § 831 BGB haften lassen (vgl. BGHZ 70, 127, 129 f. zu § 3 Abs. 1 BinSchG). Indes sind die Vorschriften dort – auch nicht entsprechend – anwendbar, wo es nicht mehr um den Verantwortungsbereich eines Leichteigners, sondern, wie bei der Führung eines Schubverbandes auf der Reise durch ein fremdes Schubboot, um den des Schubbooteigners und seiner Besatzung geht (BGHZ 88, 309, 313 zu § 3 Abs. 1 BinSchG) ...

#### **Anmerkung der Redaktion:**

*In Übereinstimmung mit dem Bundesgerichtshof hat die Berufungskammer der Rheinzentralkommission entschieden, dass für ein Verschulden der Besatzung eines Schubverbandes nur derjenige Schiffseigner haftet, der das Besatzungsmitglied angestellt, also ausgewählt und überwacht hat und weisungsberechtigt ist. Dies führt dazu, dass im Rahmen der dinglichen Haftung dem Geschädigten nur das oder die Schiffe zur Verfügung stehen, die dem Eigner des Schubbootes gehören, nicht aber fremde, geschobene Leichter.*

*Diese Frage war früher heftig umstritten, die Auffassung des Bundesgerichtshofes ist heute aber herrschende Meinung (Grundlegend dazu Papst, Haftung der Schubschiffahrt, ZfB 1975, Sammlung Seite 625 f mit zahlreichen weiteren Nachweisen, sowie Kircher, ZfB 1984, Sammlung Seite 1056). Die hier vertretene Auffassung hat insbesondere Bedeutung für das Schiffsgläubigerrecht. So ist es ohne weiteres denkbar,*

*dass etwa ein Schubboot mehrere Leichter verschiedener Schiffseigner schiebt und im Havariefalle nur der Eigner des Schubbootes mit einem dinglichen Schiffsgläubigerrecht nach § 102 Ziffer 4 BinSchG dinglich haftet. Wird zum Beispiel das Schubboot schwer beschädigt und annähernd wertlos, die Leichter dagegen nicht, dann kann die dingliche Sicherheit unzureichend sein, weil sich die dingliche Sicherung des Geschädigten auf das Schubboot beschränkt. Das Schiffsgläubigerrecht spielt aber in der Praxis kaum eine Rolle, es wird ausgesprochen selten vollstreckt, da fast alle Schiffe auf den europäischen Wasserstraßen über eine Haftpflichtdeckung verfügen und die Haftpflichtversicherer in der Regel nach Ausrteilung oder Anerkennung regulieren. Binnenschiffe sind aber nicht versicherungspflichtig, so dass es immerhin denkbar ist, dass nicht oder unzureichend versicherte Schiffe auf den europäischen Wasserstraßen unterwegs sind.*

*Die Schiffseignerstellung hat allerdings keinen Einfluss auf die Berechnung der Höchsthaftungssumme nach §§ 4 ff BinSchG, respektive nach dem CLNI. Nach § 5e II und III BinSchG erhöht sich die Höchsthaftungssumme für das Schubboot entsprechend der Tragfähigkeit der Leichter oder gekoppelten Schiffe, ohne dass es auf die Eigentums- oder Ausrüstungsverhältnisse an den beteiligten Schiffen ankommt. Dies wird sich auch nach dem Inkrafttreten des CLNI 2012 als in Deutschland geltendes Recht, was voraussichtlich in 2019 geschehen wird, nicht ändern, da Artikel 6 I lit. a, iv), und v) CLNI 2012 dem heute geltenden Recht entsprechende Regelungen mit erhöhten Haftungsbeträgen vorsieht.*

