

4

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 77/85

URTEIL

Verkündet am

13. Januar 1986
Schnurr
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der van O. Binnentankvaart Besloten vennootschap,
GmbH niederländischen Rechts, vertreten durch ihren
Direktor G.B. R., W., - CK Ro.,
2. den Steuermann Johann B., De Wi., M.
(N.),

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

die Reederei J. GmbH & Co. KG, vertreten durch ihre
persönlich haftende Gesellschafterin, die Jaegers GmbH,
M., diese vertreten durch ihren Geschäftsführer
Dr. Burkhard P. und Klaus V., August-H-
Straße , D.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr.
und Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Januar 1986 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Dr. Seidl, Brandes und Dr. Hesselberger

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Februar 1985 - 3 U 33/84 - aufgehoben. Die Sache wird 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 "Eiltank 1" (85 m lang; 8,2 m breit; 1.349 t; 800 PS). Das Schiff fuhr am 13. September 1982 mit einer Ladung von 600 t Butanol auf dem Rhein zu Tal. Gegen 8.30 Uhr kam ihm im Bopparder Hamm das MTS "L[REDACTED]" (84,85 m lang; 9,5 m breit; 1.535 t; 800 PS; Ladung: 1.373 t Benzin) entgegen. Beide Fahrzeuge hatten wegen unsichtigen

- 3 -

Wetters (Nebel mit Sichtweiten um 100 m) das Radargerät eingeschaltet. Im Steuerhaus des Bergfahrers hielt sich allein dessen Steuermann B. auf. Dieser besaß kein Radarschifferzeugnis. Er gab dem Talfahrer die Weisung an der Steuerbordseite des MTS "L." vorbeizufahren. Bei der Begegnung stießen die Fahrzeuge zusammen. Dabei wurde die Steuerbordseite des MTS "E. 1" von Raum 1 bis 4 aufgerissen. MTS "L." erlitt Schäden am Steuerbordvorschiff.

Die Klägerin verlangt ihren Kollisionsschaden von der Eignerin des MTS "L." (Beklagte zu 1) und dem Steuermann Boll (Beklagter zu 2) ersetzt. Nach ihrer Ansicht hat der Beklagte zu 2 den Zusammenstoß verschuldet. MTS "E. 1" habe seinen Kurs gemäß der Weisung des Bergfahrers linksrheinisch genommen. Als dieser von MTS "E. 1" nur noch etwa 150 bis 200 m entfernt gewesen sei, habe er einen starken Hauer nach Steuerbord gemacht. Darauf sei MTS "E. 1" nach Backbord ausgewichen. Um nicht ins Land zu fahren, habe sein Schiffer versucht, das Schiff wieder aufzustrecken. Vor dem Ende dieses Manövers sei MTS "E. 1" noch in Backbord-schräglage etwa 30 bis 40 m aus dem linken Ufer von MTS "L." angefahren und nach Backbord gedrückt worden. Hierdurch sei MTS "E. 1" mit dem Vorschiff auf die Peternacher L. geraten, anschließend mit dem Achterschiff über Steuerbord herumgefallen und Kopf zu Berg liegengeblieben. Die Klägerin hat beantragt,



die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 300.982,15 DM nebst Zinsen zu verurteilen, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend, die Beklagte zu 1 dinglich mit MTS "L[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten halten die Klage für unbegründet. Sie werfen dem Schiffsführer des MTS "E[REDACTED] 1" vor, die Kollision verschuldet zu haben. Dieser habe die Kursweisung des Bergfahrs nicht befolgt, sondern sei mit seinem Fahrzeug im Verlaufe der Annäherung der Schiffe auf das sich rechtsrheinisch haltende MTS "L[REDACTED]" zugetrieben. Darauf habe der Beklagte zu 2 das Ruder des MTS "L[REDACTED]" vollständig nach Backbord ausgedreht, die Maschine gestoppt und vollen zurückgeschlagen. Die Kollision habe sich aber nicht mehr verhindern lassen. Vielmehr sei der Talfahrer mit der Steuerbordseite gegen das Steuerbordvorschiff des schräg nach backbord liegenden MTS "L[REDACTED]" gestoßen. Der Bergfahrer sei ganz zum rechten Ufer hin gedrückt, der Talfahrer hingegen zur Strommitte hin abgewiesen worden. Anschließend habe der Talfahrer über Backbord aufgedreht und sich am linksrheinischen Ufer vor Anker gelegt.

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

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision beantragen die Beklagten, das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Dem angefochtenen Urteil ist in Verbindung mit den unwidersprochenen Angaben des Schiffsführers von MTS "L[REDACTED]" vor der Wasserschutzpolizei zu entnehmen, daß dieser etwa 15 Minuten vor dem Zusammenstoß das Ruder dem Beklagten zu 2 übergeben und das Steuerhaus verlassener hat. Der Beklagte zu 2 besaß jedoch kein Radarschifferzeugnis. Er hätte deshalb die Fahrt nur fortsetzen dürfen wenn die optische Sicht das erlaubt hätte (vgl. BGHZ 61, 235, 237). Das war nach den Ausführungen des Berufungsgerichts nicht der Fall. Infolgedessen verstieß die Weiterfahrt des MTS "L[REDACTED]" gegen § 6.30 Nr. 2 RheinSchPolVO in der zur Unfallzeit geltenden Fassung v. 15. Juni 1981 - BGBl. I 497 Anlagenband I. Danach streitet, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, zu Gunsten der Klägerin ein Anscheinsbeweis dahin,

