

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 63/88

URTEIL

Verkündet am:
23. Januar 1989
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

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

Beklagte und Revisionskläger,

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

g e g e n

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

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Januar 1989 durch den Vorsitzenden Richter Boujong und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Henze und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 18. Dezember 1987 - 3 U 114/86 - aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ausrüster des MTS "G■■■■ K■■■■" (108,40 m lang; 11,40 m breit; 3.114 t; 2 x 900 PS) und des Tankleichters "G■■■■ T■■■■ 3" (76,44 m lang; 11,20 m breit; 2.463 t). Diese Fahrzeuge fuhren am 12. Januar 1985 auf dem Niederrhein leer zu Tal, wobei der Tankleichter längsseits der Backbordseite des MTS "G■■■■ K■■■■" gekuppelt war. Infolge dichten Nebels und Schneetreibens herrschte unsicheres Wetter. Der Führer des Koppelverbands fuhr deshalb mit Radar. Gegen 8 Uhr kam es zur Begegnung mit dem zu Berg fahrenden MTS "C■■■■" (94,55 m lang; 9,48 m breit; 1.695 t; 975 PS; Ladung 1.395 t Heizöl), dessen Eigner die Beklagte zu 1 ist und dessen Schiffsführer der Beklagte zu 2 gewesen ist. Dieser fuhr ebenfalls mit Radar, besaß allerdings kein Radarschifferzeugnis. Während der Begegnung gerieten der Tankleichter und der Bergfahrer auf Höhe von Rhein-km 810,5 mit den Backbordseiten gegeneinander. Beide Fahrzeuge erlitten Schäden.

Die Klägerin verlangt den von ihr auf 49.874,65 DM bezifferten Unfallschaden von den Beklagten ersetzt. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, durch eine fehlerhafte Fahrweise mit dem von ihm geführten MTS "C■■■■" die Kollision verschuldet zu haben. Entgegen der abgesprochenen Backbordbegegnung habe sein Fahrzeug bei einem Längsabstand von 150 m zu dem Koppelverband plötzlich einen Hauer zum rechten Ufer hin gemacht, so daß es in Strommitte im normalen Weg der Talfahrt zu dem Zusammenstoß gekommen sei. Die Klägerin hat



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 49.874,65 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das MTS "C[REDACTED]".

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie räumen, weil der Beklagte zu 2 kein Radarschifferzeugnis besessen hat, ein hälftiges Mitverschulden ein. Gegen den danach der Klägerin zustehenden Schadensersatzanspruch von - rechnerisch - 24.967,18 DM (= 1/2 von 49.874,65 DM) haben sie mit einer eigenen Schadensersatzforderung aus der Beschädigung des MTS "C[REDACTED]" aufgerechnet. Sie sind der Ansicht, daß der Führer des Koppelverbands die Kollision mitverschuldet habe. Er habe sich mit dem Verband entgegen der ihm erteilten Kursweisung und der für den Unfallbereich vorgeschriebenen "geregelten Begegnung" nicht rechtsrheinisch gehalten, sondern sei nach linksrheinisch in den Kurs des nahe der Kribben fahrenden MTS "C[REDACTED]" geraten; ferner habe er weder das Dreitonzeichen oder ein anderes akustisches Zeichen gegeben noch die Durchsagen des Bergfahrs über Sprechfunk erwidert.

Die Beklagte zu 1 hat MTS "C[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Revision führt zur Zurückverweisung der Sache an das Rheinschiffahrtsobergericht.

1. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, weil ein Mitverschulden des Führers des Koppelverbands an der Kollision zu verneinen sei. Nach dem Beweisergebnis sei MTS "C[REDACTED]" zunächst linksrheinisch gefahren, während sich der Koppelverband im rechtsrheinischen Fahrwasser gehalten habe. Bei diesen Kursen hätten für eine normale Begegnung keinerlei Probleme bestanden. Das habe sich geändert, weil der Bergfahrer - mindestens noch etwa 350 m unterhalb des Koppelverbands - einen Hauer nach Backbord gemacht habe. Hierauf habe der Führer des Koppelverbands richtigerweise mit einer Warnung über Sprechfunk (Kanal 10) reagiert. Hingegen habe er kein Schallsignal zu geben brauchen, weil "der Bergfahrer Kanal 10 eingeschaltet und zuvor noch benutzt hatte". Infolgedessen könne offen bleiben, ob ein solches Signal überhaupt noch erfolgversprechend gewesen wäre. Der Zusammenstoß habe sich im Bereich der Strommitte ereignet. Dort sei MTS "C[REDACTED]" mit Backbordkurs in den Koppelverband hineingefahren.

2. Diese Ausführungen tragen schon aus folgendem Grunde nicht die Verneinung eines Mitverschuldens des Führers des Koppelverbands an der Kollision durch das Rheinschiffahrts-obergericht.

§ 6.32 Nr. 4 RheinSchPV 1983 bestimmt:

"Sobald ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Tal auf dem Radarbildschirm Fahrzeuge bemerkt, deren ... Kurs eine Gefahrenlage verursachen kann, ... muß es a) das Dreitonzeichen nach § 4.06 Buchst. c geben, ... b) seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, Bug zu Tal anhalten"

Hier ist durch die Kursänderung des Bergfahrs in Richtung rechtes Ufer eine Gefahrenlage entstanden. Deshalb hätte der Führer des Koppelverbands unverzüglich das vorgeschriebene Dreitonzeichen geben müssen. Daraus hätte sich für den Bergfahrer, der wegen des fehlenden Radarschifferzeugnisses seines Schiffsführers wie ein Nichtradarfahrer zu behandeln ist (vgl. BGHZ 61, 235, 237; Senatsurt. v. 13. Januar 1986 - II ZR 77/85, VersR 1986, 546), die Pflicht ergeben, in der Nähe des linken Ufers zu bleiben oder dorthin zurückzukehren (§ 6.34 RheinSchPV 1983). Entgegen der Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts war die Abgabe des Dreitonzeichens seitens des Führers des Koppelverbands nicht deshalb entbehrlich, weil er nach Bemerken der Backbordkursänderung des MTS "C[REDACTED]" auf dem Radarbildschirm über Sprechfunk (Kanal 10) gefragt hat, "was der Bergfahrer denn da mache?". Eine solche Frage allein beseitigt nicht die Pflicht, das vorgeschriebene Schallzeichen zu geben (vgl. auch § 4.02 Nr. 1 RheinSchPV 1983), zumal der Führer des Koppelverbands von dem Bergfahrer keine Antwort erhielt und damit nicht einmal

sicher sein konnte, daß dieser seine Frage empfangen sowie verstanden hatte und sie ihn zu einer sofortigen Steuerbordkursänderung veranlassen werde.

Danach hat das Rheinschiffahrtsobergericht zu Unrecht ein schuldhaftes Verhalten der Führung des Koppelverbands verneint. Infolgedessen kommt es auf die von ihm offen gelassene - auf tatsächlichem Gebiet liegende - Frage an, ob die Kollision durch ein Dreitonzeichen des Koppelverbands verhindert worden oder zumindest ihre Folgen wesentlich geringer gewesen wären. Damit es diese nunmehr prüft, war die Sache unter Aufhebung des angefochtenen Urteils an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

3. Bei der erneuten Verhandlung der Sache vor dem Rheinschiffahrtsobergericht wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf ihre weiteren Revisionsrügen zurückzukommen. Insoweit könnte es für das Rheinschiffahrtsobergericht nahe liegen, die mündliche Anhörung des Sachverständigen K. zu wiederholen, nachdem der Tatbestand des angefochtenen Urteils dessen Erklärungen nicht ganz zutreffend wiedergeben soll. Ferner wird das Rheinschiffahrtsobergericht - gegebenenfalls nach ergänzendem Parteivortrag - der bisher nicht weiter erörterten Frage nachzugehen haben, ob die Führung des Koppelverbands wegen der Kursänderung des Bergfahrs nach Backbord nicht auch verpflichtet gewesen ist, den Verband aufzustoppen (vgl. § 6.32 Nr. 4 b RheinSchPV 1983) und,

sofern das zu bejahen sein sollte, ob dadurch der Zusammenstoß oder jedenfalls die schweren Schäden an den Fahrzeugen hätten vermieden werden können.

Boujong

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Henze

Stodolkowitz