*Soweit die Berufungskammer das Manöver des letzten Augenblickes beanstandet, da dies nicht völlig eindeutig notwendig gewesen sei, so steht sie damit in Übereinstimmung mit Rechtsprechung und Literatur. Es sollte allerdings bedacht werden, dass in einer schwierigen und gefährlichen nautischen Situation, die durch Verschulden des anderen Havariebeteiligten heraufbeschworen wird, die Entscheidung über ein Manöver des letzten Augenblickes oft schwierig ist und in sehr kurzer Zeit gefällt werden muss. Stellt ein Sachverständiger später am grünen Tisch nachträglich fest, dass das Manöver gar nicht notwendig gewesen sei, dann sollte die Notlage des Schiffsführers, der sich zum Manöver des letzten Augenblickes gezwungen sieht, mindestens bei der Gewichtung des Mitverschuldens, also bei Festlegung der Verschuldensquote, Berücksichtigung finden.*

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main,*

Urteil des Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 4. Juni 2018, Az.: 514 Z-2/18 (Rheinschiffahrtsgericht Kehl, Az.: 4 C 42/16 SchRh) hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg nach öffentlicher Verhandlung vorn 18. April 2018, an welcher teilgenommen haben die Richter und in Anwesenheit der Gerichtskanzlerin, ..., gestützt auf Art. 37 und 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868 in der Fassung vom 20.11.1963 sowie des Art. III ihres Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17.10.1979, folgendes Urteil gefällt:

Es wird Bezug genommen auf:

1. das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 31. Mai 2017, das der Klägerin am 21. Juni 2017 und den Beklagten am 22. Juni 2017 zugestellt worden ist;
2. die Berufungsschrift der Klägerin vom 22. Juni 2017, eingegangen bei Gericht am selben Tag;
3. die Berufungsbegründungsschrift der Klägerin vom 4. Juli 2017, eingegangen bei Gericht am 6. Juli 2017;
4. die Berufungsschrift der Beklagten vom 23. Juni 2017, eingegangen bei Gericht am selben Tag;
5. die Berufungsbegründungsschrift der Beklagten vom 20. Juli 2017, eingegangen bei Gericht am selben Tag;
6. die Berufungserwiderung der Beklagten vom 4. September 2017, eingegangen bei Gericht am selben Tag;
7. die Berufungsantwort der Klägerin vom 11. September 2017, eingegangen bei Gericht am selben Tag;
8. die Akten 4 0 42/16 RHSch des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl,
9. die Akten 4 H 6/15 BSch des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl. Die genannten Akten haben der Berufungskammer vorgelegen.

#### Tatbestand

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision. Diese hat sich am 15. März 2015 gegen 00:30 Uhr auf dem Rhein bei Rheinkilometer 310,5 im Vorkanal der Schleuse Gamsheim zwischen dem zu Tal fahrenden Koppelverband »Camaro« – bestehend aus dem Schubboot MS »Camaro« und den drei Schubleichtern SL »Camaro 1«, SL »Camaro IX« und SL »Camaro X« (im Folgenden: KV »Camaro«) – und dem zu Berg fahrenden TMS »Matrico« ereignet; beide Schiffe wurden bei dem Unfall erheblich beschädigt. Die Klägerin ist die führende Schiffsversicherung des TMS »Matrico«. Sie hat dem Schiffseigner Deckung gewährt und dessen Schaden reguliert. Die Beklagte zu 1 ist die Schiffseignerin des MS »Camaro« und des SL »Camaro 1«, die Beklagte zu 2 ist die Schiffseignerin des SL »Camaro IX« und des SL »Camaro X«. Der Beklagte zu 3 war zum Unfall-