daß es durch die schuldhaft fehlerhafte Fortsetzung der Fahrt seitens des Beklagten zu 2 zur Kollision mit MTS "E[REDACTED] 1" gekommen ist (vgl. Senatsurt. v. 21. November 1968 - II ZR 188/66, LM Rheinschiffahrts-polizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 37 = VersR 1969, 181, 182; Senatsurt. v. 20. September 1973 - II ZR 137/72, LM a.a.O. Nr. 63 = VersR 1974, 158, 159). Davon muß auch die Revision ausgehen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haben die Beklagten den zu Gunsten der Klägerin streitenden Anscheinsbeweis nicht "erschüttern bzw. nachweisen" können, daß sich das Fehlen des Radarschifferzeugnisses, also die unerlaubte Fortsetzung der Fahrt durch den Beklagten zu 2, vorliegend nicht ausgewirkt hat (zu dem letzten Punkt vgl. Senatsurt. v. 20. September 1973 - II ZR 31/72, VersR 1974, 134, 135 - insoweit in BGHZ 61, 235 ff. nicht abgedruckt). Der Hergang des Unfalls habe nämlich nicht aufgeklärt werden können. Einerseits habe die Besatzung des MTS "L[REDACTED]" die Unfallschilderung der Beklagten bestätigt. Andererseits habe die Besatzung des MTS "E[REDACTED] 1" den Unfallverlauf entsprechend dem Vortrag der Klägerin dargestellt. Welche der konträren Unfallversionen der Besatzungsmitglieder der beiden Schiffe richtig sei, habe sich nicht feststellen lassen. Die Aussagen der Zeugen, deren Fahrzeuge an dem Unfall nicht beteiligt gewesen seien, bestätigten weder die eine noch die andere Version. Der Antrag der Beklagten, ein Sachverständigengutachten einzuholen, sei unergiebig.

3. Die Revision rügt mit Grund, daß die Ablehnung des Berufungsgerichts, Sachverständigenbeweis zu erheben, § 286 ZPO verletzt.

Die Beklagten hatten vorgetragen, daß objektive Gegebenheiten dafür sprechen würden, den Aussagen der Besatzung des MTS "L[REDACTED]" gegenüber denen der Besatzung des MTS "E[REDACTED] 1" den Vorrang zu geben: Bei einer Kollision nahe des linken Ufers hätte MTS "L[REDACTED]" wegen der starken Hangströmung im Unfallbereich zum linken Ufer hin sowie wegen der Größe und der Beladung des Schiffes unmöglich infolge der Stärke des Anpralls mit MTS "E[REDACTED] 1" praktisch über die gesamte Breite des Stromes gedrückt werden können, zumal die bei dem Zusammenstoß auftretende Energie fast vollständig durch den Aufprall selbst und die dabei entstehende starke Verformung der Schiffskörper aufgehoben würde; ferner würden die Schäden an beiden Fahrzeugen aufzeigen, daß MTS "L[REDACTED]" in Backbordschräglage mit der Steuerbordseite des ebenfalls schräg nach backbord liegenden MTS "E[REDACTED] 1" kollidiert sei (wie es die Besatzung des MTS "L[REDACTED]" geschildert habe), hingegen könnten die Schäden des MTS "L[REDACTED]" nicht an der Steuerbordseite hinter dem Anker liegen (wie es der Fall gewesen sei), sondern sie müßten sich am Vorsteven befinden, wenn die Angaben der Besatzung des MTS "E[REDACTED] 1" zur Lage der Schiffe bei der Kollision (MTS "L[REDACTED]" in Steuerbordschräglage, MTS "E[REDACTED] 1" in Backbordschräglage) zuträfen.

Für die Richtigkeit dieses Vorbringens haben sich die Beklagten auf das Gutachten eines Sachverständigen berufen. Diesen Beweis hätte das Berufungsgericht erheben müssen, wie es das zunächst offenbar auch beabsichtigt hatte (vgl. Ziff. II des Beweisbeschlusses v. 16. Oktober 1984). Ob ein Beweis "unergiebig" ist, läßt sich im allgemeinen erst beurteilen, wenn er erhoben ist. Gewiß konnten, wie das Berufungsgericht meint, die kurz vor dem Zusammenstoß auf MTS "L [REDACTED]" eingeleiteten Maschinen- und Rudermanöver eine Ortsveränderung des Fahrzeugs bewirken. Ob oder in welchem Umfang das bei den besonderen Gegebenheiten des Falles (starke Hangströmung nach linksrheinisch, Trägheit des nahezu voll abgeladenen Bergfahrs) geschehen konnte, gehört aber zu den von dem Sachverständigen zu beantwortenden Fragen. Das gilt auch, soweit es darum geht, ob sich aus den Beschädigungen der Fahrzeuge Schlüsse auf ihre Lage bei der Kollision ziehen lassen.

4. Danach bedarf die Sache erneuter Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. In dieser Verhandlung werden die Beklagten Gelegenheit haben, auf ihre

weitere Verfahrensrüge zurückzukommen, das Berufungsgericht habe die Aussage des Steuermanns R. von MTS "E. 1" nur unvollständig gewürdigt.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Dr. Seidl

Brandes

Dr. Hesselberger