
Datum: 02.10.2012
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 34/12 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2012:1002.3U34.12BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 5/10 BSch

Tenor:

Auf die Berufungen der Parteien wird das Urteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort vom 25.01.2012 - Az. 5 C 5/10 BSch – unter Zurückweisung der Berufungen im Übrigen teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner unbeschränkt persönlich haftend verurteilt, an die Klägerin 78.984,61 € nebst 5% Zinsen hieraus seit dem 03.12.2009 sowie vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 1.880,20 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.05.2010 zu zahlen, der Beklagte zu 1. in Höhe von 78.984, 61 € nebst 5% Zinsen hieraus seit dem 03.12.2009 zusätzlich dinglich haftend mit einem am 06.02.2009 an TMS „M“ entstandenen Schiffsgläubigerrecht.

Die Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Parteien können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Gegenseite vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Die Klägerin, Versicherer des MS „I“, macht aus übergegangenem und abgetretenem Recht Schadensersatzansprüche aus einer Begegnungskollision geltend, die sich am 06.02.2009 gegen 9 Uhr auf dem E Kanal bei km 27,3 zwischen dem bergfahrenden MS „I“ und dem talfahrenden TMS „M“ ereignet hat; die Beklagte zu 1. ist Eigentümerin des TMS „M“, der Beklagte zu 2. war seinerzeit verantwortlicher Schiffsführer.

Mit Urteil vom 25.01.2012, auf das wegen der Einzelheiten Bezug genommen wird, hat das Amtsgericht - Schifffahrtsgericht - Duisburg-Ruhrort der Klägerin 2/3 des von ihr geltend gemachten Schadens nebst Zinsen zugesprochen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Beklagte zu 2. habe die wesentliche Ursache des Zusammenstoßes dadurch gesetzt, dass er in Kenntnis des Umstandes, dass der Bergfahrer möglicherweise in den vermeintlich freien Baustellenbereich einfahren würde, keine weiteren Versuche unternommen habe, Funkkontakt mit dem Bergfahrer aufzunehmen und ggf. vor dem das Fahrwasser verengenden Baustellenponton ständig zu machen. Zu Lasten der Klägerin sei zu berücksichtigen, dass – wie sich aus einer Rückrechnung anhand der Positionsangaben bei Abgabe der Funksprüche ergebe - der Schiffsführer von MS „I“, der Zeuge I1, mit einer bei den geringen Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit von mindestens 9,35 km/h gefahren sei. Beiden Schiffsführern sei darüber hinaus zur Last zu legen, trotz des unsichtigen Wetters keinen Ausguck auf dem Vorschiff aufgestellt und bei Einfahrt in den Baustellenbereich sowie Durchfahrt desselben keine Schallzeichen gegeben zu haben. Über den Antrag der Klägerin, in Bezug auf die Beklagte zu 1. die dingliche Haftung mit einem Schiffsgläubigerrecht festzustellen, hat das Schifffahrtsgericht nicht entschieden.

Gegen dieses Urteil haben die Klägerin und die Beklagten Berufung eingelegt.