zeitpunkt der verantwortliche Schiffsführer des Koppelverbands.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten – teils aus übergegangenem, teils aus abgetretenem Recht – Ersatz der von ihr regulierten Schäden. Sie hat die Auffassung vertreten, dass die Havarie auf einem alleinigen Verschulden der Schiffsführung des KV »Camaro« beruhe, diese habe unter Verstoß gegen § 604 Nr. 5 Satz 1 RheinSchPV den Talweg für eine Backbord-Backbord-Begegnung nicht rechtzeitig genommen, sondern sei genau auf den Kopf des entgegenkommenden Bergfahrers gefahren. KV »Camaro« habe an der Backbordseite von TMS »Matrico« selbst nach dessen Notmanöver ein ausreichend breiter Talweg von mindestens 60 bis 70 m Breite zur Verfügung gestanden. Deshalb sei TMS »Matrico« als Bergfahrer auch berechtigt gewesen, den Kurs in die Mitte der Fahrinne zu legen. Ohne den Notstopp des TMS »Matrico« wäre ein weitaus größerer Schaden entstanden.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an sie 133.240,85 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30. Oktober 2015 zu zahlen, wobei die drei Beklagten gesamtschuldnerisch unbeschränkt persönlich haften sollen, die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich mit einem am 15. März 2015 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an MS »Camaro« sowie SL »Camaro 1«, die Beklagte zu 2 zusätzlich dinglich mit einem am 15. März 2015 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an SL »Camaro IX« und SL »Camaro X«, sowie weitere 2.529,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Klagezustellung zu zahlen. Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagten haben die Auffassung vertreten, dass die Kollision allein darauf zurückzuführen sei, dass TMS »Matrico« entgegen § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV schuldhaft beim Begegnen nicht die rechte Seite eingehalten habe, soweit dies für eine gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord notwendig gewesen sei. Sie habe zudem entgegen § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV den Kurs in einer Weise geändert, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeigeführt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat zur Klärung des Unfallhergangs ein schriftliches Sachverständigengutachten eingeholt und den Sachverständigen ergänzend mündlich angehört. Mit Grund- und Teilverteil vom 31. Mai 2017 hat es den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung seiner Entscheidung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Die Klägerin könne von den Beklagten aus abgetretenem bzw. übergegangenem Recht gemäß §§ 823 BGB, 92, 92b, 92c BinSchG in Verbindung mit §§ 86 VVG, 398 BGB die Hälfte des entstandenen Schadens verlangen. Nach der Beweisaufnahme stehe fest, dass die Kollision auf das jeweils gleich schwerwiegende Verschulden der Besatzungen beider Schiffe zurückzuführen sei. Die Schiffsführung von TMS »Matrico« hätte nach den überzeugenden und plausiblen Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen den Unfall vermeiden können, wenn sie die Fahrtrichtung am linken Fahrinnenrand für eine Backbord-Backbord-Begegnung beibehalten oder aber weiter an dem linken Fahrinnenrand gefahren wäre. Dies sei technisch, nautisch und tatsächlich möglich gewesen. In diesem Fall hätte der KV »Camaro« die Möglichkeit gehabt, den Verband zu strecken, um mit dem Hinterschiff weiter vom linken Fahrinnenrand abzukommen, so dass die Kollision vermieden worden wäre. Indem TMS »Matrico« den Kurs geändert habe, sei der Schiffsführung des KV »Camaro« die Strecke verkürzt worden, den Verband zu strecken.

Die Schiffsführung von TMS »Matrico« hätte bei Beachtung der zu erwartenden und vorausgesetzten Streckenkunde und Kenntnis der Örtlichkeit erkennen können, dass KV »Camaro« wegen der dort vorhandenen Strömung versetzen würde. Somit habe die Schiffsführung von TMS »Matrico« gegen die Verpflichtung nach § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen, wonach beim Begegnen alle Fahrzeuge die rechte Seite einhalten müssten, soweit dies für die gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord notwendig sei. Sie habe zudem mit dem Kurswechsel gegen ihre Verpflichtung nach § 6.03 RheinSchPV verstoßen, wonach beim Begegnen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschlossen, ihren Kurs nicht in einer Weise ändern dürften, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Aber auch für die Schiffsführung des KV »Camaro« sei die Kollision vermeidbar gewesen. Hierzu hätte sie, wie der Sachverständige überzeugend dargelegt habe, frühzeitig einen größeren Kurs nach Steuerbord wählen müssen, um auf die Querströmung zu reagieren und weniger weit über die Fahrinnenmitte zu geraten bzw. möglicherweise sogar ganz in der geographisch rechten Fahrinne zu bleiben, wie der Sachverständige bei seiner mündlichen Anhörung ausgeführt habe. Auch KV »Camaro« habe daher gegen die Vorschrift des § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen.

