

BUNDESGERICHTSHOF

23

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 36/91

URTEIL

Verkündet am:
18. November 1991
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. S. [REDACTED] (SFT) AG, St. A [REDACTED] 8, CH-B [REDACTED],
vertreten durch Herrn G. W. [REDACTED] und Frau A. M. [REDACTED],
L [REDACTED] 34, CH-B [REDACTED],
2. Schiffsführer Willem Mattheus O [REDACTED], D [REDACTED] 47,
NL-SE R [REDACTED] von MTS "C [REDACTED]",

Beklagte
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. B [REDACTED]
und Dr. K [REDACTED] -

g e g e n

G [REDACTED] Gesellschaft für Öltransporte mbH, vertreten durch
den Geschäftsführer Ulf L [REDACTED], K [REDACTED] M [REDACTED] 2, H [REDACTED],

Klägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. November 1991 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Boujong und die Richter Brandes, Dr. Hesselberger, Röhricht und Dr. Goette

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln - Rheinschiffahrtsobergericht - vom 21. Dezember 1990 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 12. Januar 1985 kam es auf dem Rhein bei dichtem Nebel und Schneetreiben auf Höhe von Rhein-km 810,5 zu einer Kollision zwischen dem zu Berg fahrenden MTS "C [REDACTED]" und dem leer zu Tal fahrenden Koppelverband bestehend aus dem MTS "G [REDACTED] K [REDACTED]" und dem backbords gekoppelten Tank-leichter "G [REDACTED] T [REDACTED] 3". Der Beklagte zu 2, Schiffsführer des der Beklagten zu 1 gehörenden MTS "C [REDACTED]" fuhr mit Radar, besaß aber kein Radarschifferzeugnis. Die klagende Ausrüsterin des Koppelverbandes verlangt von den Beklagten ihren mit 49.874,65 DM bezifferten Schaden ersetzt. Die Beklagten, die ein hälftiges Mitverschulden eingeräumt haben, haben die Kollision auch darauf zurückgeführt, daß der Führer des Koppelverbandes sich entgegen der in diesem Bereich des Stromes vorgeschriebenen "geregelten Begegnung" nicht rechtsrheinisch gehalten und außerdem weder das Dreitonzeichen oder ein anderes akustisches Zeichen gegeben noch auf die Sprechfunkdurchsagen des Beklagten zu 2 erwidert habe. Gegenüber dem der Klägerin ihrer Meinung nach rechnerisch zustehenden Anspruch von 24.967,18 DM hat die Beklagte zu 1 mit einem Teil ihres eigenen Schadensersatzanspruches aus der Kollision die Aufrechnung erklärt.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Berufung der Beklagten gegen das die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärende Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts zurückgewiesen. Auf die Revision der Klägerin hat der Senat das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückverwiesen. Nach ergänzender Beweisaufnahme hat das Rheinschiffahrtsobergericht wiederum das erstinstanzliche Urteil bestätigt. Mit der erneuten Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter.



Entscheidungsgründe:

Die Revision der Beklagten führt abermals zur Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Rheinschiffahrtsobergericht. Dieses hat auch im zweiten Berufungsverfahren die Mithaftung der Klägerin nicht rechtsfehlerfrei verneint.

Keine Rügen erhebt die Revision allerdings gegen die Feststellungen des Berufungsgerichts, daß sich die Schiffskollision nicht, wie die Beklagten behauptet haben, im linksrheinischen Teil des Stromes in der Nähe des westlichen Ufers, sondern im Bereich der Strommitte ereignet hat, daß sie durch einen "Hauer" des Bergfahrrers nach Backbord hin eingeleitet worden ist und daß sich beide mit Radarhilfe fahrenden Schiffe zu dieser Zeit etwa 350 m voneinander entfernt befunden haben. Diese Annahmen lassen auch keinen Rechtsfehler erkennen.

Auch wenn danach die Unfalldarstellung der zu Berg fahrenden Beteiligten widerlegt ist, ist damit nicht entschieden, daß nicht auch die Klägerin ein unfallursächliches Mitverschulden an der zu den Schäden an beiden Schiffen führenden Kollision trifft. Dies hat auch das Rheinschiffahrtsobergericht nicht verkannt.

Zu Unrecht hält ihm die Revision vor, es habe die Ursächlichkeit der Nichtabgabe von akustischen Warnzeichen für das Unfallgeschehen nicht verneinen dürfen. Sie übersieht, daß das Berufungsgericht in verfahrensfehlerfreier Weise festgestellt hat, daß der bergfahrende Schiffer den entgegenkommenden Talfahrer ohne weiteres rechtzeitig bemerkt und

auch die Gefahr der Kurskollision erkannt hat. Seine Würdigung der Aussage des Schiffsführers Oudakker im Verklarungsverfahren und der Ausführungen des Sachverständigen K., "C." habe sich nach dem Hauer bereits wieder in einer aufstreckenden Gegenbewegung befunden, ist rechtlich möglich und von der Revision hinzunehmen. Aus Rechtsgründen ist es deshalb nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht aufgrund dieses Ergebnisses seiner Würdigung festgestellt hat, daß die Nichtabgabe des Dreitonzeichens nach § 6.32 Nr. 4 RheinSchPV nicht kollisionsursächlich gewesen ist.

