

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 38/66

URTEIL

Verkündet am

18. März 1968

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der C [REDACTED] Reederei für Tanktransporte AG,
vertreten durch den Vorstand, in B [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagte,

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

gegen

1. die N.V. P [REDACTED] s Transport Compagnie in R [REDACTED],
Z [REDACTED], vertreten durch den Direktor,
2. den Schiffsführer Jan Heinrich D [REDACTED] vom TMS "Eric"
in N [REDACTED], P [REDACTED], bei der Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionsbeklagte
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. März 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revisionen beider Parteien gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 3. Dezember 1965 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des TMS "Primula" (1.202 t, 2 x 450 PS). Sie macht mit der Klage aus eigenem und abgetretenem Recht Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt 124.447,75 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die ihr, den Interessenten des TSK "Venus" (795 t) und den Besatzungsangehörigen am 3. Januar 1962 in Höhe von Baerl (km 786) durch Kollision der beiden Schiffe mit dem der Beklagten zu 1 gehörigen, durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführten TMS "Eric" (1.299 t, 750 PS) entstanden sind.

TMS "Eric" befand sich abends bei Dunkelheit mit einer Ladung von 1.180 t Heizöl auf der Bergfahrt und wollte einen Bergzug, bestehend aus dem Schleppboot "Lambert"

- 3 -

und drei Kähnen, an dessen Steuerbordseite überholen. Der aus TMS "Primula" und TSK "Venus" gebildete Schleppzug (künftig Talzug genannt) kam im Leerzustand zu Tal. "Venus" war an Backbordseite von "Primula" gemeert. Der Talzug begegnete dem Bergzug "Lambert" Steuerbord an Steuerbord, wobei beiderseits geblinkt wurde. TMS "Primula" behielt das Blinklicht bei und suchte auch dem TMS "Eric" Steuerbord an Steuerbord zu begegnen, nach der Behauptung der Klägerin deshalb, weil man dasselbe für einen weiteren Anhang des Bergzuges hielt. Dabei kam es in unmittelbarer Nähe des linken Ufers mit dem dorthin ausweichenden "Eric" in der Weise zur Kollision, daß "Venus" das Tankmotorschiff am Steven backbordseits traf und "Primula" sich zwischen den Rümen I und II 7 m über "Eric" schob. Alle drei Fahrzeuge wurden erheblich beschädigt.

Unstreitig hat nach dem Zusammenstoß zwar das grüne, nicht aber das rote Positionslicht auf "Eric" gebrannt. Streitig ist, wann das rote Licht ausgegangen ist. Beide Tankmotorschiffe hatten Radar eingeschaltet.

Die Klägerin behauptet, der Talzug sei so gefahren, daß nach linksrheinisch etwa 30 m Platz gewesen sei. Das Schiff, welches sich später als TMS "Eric" herausgestellt habe, habe man auf TMS "Primula" schon von der Baerler Brücke her bemerkt und festgestellt, daß es im Verhältnis zum Bergzug ziemlich weit nach Steuerbord gelegen habe. Es habe ein Topplicht, aber kein rotes Positionslicht geführt. Das grüne Licht habe man wegen der Rechtskrümmung des Stromes nicht sehen können. Auch habe man kein Überhollicht auf "Eric" bemerkt. Deshalb habe man auf "Primula" das Fahrzeug als letztes Schiff des Schleppzugs "Lambert" angesehen. Es sei im üblichen



Abstand hinter dem Schleppzug gewesen. Mit Rücksicht auf die Fahrweise des Bergfahrzeugs habe TMS "Primula" in der Baerler Brücke ein Achtungssignal gegeben und sich darauf eingerichtet, es Steuerbord an Steuerbord zu passieren. Der Talzug sei mit halber Geschwindigkeit gefahren und habe näherkommend Backbordsignal gegeben, worauf das Bergschiff, das vorher nicht nahe am linken Ufer gefahren sei, zum linken Ufer hin gehalten habe. Dort sei bis dahin Platz für die Durchfahrt des Talzuges gewesen. Zuletzt habe man auf "Primula" die Geschwindigkeit noch weiter herabgesetzt.