Nach Auffassung des Gerichts wiege das beiderseitige Verschulden im Ergebnis gleich schwer. Insoweit müsse auch berücksichtigt werden, dass beide Schiffs-

fürher den Unfall durch Funkabsprachen hätten vermeiden können.

Gegen dieses Urteil haben die Klägerin sowie die Beklagten form- und fristgerecht Berufung mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingelegt und die jeweiligen Rechtsmittel sodann form- und fristgerecht begründet.

Die Klägerin wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen. Ergänzend trägt sie im Wesentlichen vor:

Das Rheinschiffahrtsgericht bejahe zu Unrecht ein Mitverschulden des bergfahrenden TMS »Matrico« mit der Begründung, es sei dem Bergfahrer zumutbar gewesen, auf die stetig kleiner werdende Lücke zwischen dem Heck des Koppelverbandes und dem geographisch linken Ufer zuzuhalten in der Hoffnung, dass es diesem gelingen könnte, aufzubrechen. Dies sei dem Bergfahrer schon deshalb nicht zuzumuten gewesen, weil der Koppelverband über eine Strecke von 650 Meter nicht in der Lage gewesen sei, sein Heck vom linken Ufer abzuziehen. Die Entscheidung der Schiffsführung des TMS »Matrico«, lieber Kopf auf Kopf statt Kopf auf Seit oder sogar Seit auf Seit zu havariieren, sei richtig gewesen, da dies für ein Tankschiff die ungefährlichere Form eines Zusammenstoßes sei. Die schweren Pflichtverstöße auf Seiten des talfahrenden Koppelverbandes und die durch ihn schuldhaft herbeigeführte unklare und riskante Situation verböten es, die in der Notsituation ex ante nautisch getroffene Entscheidung des Bergfahrers zu kritisieren und ex post durch eine eigene, vermeintlich bessere ersetzen zu wollen. TMS »Matrico« habe auf die durch den Koppelverband schuldhaft herbeigeführte gefährliche Situation mit einem vernünftigen Notmanöver des letzten Augenblicks reagiert.

Der Kardinalfehler des talfahrenden KV »Camaro« liege darin, dass er bei der Ausfahrt aus dem Schleusenvorkanal den sog. »Hechtkopf«- d.h. den Kopf der Mole, die den Schleusenvorhafen von dem Kraftwerkskanal trenne – nicht hart angehalten habe, sondern einen völlig unnötigen und nautisch höchst schädlichen Abstand von dem »Hechtkopf« von 80 m eingehalten habe. In diesem Bereich beginne die Einmündung des Kraftwerkskanals mit der damit verbundenen Querströmung, hätte sich der Koppelverband hieran gehalten, wäre er vollständig in der geographisch rechten Hälfte geblieben; der Bergfahrer wäre damit 60 m Platz in der Fahrinne verblieben. Der zweite nautische Kardinalfehler auf Seiten der Schiffsführung des KV »Camaro« sei es gewesen, unter Autopilot zu Tal zu fahren, statt händisch zu steuern. Entgegen der Auffassung der Beklagten komme es für die Bewertung ihrer Pflichtverletzung nicht nur auf die letzten 100 m vor

der Havariestelle an. Schon bei normalen nautischen Bedingungen auf dem Rhein hätten Bergfahrer und Talfahrer rechtzeitig und eindeutig ihren Kurs so zu legen, dass eine Begegnung gefahrlos möglich sei und der Entgegenkommer rechtzeitig erkenne, dass die von der Bergfahrt angewiesene Begegnungsweise eingehalten werde. Es sei ein allgemeiner nautischer Grundsatz, dass es gerade nicht zulässig sei, auf Risiko zu fahren. Gemäß § 9.04 RheinSchPV müsse der Talfahrer seinen Kurs so legen, dass jedes Risiko für eine Havarie ausgeschlossen sei. Dies sei insbesondere im vorliegenden Fall unbedingt notwendig gewesen, da – wie der Gerichtssachverständige eindrücklich dargelegt habe – die starke Querströmung des Seitenkanals ein dichtes Anhalten des Heckkopfes erfordert und es notwendig gemacht habe, das Schiff händisch zu steuern.

Die Klägerin beantragt, unter Aufhebung des Grund- und Teilmurteils des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 31. Mai 2017 die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären und die Sache für die Durchführung des Höheverfahrens an das Rheinschiffahrtsgericht Kehl zurückzuverweisen.

Die Beklagten beantragen, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Im Wege der eigenen Berufung beantragen die Beklagten, unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage in vollem Umfang abzuweisen.

Die Klägerin beantragt, die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Die Beklagten wiederholen und vertiefen ihr erstinstanzliches Vorbringen. Ergänzend tragen sie im Wesentlichen folgendes vor:

Die alleinige Verantwortlichkeit für den Schiffsunfall treffe die Schiffsführung des TMS »Matrico«. Demgegenüber könne der Schiffsführung des KV »Camaro« kein Verstoß gegen § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV vorgeworfen werden. Allein entscheidend sei, wo sich die Schiffe kurz vor und bei der Begegnung befunden hätten und ob sie ihren Kurs so weit nach Steuerbord gerichtet hätten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord habe stattfinden können. Das sei bei KV »Camaro« der Fall gewesen, der bei der Begegnung auch noch aufgestreckt hätte und mit dem Heck 20 m zum rechten Ufer in den rechten Teil der Fahrinne gekommen wäre, so dass TMS »Matrico« seinen Kurs am linken Ufer einfach hätte beibehalten müssen. Der Sachverständige habe bei seiner Anhörung auch bestätigt und mehrfach betont, dass der Platz am linken Ufer für »TMS Matrico« für eine Begegnung Backbord an Backbord immer groß genug gewesen sei. Entscheidend sei, dass nach den Feststel-

lungen des Sachverständigen der Bergfahrer »TMS Matrico« unbedingt auf seiner linken Seite nahe am linken Ufer hätte beibehalten müssen. Schließlich habe sich das Rheinschiffahrtsgericht nicht damit auseinandergesetzt, dass der Schiffsführer von KV »Camaro« den Bergfahrer über Kanal 10 angesprochen und dann auch die Decksbeleuchtung angeschaltet und ein Achtung-Signal gegeben habe. Entscheidend sei, dass der Unfall auf zwei ganz gravierenden Pflichtverletzungen des Bergfahrers beruhe, der beim Begegnen nicht die rechte Seite eingehalten habe und zudem eine Kursänderung in den rechten Teil der Fahrinne und damit in den Kurs des Talfahrers vorgenommen habe.

Unabhängig davon scheidet eine Haftung der Beklagten zu 2 von vorneherein aus, weil der Beklagte zu 3 als Schiffsführer von MS »Camaro« nicht zur Schiffsbesatzung der Beklagten zu 2 gehört habe und ihr deshalb ein etwaiges Verschulden des Beklagten zu 3 nicht zugerechnet werden könne. Der Leichtereigner hafte nicht für Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung des Schubboots, das – wie hier – einem anderen gehöre.

#### ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE.

Die jeweils zulässigen Berufungen der Klägerin und der Beklagten zu 1 und 3 haben keinen Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass die Schiffsführungen des KV »Camaro« und des TMS »Matrico« den Unfall jeweils zur Hälfte verschuldet haben. Begründet ist nur die Berufung der Beklagten zu 2, deren Haftung insgesamt ausscheidet.