Die Klägerin, die der Ansicht ist, das alleinige Verschulden an der Kollision liege auf Seiten von TMS „M“, rügt insbesondere die Feststellungen des Schifffahrtsgerichts zu der angeblich überhöhten Geschwindigkeit von MS „I“. Auch ist sie der Ansicht, zu Lasten von TMS „M“ müsse gewertet werden, dass sich die Kollision ereignet habe, nachdem TMS „M“ im Bereich des Baustellenpontons von der rechten auf die linke, dem Bergfahrer zustehende Seite des Fahrwassers gewechselt sei.	12
Die Klägerin beantragt,	13
	14
die Beklagten unter Abänderung des angefochtenen Urteils als Gesamtschuldner zu verurteilen, 157.969,21 € nebst 5% Zinsen hieraus seit dem 03.12.2009 sowie vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 2.638,41 € nebst 5% Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.05.2010 zu zahlen, beide Beklagten gesamtschuldnerisch unbeschränkt persönlich, der Beklagte Ziffer 1 zusätzlich dinglich mit einem am 06.02.2009 an TMS „M“ entstandenen Schiffsgläubigerrecht haftend;	15
	16
die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.	17
	18
	19
Die Beklagten beantragen,	20
	21
unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen und die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.	22
	23
Sie sind der Ansicht, die Kollision beruhe auf dem alleinigen Verschulden der Schiffsführung des MS „I“. Das Schifffahrtsgericht sei nach der Beweisaufnahme zu Unrecht davon ausgegangen, dass der Schiffsführer I1 sowie dessen Ehefrau in Bezug auf die Absendung eigener Funksprüche und den Empfang bzw. Nichtempfang von Funksprüchen des TMS „M“ die Wahrheit gesagt hätten; zudem sei – wie im angefochtenen Urteil zutreffend festgestellt – die von MS „I“ gefahrene Geschwindigkeit für die schlechten Sichtverhältnisse viel zu hoch gewesen; wegen der durch die Brücken hervorgerufenen Fehlechos des Radargeräts habe für Schiffsführer I1 auch die Verpflichtung bestanden, einen Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen. Soweit das Schifffahrtsgericht eine dahingehende Verpflichtung des Beklagten zu 2. ebenfalls bejaht habe, habe es verkannt, dass die Radarsicht des Beklagten zu 2. bis zur Kollision nicht durch Fehlechos infolge von Brücken beeinträchtigt gewesen sei. Auch habe der Beklagte zu 2. darauf vertrauen dürfen, dass MS „I“ nicht vorschriftswidrig in die Begegnungsverbotstrecke einfahren würde.	24
	25
	26

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Parteien eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie das angefochtene Urteil Bezug genommen.

27

II.

28

29

Die zulässige Berufung der Klägerin bleibt – bis auf den Ausspruch zur Feststellung der dinglichen Haftung hinsichtlich der Hauptforderung nebst Zinsen und einen Betrag von 121,26 € vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten – ohne Erfolg, wohingegen die Berufung der Beklagten zur Abänderung der Haftungsquote dahingehend führt, dass der Schaden hälftig zu teilen ist.

30

31

Nach Ansicht des Senats ist das Verschulden, welches die Schiffsführer von MS „I“ und TMS „M“ an der Kollision trifft, gleich zu werten, so dass die Klägerin aus übergegangenem und abgetretenem Recht lediglich 50% des infolge der Schiffskollision entstandenen Schadens verlangen kann (§§ 3, 92, 92b, 92c Abs. 1 BinSchG, 823 BGB, § 86 VVG, § 398 BGB).

32

33

Soweit das Schifffahrtsgericht nach Beweisaufnahme davon ausgegangen ist, dass beide Schiffsführer sowie die Zeugin I1 in Bezug auf die abgesendeten und empfangenen Funksprüche die Wahrheit gesagt haben, begegnet dies aus berufsrechtlicher Sicht keinen Bedenken. Nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO hat das Berufungsgericht seiner Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen zugrunde zu legen, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen. Solche Anhaltspunkte sind vorliegend nicht ersichtlich. Die Beweiswürdigung ist weder unvollständig noch in sich widersprüchlich, auch verstößt sie nicht gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze. Mit ihren gegenteiligen Ausführungen in der Berufungsbegründung wollen die Beklagten lediglich die Beweiswürdigung des Schifffahrtsgerichts durch ihre eigene ersetzen, was nicht Gegenstand des Berufungsverfahrens sein kann.