Die Klägerin ist der Ansicht, der Unfall sei durch "Eric" verschuldet worden. Das rote Seitenlicht von "Eric", das bei Dunkelheit in erster Linie zur Kenntlichmachung der Kursweisung gehöre, habe schon vor dem Unfall nicht gebrannt. Die Birne sei derart verbraucht gewesen, daß sie längst hätte ausgewechselt werden müssen. Auch hätte man auf "Eric" ein klarstellendes Signal geben müssen.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden des Beklagten zu 2 und behaupten, auf "Eric" seien die Lichter bereits unterhalb von Götterswickerhamm beigesetzt worden. Das Tankmotorschiff sei auch schon bei Stapp zur linken Seite gegangen, habe die Längskribbe bei km 788,15 mit einem Seitenabstand von 50 m umfahren und sei dann noch mehr zum linken Ufer hin gerückt. Mit Rücksicht auf die beabsichtigte Überholung des rechtsrheinisch fahrenden Bergzugs "Lambert" habe TMS "Eric" das Überhollicht eingeschaltet gehabt und sei wegen der Talfahrt bis etwa 30 m an die linksrheinischen Kribben herangegangen. Auf 150 bis 200 m Abstand habe der Beklagte zu 2) gemerkt, daß der Talzug auf TMS "Eric" zugehalten und ein Backbordsignal gegeben habe. "Eric" habe mit einem Steuerbordsignal geant-

wortet und die Maschine auf "stopp" gesetzt, um rückwärts zu machen. Auch habe man auf "Eric" das Ruder nach Steuerbord gedreht. Es habe für den Talzug genügend Raum zur Vorbeifahrt Backbord an Backbord zur Verfügung gestanden. "Eric" habe auch die vorschriftsmäßigen Lichter geführt und sei daher nicht mit einem Anhangschiff des Bergzugs zu verwechseln gewesen.

Das rote Seitenlicht müsse bei dem Zusammenstoß infolge der Erschütterung ausgefallen sein. Die Brenndauer der Birne des Backbordseitenlichts lasse sich erfahrungsgemäß nicht bestimmen; dieselbe brauche erst ersetzt zu werden, wenn sie nicht mehr in Ordnung sei. Man habe bei der Begegnung keine Veranlassung gehabt, ein klarstellendes Signal zu geben, ehe der Talzug auf "Eric" zugehalten habe; dann habe man sofort ein Steuerbordsignal gegeben, die Maschine auf "stopp" gestellt, um rückwärts zu machen, und das Ruder nach Steuerbord gedreht.

Im übrigen hätte man auf "Primula" den weit aus dem Kurs des Bergzuges liegenden Einzelfahrer auf dem Radarschirm schon ohne weiteres als solchen erkennen müssen; ebenso hätte man ihn an dem starken weißen Topplight und am Überhollicht als Einzelfahrer ausmachen können.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Die Berufung beider Parteien ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage dem Grunde nach zum vollen Erfolg verhelfen, während die Beklagten mit ihrer Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfange erstreben. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Führer des Talzuges habe schuldhaft der Weisung des Bergfahrs "Eric" zur Begegnung an Backbord nicht Folge geleistet. Zwar habe auf "Eric" die rote Positionslampe schon vor der Kollision nicht gebrannt, was die Erkennbarkeit der Weisung erschwert habe. Dies lasse aber das Verschulden des Talzugführers nur in milderem Licht erscheinen, ohne es auszuschließen. An dem Überhollicht des Bergfahrs habe man auf "Primula" erkennen müssen, daß der Gegenfahrer ein Einzelfahrer und kein Anhangkahn gewesen sei. Diese Erkenntnis hätte sich auch deshalb aufdrängen müssen, weil der linksrheinisch außerhalb des Kurses des Bergschleppzuges fahrende Bergfahrer immer weiter zum linken Ufer gegangen und dem Bergschleppzug bis mindestens zur Höhe von dessen Anhang Nr. 1 aufgelaufen sei, was im Radarbild hätte erkannt werden können. Auch sei dem Talzugführer vorzuwerfen, daß er trotz der ihm unklaren Verhältnisse nicht zur rechten Zeit mehrere Achtungssignale zwecks Klarstellung der Absichten des Gegenfahrs gegeben habe. Dem Bergfahrer sei vorzuwerfen, daß er nicht rechtzeitig die durch lange Benutzungsdauer verbrauchte Birne des roten Positionslichtes ersetzt habe; darauf beruhe es, daß das rote Licht ausgefallen und dadurch in dem Talfahrer der Irrtum hervorgerufen worden sei, er habe in "Eric" einen Anhangkahn des "Lambert"- Bergschleppzuges vor sich. Das beiderseitige Verschulden sei etwa gleich schwer zu bewerten.

II. 1. Das Berufungsgericht ist auf Grund der Beweisaufnahme ohne Rechtsfehler zu der Überzeugung gekommen, daß das rote Positionslicht (vgl. § 28 Buchstabe b RhSchPVO

mit Bild 1) von "Eric" in dem Zeitpunkt, als der Talzugführer von der Baerler Brücke aus den in der Rechtskrümmung des Stromes hochfahrenden Bergfahrers "Eric" wahrgenommen habe, nicht gebrannt habe. In unzulässiger Weise wendet sich die Revision der Beklagten gegen diese Feststellung.