1. Die Schiffsführung von TMS »Matrico« hat sowohl gegen die Verpflichtung nach § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen, wonach beim Begegnen alle Fahrzeuge die rechte Seite einhalten müssen, soweit dies für die gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord notwendig ist, als auch gegen ihre Verpflichtung nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV, weil sie den Kurs in einer Weise geändert hat, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Hiervon ist das Rheinschiffahrtsgericht unter Zugrundelegung der Feststellungen des Sachverständigen, die auch von der Klägerin nicht in Frage gestellt werden, zutreffend ausgegangen. Soweit die Klägerin die Ansicht vertritt, das Manöver sei aufgrund eines Manövers des letzten Augenblicks gerechtfertigt, vermag sie hiermit nicht durchzudringen. Gemäß § 1.05 RheinSchPV müssen zwar die Schiffsführer bei unmittelbarer drohender Gefahr alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von dieser Verordnung abzuweichen. Ein regelwidriges Verhalten ist nach dieser Vorschrift aber nur zulässig, wenn die Notwendigkeit dazu völlig klar ist (vgl. Bemm/v. Wald-

stein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl., § 1.05 Rn. 1; BGH, VersR 1971, 362 zu § 5 BinnSchStrO a.F.). Hier- von kann auf der Grundlage der Feststel- lungen des Sachverständigen nicht aus- gegangen werden. Der Sachverständige hat nämlich bestätigt, dass der Platz am linken Ufer für TMS »Matrico« für eine Begegnung Backbord an Backbord groß genug gewesen sei und TMS »Matrico« seinen Kurs am linken Ufer hätte beibe- halten müssen. In diesem Fall hätte der KV »Camaro« noch die Möglichkeit ge- habt, den Verband zu »strecken«, um mit dem Hinterschiff weiter von linken Fahr- rinnenrand abzukommen.

2. Die Schiffsführung des KV »Cama- ro« hat ihrerseits gegen das in § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV geregelte Rechtsfahrge- bot verstoßen. Sie hätte, wie der Sach- verständige überzeugend dargelegt hat, frühzeitig einen größeren Kurs nach Steuerbord wählen müssen, um auf die Querströmung zu reagieren und weni- ger weit über die Fahrrinnenmitte zu ge- raten. Entgegen der Auffassung der Be- klagten traf die Schiffsbesatzung des KV »Camaro« die Verpflichtung dieser Vor- schrift nicht erst kurz vor oder bei der Be- gegnung. Nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten bemerkte ihre Schiffsfüh- rung bereits während der Ausfahrt aus dem Vorkanal auf dem Radar ein Schiff in der Bergfahrt, das sich in der Zufahrt zur Schleuse befand. Bereits zu diesem Zeit- punkt stand fest, dass es zu einer Begegnung mit diesem Schiff, es handelte sich um das TMS »Matrico«, kommen wür- de. Die Schiffsführung des Koppelver- bandes hätte deshalb die erforderlichen Maßnahmen ergreifen müssen, um in der rechten Fahrrinnenseite zu bleiben. Wie der Sachverständige ebenfalls zutreffend ausgeführt hat, bestand hierzu insbeson- dere wegen der Querströmung eine be- sondere Verpflichtung. Wäre die Schiffs- führung des Koppelverbandes dieser Verpflichtung nachgekommen, hätte die Kollision vermieden werden können.

3. Da hiernach beide Schiffsführer die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollisi- on von dem Grad des jeweiligen Ver- schuldens ab (§ 92c BinSchG). Insoweit

ist die Berufungskammer mit dem Rhein- schiffahrtsgericht der Auffassung, dass dem Verschulden der Schiffsführungen das gleiche Gewicht beizumessen ist, so dass die Klägerin lediglich die Hälfte des entstandenen Schadens ersetzt verlan- gen kann.