34

35

Ausgehend von den Feststellungen zu den abgesendeten und empfangenen bzw. nichtempfangenen Funksprüchen in der angefochtenen Entscheidung sowie dem unstreitigen Vortrag der Parteien steht damit folgender Sachverhalt fest:

36

37

Beide Schiffe fuhren unter Radar, die Sicht war durch Nebel stark eingeschränkt. TMS „M“ hat sich etwa bei km 29,0 und damit vor Einfahrt in die Engstelle (der Bereich des durch Schilder ausgewiesenen Begegnungsverbots liegt ausweislich der nicht mit einem Tatbestandsberichtigungsantrag angegriffenen Feststellungen in dem angefochtenen Urteil zwischen km 26,7 und km 28,7) als Talfahrer gemeldet; dieser Funkspruch hat MS „I“ nicht erreicht. TMS „M“ ist sodann als erstes Schiff in die Engstelle eingefahren. Ca. bei km 27,6 – und damit etwa 300 m vor dem Kollisionsort – hat sich TMS „M“ erneut als Talfahrer gemeldet, wobei der Funkspruch MS „I“ wiederum nicht erreicht hat. Unmittelbar darauf hat

38

MS „M“ einen Funkspruch vom bergfahrenden „MS I“ empfangen, in welchem unter Angabe der Position die Einfahrt in die Baustelle angekündigt wurde. Kurze Zeit später – im Bereich der Brücken, die sich bei km 26,8 und km 27,07 befinden – hat MS „I“ einen weiteren Funkspruch abgesetzt, der allerdings von MS „M“ nicht empfangen wurde. Im Bereich des bei km 27,3 an der rechten Uferseite festgemachten und die rechte Fahrwasserseite verengenden Baustellenpontons ist es sodann im linken Fahrwasser zur Kollision der beiden Schiffe gekommen.

39

Ausgehend hiervon ist dem Beklagten zu 2. zur Last zu legen, dass er in Kenntnis eines sich möglicherweise nähernden Bergfahrs seine Fahrt im Bereich der Engstelle fortgesetzt hat, ohne den Versuch zu unternehmen, Funkkontakt mit MS „I“ aufzunehmen (§ 6.30 Nr. 2 S. 2 BinSchStrO in der im Jahr 2009 geltenden Fassung). Der Beklagte musste nämlich damit rechnen, dass die Besatzung von MS „I“ die beiden vorherigen Funksprüche von TMS „M“ nicht gehört hatte und demzufolge davon ausging, freie Fahrt in der Engstelle zu haben. Dies deshalb, da der Beklagte zu 2. eine Reaktion von MS „I“ auf seinen ersten Funkspruch bei km 29, d.h. vor Einfahrt in die Engstelle, nicht erhalten hatte und er auch den bei km 27,6 empfangenen Funkspruch von MS „I“ nicht als Reaktion auf seine unmittelbar vorhergehende Meldung aufgefasst hatte, sondern als eigenständige Meldung.

40

41

Ein gleichgewichtiger Vorwurf ist nach Ansicht des Senats allerdings auch dem Schiffsführer von MS „I“ zu machen. Der Zeuge I1 durfte mangels konkreter Anhaltspunkte für Begegnungsverkehr zwar grundsätzlich vorsichtig in die Engstelle einfahren; er konnte aber ebenfalls nicht davon ausgehen, im gesamten Baustellenbereich freie Fahrt zu haben, vielmehr musste er mit Begegnungsverkehr rechnen. Dem Zeugen, der die Strecke regelmäßig befährt, war bekannt, dass es gerade im Brückenbereich zu Fehlechos des Radars sowie zu Ausfällen im Funk kommt. Deshalb durfte der Zeuge aus der Tatsache, dass er auf seine beiden Funksprüche keine Antwort erhalten hatte, nicht den Schluss ziehen, es gebe keinen Begegnungsverkehr. Soweit der Zeuge in seiner Vernehmung vor dem Schifffahrtsgericht nicht von Funklöchern sondern von Fehlechos gesprochen hat, ist dies unerheblich, denn die entsprechende Passage in der Aussage des Zeugen bezieht sich vom Kontext her allein auf die abgesetzten Funksprüche und sogenannte „Funklöcher“. Nur mit der Existenz von Funklöchern im Bereich der Engstelle lässt sich – wie auch der Prozessbevollmächtigte der Klägerin in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat - erklären, dass die von TMS „M“ abgesetzten Funksprüche MS „I“ nicht erreicht haben. Dem Zeugen I1 ist damit zum Vorwurf zu machen, dass er den Engstellenbereich bei unsichtigem Wetter (Sichtweite nach seiner Bekundung 80 bis 100 m vom Steuerhaus) durchfahren hat, ohne durch in kurzen Zeitabständen wiederholte Funkdurchsagen etwaigen Begegnungsverkehr zu warnen (§ 6.30 Nr. 2 S. 2 BinSchStrO in der im Jahr 2009 geltenden Fassung). Die Notwendigkeit derartiger Durchsagen entfiel auch nicht vor dem Hintergrund der Radarfahrt, denn dem Zeugen I1 war bekannt, dass er wegen der im Bereich der Brücken auftretenden Fehlechos einen Talfahrer nicht würde erkennen können.