2. Der Bergfahrer hat für die bevorstehende Begegnung kein Blinklicht gezeigt und damit dem Talfahrer den Weg zur Vorbeifahrt an Backbord gewiesen (§ 38 Nr. 2 RhSchPVO). Diese Weisung war, da der Bergfahrer nach der Feststellung des Berufungsgerichts keinen mit dieser Weisung in Widerspruch stehenden Kurs fuhr, eindeutig und entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht deswegen fehlerhaft, weil auf "Eric" das rote Positionslicht nicht brannte. Die Weisung wird nur durch die in § 38 Nr. 3 RhSchPVO geregelten Zeichen oder durch das Unterlassen dieser Zeichen und ggf. durch die zusätzlichen Schallzeichen entsprechend der Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO gegeben, nicht durch sonstige Zeichen. Das Fehlen eines Positionslichtes des Bergfahrers kann die Erkennbarkeit der Weisung insbesondere dann beeinträchtigen, wenn, wie hier, der Bergfahrer durch das Unterlassen des Blinkens die Begegnung an Backbord vorschreibt, und damit ein der Weisung zuwider handelndes Verhalten des Talfahrers teilweise oder ganz entschuldigen. Unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt hat das Berufungsgericht auch in Wirklichkeit das Verhalten des Talzugführers beurteilt.

3. Das Rheinschiffahrtsobergericht geht davon aus, daß der Talzugführer wegen des Fehlens des roten Positionslichtes und der Nichterkennbarkeit des grünen Positionslichtes in der Stromkrümmung jedenfalls zunächst irrig

angenommen hat, das entgegenkommende Bergfahrzeug sei der letzte Anhang des "Lambert"-Bergschleppzuges, da es nicht selten vorkomme, daß ein Anhangkahn zumal im Hang aus dem Kurs seines Schleppzuges ausschere. Im angefochtenen Urteil wird aber zutreffend ausgeführt, daß der Talzugführer seinen Irrtum selbst mitverschuldet habe. Ein im Hang ausgeschorener Anhangkahn und seine Bewegung müssen von dem Gegenfahrer insbesondere bei Dunkelheit mit größter Aufmerksamkeit beobachtet werden. Das verkennt die Revision der Klägerin. Es kann deshalb keine Rede davon sein, daß das Berufungsgericht dem Fehler rückschauender Betrachtungsweise unterlegen sei, wenn es dem Talzugführer vorwirft, er habe unterlassen, das Fernglas zu benutzen, und deshalb nicht erkannt, daß der Bergfahrer das Überhollicht (§ 43 Nr. 1 b RhSchPVO mit Bild 36) zeigte, das ihn ohne weiteres als Einzelfahrer habe erkennen lassen. Ohne Rechtsfehler legt das angefochtene Urteil dem Talzugführer ferner zur Last, er habe auch im weiteren Verlauf es an der nötigen Sorgfalt fehlen lassen; denn sonst hätte er erkennen müssen, daß der vermeintliche Anhangkahn sich immer weiter zum linken Ufer bewegte, statt in den Kurs des Bergzuges beizugehen, und daß sich der Abstand des "Anhangkahnes" zu den Fahrzeugen des Bergschleppzuges dauernd verringerte, was im Radarbild erkennbar war. Zutreffend ist auch die Ansicht des Berufungsgerichts, der Talzugführer hätte mehrmals Achtungssignal geben müssen, um den nicht zweifelsfrei erkannten Bergfahrer zur Klarstellung seiner Kursabsichten zu veranlassen. Diese Vorsichtsmaßregel war durch die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers geboten.

4. Nach alldem hat der Talzugführer schuldhaft gegen die Vorschriften der §§ 4, 39 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen.

III. Mit Recht hat das Rheinschiffahrtsobergericht angenommen, daß der Führer von "Eric" den Zusammenstoß schuldhaft mitverursacht habe.

1. Die Revision der Beklagten meint, das Fehlen des roten Positionslichts sei für den Zusammenstoß nicht ursächlich geworden; denn da man auf dem Talzug das Überhollicht von "Eric" infolge Unaufmerksamkeit nicht erkannt habe, hätte man auch das rote Seitenlicht nicht bemerkt. Dem kann nicht zugestimmt werden. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß das helle rote Positionslicht viel deutlicher sichtbar ist als das "weiße, gewöhnliche" Überhollicht. In dunkler Nacht bei klarer Luft, wie im vorliegenden Fall, ist für das erstere eine Sichtbarkeit auf etwa 2 km, für das letztere eine solche auf etwa 1 km vorgeschrieben (§ 1 Buchstabe n RhSchPVO). Zutreffend hat daher das Berufungsgericht angenommen, das Fehlen des roten Positionslichtes habe den Irrtum des Talzugführers, ihm komme ein Anhangkahn des Bergzuges entgegen, mit herbeigeführt.