4. a) Dies gilt allerdings nur bezogen auf den Beklagten zu 3 als Schiffsführer des KV »Camaro« – er haftet jedenfalls ge- mäß § 823 Abs. 1 BGB – und bezogen auf die Beklagte zu 1, die als Schiffseig- nerin des MS »Camaro« gemäß § 92b BinSchG für das Verschulden des Be- klagten zu 3 haftet, weil er zur Besatzung des MS »Camaro« gehörte. Eine Haftung der Beklagten zu 2, die lediglich Eignerin der Schubleichter SL »Camaro IX« und SL »Camaro X« ist, scheidet demgegen- über aus. Der Beklagte zu 3 stand näm- lich nicht (auch) im Dienste der Beklagten zu 2. Dass zwischen dem Schiffsführer des Schubbootes und der Beklagten zu 3 ein Dienstverhältnis bestand, hat ent- gegen der von der Klägerin in der Be- rufungserwiderung vertretenen Auffas- sung auch das Rheinschiffahrtsgericht nicht mit Tatbestandswirkung festge- stellt. In dem Urteil wird er lediglich als Schiffsführer des Koppelverbandes be- zeichnet. Darlegungs- und beweispflich- tig für die Zugehörigkeit des Beklagten zu 3 zur Besatzung der Beklagten zu 2 ist die Klägerin. An einem entsprechenden Be- weisangebot fehlt es indessen, obwohl die Beklagten die Passivlegitimation der Beklagten zu 2 bereits in dem erstinstanz- lichen Schriftsatz vom 4. März 2016 ge- rügt haben.

b) Anlass, eine Haftung der Beklag- ten zu 2 in entsprechender Anwendung des § 92b BinSchG zu bejahen, besteht nicht. Vielmehr ist die Berufungskam- mer mit dem Bundesgerichtshof der Auf- fassung, dass der Eigner eines Schub- leichters nicht für Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung des Schubbootes haftet, dessen Eigner nicht er, sondern ein anderer ist (BGHZ 88, 309). In einem solchen Fall hat der Leich- tereigner sein Fahrzeug für die Reise in die Obhut eines Schubbootes gegeben, dessen Besatzung nicht von ihm, son- dern von dem Schubbooteigner ausge-

wählt sowie überwacht wird, und der er auch keine die Führung des Schubver- bandes betreffenden Weisungen ertei- len kann. Insoweit sind die Gegebenhei- ten grundlegend anders, als wenn ein Leichtereigner sein Fahrzeug von einem eigenen Schubboot, also von seinen Leu- ten, bewegen lässt. Zwar wollen die Vor- schriften des § 92b, § 3 Abs. 1 BinSchG Dritte vor den Gefahren, die der Schiffs- betrieb in besonderem Grade mit sich bringt, dadurch schützen, dass sie dem Geschädigten einen zusätzlichen, im all- gemeinen wirtschaftlich besser als das Besatzungsmitglied stehenden Schuld- ner in der Person des Verwenders des Schiffes geben und diesen ohne die Ent- lastungsmöglichkeit des § 831 BGB haf- ten lassen (vgl. BGHZ 70, 127, 129 f. zu § 3 Abs. 1 BinSchG). Indes sind die Vor- schriften dort – auch nicht entsprechend – anwendbar, wo es nicht mehr um den Verantwortungsbereich eines Leichter- eigners, sondern, wie bei der Führung eines Schubverbandes auf der Reise durch ein fremdes Schubboot, um den des Schubbooteigners und seiner Besat- zung geht (BGHZ 88, 309, 313 zu § 3 Abs. 1 BinSchG).

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten zu 2 wird das Urteil des Amtsgerichts – Rhein- schiffahrtsgerichts – Kehl vom 31. Mai 2017 7 4 C 42/16 RhSch – teilweise geän- dert und insgesamt wie folgt neu gefasst: Der Klageanspruch wird bezogen auf die Beklagten zu 1 und 3 dem Grunde nach zu 1/2 für gerechtfertigt erklärt.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen. Die Berufungen der Klägerin und der Be- klagten zu 1 und 3 gegen das vorerwäh- nte Urteil werden zurückgewiesen.

Die außergerichtlichen Kosten der Be- klagten zu 2 in erster und zweiter Instanz trägt die Klägerin.

Die außergerichtlichen Kosten der Klä- gerin und der Beklagten zu 1 und 3 in der Berufungsinstanz tragen die Kläge- rin und die Beklagten zu 1 und 3 jeweils zur Hälfte.

Im Übrigen bleibt die Kostenentschei- dung der Schlussentscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts vorbehalten.