42

43

Beiden Schiffsführern ist darüber hinaus zur Last zu legen, angesichts des unsichtigen Wetters und der bekannten Radar-Fehlechos bei der Durchfahrt durch die Engstelle (auch der Beklagte zu 2. konnte MS „I“ wegen Fehlechos nicht auf seinem Radarbildschirm erkennen) keine Schallzeichen gegeben (§ 6.07 Nr. 1 b. BinSchStrO; § 6.32 Nr. 3 und 4

44

BinSchStrO, jeweils in der im Jahr 2009 geltenden Fassung) und keinen Ausguck aufgestellt zu haben (§ 6.30 Nr. 1 Satz 2 i. V. m. 6.32 Nr. 2 BinSchStrO, der hier wegen der offensichtlichen Fehlechos trotz Radarfahrt nicht von dieser Pflicht befreit). Da diese Verstöße beide Schiffsführer in gleichem Maße treffen, bedarf die Frage, ob der Unfall bei pflichtgemäßem Verhalten vermieden worden wäre, keiner Vertiefung.

45

Soweit das Schifffahrtsgericht zu Lasten der Klägerin von einer zu hohen Geschwindigkeit von MS „I“ (9,35 bis 10,66 km/h) ausgegangen ist, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Verlässliche und hinreichend konkrete Angaben dazu, bei welcher exakten Position die jeweiligen Funksprüche abgesendet und empfangen worden sind, fehlen. Derartige Angaben aber wären zur Berechnung der konkret gefahrenen Geschwindigkeit zwingend erforderlich.

46

47

Der von TMS „M“ im Bereich des Baustellenpontons vorgenommene Wechsel der Fahrwasserseite stellt – wie das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat – keine vorwerfbare Handlung dar, denn durch das in diesem Bereich bestehende Begegnungsverbot soll gerade ein Umfahren des Hindernisses ermöglicht werden.

48

49

Eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile führt zu einer Haftungsverteilung von 50% zu 50% (§ 92c Abs. 1 BinSchG).

50

51

52

Soweit das Schifffahrtsgericht in der angefochtenen Entscheidung den von der Klägerin in Bezug auf den Beklagten zu 1. gestellten Antrag hinsichtlich eines an TMS „M“ entstandenen Schiffsgläubigerrechts übergegangen hat, ist die Rechtshängigkeit dieses erstinstanzlich geltend gemachten Anspruchs mit Ablauf der Frist des § 321 Abs. 2 ZPO entfallen. Da die Klägerin diesen Antrag im Berufungsverfahren wiederholt hat, die Voraussetzungen des § 533 ZPO vorliegen und zugunsten des Schiffseigners des MS „I“ ein Schiffsgläubigerrecht an TMS „M“, dessen Eigner die Beklagte zu 1. ist, entstanden ist, war die dingliche Haftung – allerdings nur hinsichtlich der Hauptforderung nebst Zinsen (§ 102 Nr. 4 BinSchG) - vom Senat festzustellen.

53

54

Der Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Kosten beläuft sich - ausgehend von einem Gegenstandswert in Höhe von 78.984,61 € - auf 1.880,20 €.

55

56

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

57

58

59

Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen.

60

Streitwert für das Berufungsverfahren: insgesamt 162.969,21 €

61

· Berufung der Klägerin: 52.656,40 €

62

5.000,00 € (dingliche Haftung)

63

· Berufung der Beklagten 105.312,81 €

64