Keinen rechtlichen Bedenken unterliegt ferner die Annahme des Rheinschiffahrtsobergerichts, der Talfahrer habe nicht mehr - wie in § 6.32 Nr. 4 lit. b aaO vorgesehen - Bug zu Tal angehalten werden können, weil auf dem Leichter der Heckanker nicht wie bei dem Tankmotorschiff durch Knopfdruck vom Ruderhaus gesetzt werden konnte und deswegen in der konkreten Gefahrenlage nicht genügend Zeit für dieses Manöver blieb.

Rechtsfehlerhaft ist jedoch die Begründung des Rheinschiffahrtsobergerichts, den Schiffsführer des talfahrenden Verbandes treffe auch im übrigen, besonders aber wegen seiner Reaktion auf den Hauer des von dem Beklagten zu 2 geführten MTS "C." kein Mitverschulden. Das Berufungsgericht läßt offen, ob ein Rudermanöver, das den Kurs des Koppelverbandes nach Steuerbord gelegt hätte, zum Erfolg geführt hätte. Für die dritte Instanz ist zugunsten der Beklagten davon auszugehen, daß sich die Kollision durch eine entsprechende Reaktion des Schiffsführers B. hätte vermeiden lassen.

In diesem Zusammenhang hätte das Rheinschiffahrtsobergericht die Ausführungen des Sachverständigen K. in seinem ersten Gutachten berücksichtigen müssen. Danach war der Talfahrer bei einer Geschwindigkeit von rund 20 km/h und seiner leistungsfähigen Ruderanlage imstande, auf einer Strecke von 130 m die Position des Verbandes in erheblichem Umfang - die Ausführungen des Sachverständigen auf S. 4 und 5 des Gutachtens vom 9. April 1987 beziehen sich auf eine Strecke von bis zu 65 m - seitlich zu versetzen. Da nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts die unfallbeteiligten Schiffe rund 350 m voneinander entfernt waren, als die Kollisionsgefahr erkennbar wurde, und der Koppilverband nach Steuerbord hin wenigstens 100 m Raum zur Verfügung hatte, bedürfte es besonderer Begründung, warum sein Schiffsführer B. durch das unterlassene Rudermanöver die Kollision nicht schuldhaft mitverursacht haben soll.

Sollte das Rheinschiffahrtsobergericht aufgrund der erneuten Verhandlung zu der Überzeugung gelangen, daß auch ein ohne schuldhaftes Zögern des Schiffsführers B. eingeleitetes Rudermanöver den Zusammenstoß nicht verhindert hätte, gewinnt der vom Berufungsgericht bisher zu Unrecht nicht gewürdigte Umstand besondere Bedeutung, daß der Koppilverband der Klägerin in dem 250 m breiten Fahrwasser einen Kurs im Bereich der Strommitte gehalten hat. Keinesfalls läßt sich eine Mithaftung der Klägerin mit dem Hinweis auf die - nicht einmal von ihr selbst zu ihrer Entlastung angeführte - Explosionsgefahr des nicht entgasten Tankleichters verneinen. Da an der Unfallstelle geregelte Begegnung vorgeschrieben ist (§ 9.02 Nr. 1 lit. b RheinSchPV 1983), hatten die beteiligten Schiffsführer "beim Begegnen ihren

Kurs so weit nach Steuerbord zu richten, daß die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann" (§ 9.02 Nr. 2 RheinSchPV 1983). Gerade wenn der Umstand, daß der Tankleichter nach einem Benzintransport nicht entgast worden war, außergewöhnliche Gefahren im Falle einer Kollision heraufbeschwor, hatte der Schiffsführer des Talfahrers das Rechtsfahrgebot besonders genau zu beachten. Je weiter er seinen Kurs - dieses Gebot außer acht lassend - nach Backbord gerichtet hat, umso stärker fällt das ihm und nach §§ 92 b, 92 c BinSchG der Klägerin anzulastende Verschulden ins Gewicht. Es kommt deswegen auch auf die bisher vom Rheinschiffahrtsobergericht nicht getroffene Feststellung an, warum der Koppelverband nicht - wie die ihm nachfolgenden Schiffe - einen Kurs näher am rechtsrheinischen Ufer gehalten hat.

Da weitere tatsächliche Feststellungen zu treffen sind,
kann der Senat in der Sache nicht abschließend entscheiden,
der Rechtsstreit ist vielmehr an das Rheinschiffahrtsoberge-
richt zurückzuverweisen.

Boujong

Brandes

Dr. Hesselberger

Röhrich

Dr. Goette