2. Das Fahren bei Nacht ohne das rote Positionslicht verstößt gegen § 28 RhSchPVO. Fällt das Licht während der Fahrt aus und kann es nicht mit der Geschwindigkeit ersetzt werden, die mit Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer erforderlich ist, so darf das Schiff nicht weiterfahren, sondern muß unter Freimachen des Fahrwassers sofort anhalten. Das verkennt die Revision der Beklagten, wenn sie dartun will, auch bei rechtzeitigem Erkennen des Ausfalls des Lichts wäre bis zum Einsetzen einer neuen Birne so viel Zeit vergangen, daß der Zusammenstoß nicht mehr hätte vermieden werden können, weil der Talzugführer das wiederangemachte Licht erst zu spät hätte erkennen können.

3. Das Berufungsgericht hat es offengelassen, ob der Besatzung von "Eric" vorzuwerfen sei, sie habe den Ausfall des roten Lichtes nicht rechtzeitig erkannt. Der insoweit erhobene Revisionsangriff der Beklagten geht ins Leere.

4. Im angefochtenen Urteil wird das Verschulden des Führers von "Eric" darin gesehen, daß er die infolge langer Benutzung schlechte und stark verbrauchte Birne nicht rechtzeitig vor dem Ausbrennen gegen eine neue ausgewechselt habe. Dem tritt der erkennende Senat bei.

Trotz der außerordentlichen Bedeutung der Positionslichter für die Verkehrssicherheit fehlt in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung eine Vorschrift darüber, daß vom Steuerstuhl aus jederzeit erkennbar sein muß, ob die Positionslichter brennen oder nicht. Daß bei dem heutigen Stand der Technik eine entsprechende Vorrichtung getroffen werden kann, ist klar. Sie ist besonders dort einfach herzustellen, wo vom Steuerstuhl aus wenigstens die abgeblendete Seite der Positionslampen sichtbar ist. Auch die Straßenverkehrszeichen sind häufig so eingerichtet, daß von der Rückseite der Zeichen aus durch ein kleines blaues Licht festgestellt werden kann, ob die Zeichen beleuchtet sind. Solange derartige Sicherheitsvorrichtungen auf Schiffen nicht bestehen, muß der Schiffsführer die Gefahr, daß die Birne während der Fahrt ausbrennt, auf das mindestens mögliche Maß herabsetzen. Gewiß ist der Revision der Beklagten zuzugeben, daß die Lebensdauer einer Birne auch noch von anderen Umständen als dem der Brenndauer abhängt. Es kann aber nicht fraglich sein, daß die Brenndauer einer der wichtigsten Umstände, wenn nicht der wichtigste Umstand

für die Lebensdauer einer normalen Birne ist. Dem hat die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers Rechnung zu tragen, zumal die geringfügigen Kosten einer neuen Birne in keinem Verhältnis zu dem Schaden steht, der daraus erwachsen kann, daß die Birne während der Fahrt versagt. Eine Birne in übermäßig langer Brenndauer so lange beizubehalten, bis sie ausbrennt, ist mit der Ausrüstungsvorschrift des § 10 Nr. 1 RhSchPVO nicht vereinbar. Mit Recht hat das Berufungsgericht in dem Unterlassen des rechtzeitigen Auswechselns der verbrauchten Birne einen Verstoß des Führers von "Eric" gegen § 8 BSchG gesehen, der die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach §§ 92, 114 BSchG, § 736 HGB, §§ 823, 840 BGB herbeiführt.

5. Dagegen kann entgegen der Meinung der Revision der Klägerin ein weiteres Verschulden des Schiffsführers von "Eric" nicht darin gesehen werden, daß er unter Verletzung der Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO nicht rechtzeitig ein Steuerbordschallsignal (nur ein solches, nicht ein Achtungssignal kam nach Sachlage in Frage) gegeben habe. Das Blinken des Talzuges brauchte der Führer von "Eric" nicht auf sich zu beziehen, da der Talzug an der Steuerbordseite des Bergzuges vorbeifuhr und daher die Ansicht des Bergfahrers gerechtfertigt war, das Blinken gelte dem Bergzug; dies um so mehr, als der Talzugführer nicht berechtigt war, dem Bergfahrer eine Begegnungsweisung zu erteilen. Da ferner nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil "Eric" schon längere Zeit vor der Begegnung in klar linksrheinischem Kurs in der Nähe des linken Ufers hochfuhr und der Talzug erst 150 bis 200 m vor dem Bergfahrer auf diesen mit Backbordkurs zugefahren ist, kann der Ansicht des Berufungsgerichts, "Eric" habe keinen Anlaß gehabt,

vor diesem Kurswechsel des Talzuges die eigene Kursabsicht durch Steuerbordschallsignal klarzustellen, aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

IV. Die Abwägung von Schuld und Ursache und die darauf beruhende Schadensverteilung läßt keinen Rechtsfehler des angefochtenen Urteils erkennen.

V. Demnach sind beide Revisionen unbegründet. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck