

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 64/88

URTEIL

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

in dem Rechtsstreit

S [REDACTED] (SFT) AG, St. A [REDACTED], CH-B [REDACTED], vertreten
durch Herrn G. W [REDACTED] und Frau A. M [REDACTED], L [REDACTED],
CH-B [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

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

2. den Schiffsführer Theodor B [REDACTED], H [REDACTED] str. [REDACTED], M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

WV

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 Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 18. Dezember 1987 - 3 U 113/86 - aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MTS "C[REDACTED]" (94,55 m lang; 9,48 m breit; 1.695 t; 975 PS). Das Schiff fuhr am 12. Januar 1985 mit einer Ladung von 1.395 t Heizöl auf dem Niederrhein zu Berg. Infolge dichten Nebels und Schneetreibens herrschte unsichtiges Wetter. Der Schiffsführer fuhr deshalb mit Radar, besaß allerdings kein Radarschifferzeugnis. Um 8 Uhr kam es zur Begegnung mit einem leer zu Tal fahrenden Koppelverband, bestehend aus MTS "G[REDACTED] K[REDACTED]" (108,40 m lang; 11,40 m breit; 3.114 t; 2 x 900 PS) und dem backbords gekuppelten Tankleichter "G[REDACTED] T[REDACTED] 3" (76,44 m lang; 11,20 m breit; 2.463 t). Dabei gerieten der Bergfahrer und der Tankleichter auf Höhe von Rhein-km 810,5 mit ihren Backbordseiten gegeneinander. Beide Fahrzeuge erlitten Schäden.

Die Klägerin hat ihren Unfallschaden auf 363.191 DM beziffert. Hiervon verlangt sie von der Beklagten zu 1, der Ausrüsterin des Koppelverbands, und von dem Beklagten zu 2, der den Verband geführt hat, 156.628,18 DM ersetzt. Bei der Berechnung dieses Betrages hat sie ein hälftiges Mitverschulden ihres Schiffsführers wegen des fehlenden Radarschifferzeugnisses berücksichtigt und von dem hälftigen Schadensbetrag (= 181.595,50 DM) weitere 24.961,32 DM abgesetzt, mit denen sie in einem Parallelrechtsstreit gegen die dort von der Beklagten zu 1 geltend gemachte Schadensersatzforderung aufgerechnet hat. Die Klägerin wirft dem Beklagten zu 2 vor, sich mit dem Koppelverband entgegen der



ihm erteilten Kursweisung und der für den Unfallbereich vorgeschriebenen "geregelten Begegnung" nicht rechtsrheinisch gehalten zu haben, sondern nach linksrheinisch in den Kurs des dort nahe den Kribben zu Berg kommenden MTS "C [REDACTED]" geraten zu sein; ferner habe er weder das Dreitonzeichen oder ein anderes akustisches Zeichen gegeben noch die Durchsagen des Bergfahrsers über Sprechfunk erwidert. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 156.628,18 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das MTS "G [REDACTED] K [REDACTED]".

Nach Ansicht der Beklagten trifft die Schuld an der Kollision allein den Schiffsführer des MTS "C [REDACTED]". Obwohl zwischen ihm und dem Beklagten zu 2 eine Backbordbegegnung abgesprochen gewesen sei, habe sein Fahrzeug bei einem Längsabstand von 150 m zu dem Koppilverband plötzlich einen Hauer zum rechten Ufer hin gemacht, so daß es etwa in Strommitte im normalen Weg der Talfahrt zu dem Zusammenstoß gekommen sei.

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

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen, weil ein Verschulden des Beklagten zu 2 an der Kollision zu verneinen sei. Nach dem Beweisergebnis sei MTS "C [REDACTED]" zunächst linksrheinisch gefahren, während sich der Koppilverband 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 Koppilverbands - einen Hauer nach Backbord gemacht habe. Hierauf habe der Beklagte zu 2 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 Koppilverband hineingefahren.

2. Diese Ausführungen tragen schon aus folgendem Grunde nicht die Abweisung der Klage durch das Rheinschiffahrtsobergericht.

§ 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 Beklagte zu 2 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 Beklagten zu 2 nicht deshalb entbehrlich, weil er nach Bemerkungen 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 Beklagte zu 2 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 des Beklagten zu 2 verneint. Infolgedessen kommt es auf die von ihm offen gelassene - auf tatsächlichem Gebiet liegende - Frage an, ob die Kollision durch ein Dreitonzeichen des Koppverbandes 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 durch das Rheinschiffahrtsobergericht wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf alle weiteren Revisionsrügen zurückzukommen. In- soweit könnte es für das Rheinschiffahrtsobergericht nahe- liegen, die mündliche Anhörung des Sachverständigen K [REDACTED] zu wiederholen, nachdem der Tatbestand des angefochtenen Ur- teils dessen Erklärungen nicht ganz zutreffend wiedergeben soll. Ferner wird das Rheinschiffahrtsobergericht - gegebe- nenfalls nach ergänzendem Parteivortrag - der bisher nicht erörterten Frage nachzugehen haben, ob der Beklagte zu 2

wegen der Kursänderung des Bergfahrrers nicht auch verpflichtet gewesen ist, seinen 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