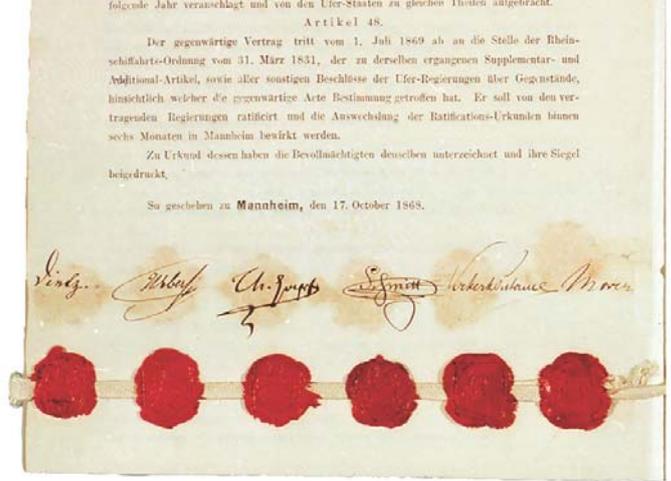


Weisung, Kursänderungsverbot und Manöver des letzten Augenblickes



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Die Weisung eines Bergfahrs für steuerbord/steuerbord ist nicht rechtzeitig im Sinne des § 6.04 Nr. 3 RheinSchPV, wenn sie in einem Zeitpunkt erfolgt, in dem die begegnenden Schiffe nur noch einen Abstand von maximal 300–350 m und eine Differenzgeschwindigkeit von 32 km/h haben.

Lässt der Bergfahrer dem Talfahrer keinen geeigneten Weg im Sinne des § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV frei, dann hat er entgegen der eigenen, zu spät und damit unzulässigerweise gegebenen Weisung für steuerbord/steuerbord seinen Kurs nach steuerbord zu richten und nicht nach backbord in den Fahrweg der Talfahrt. Erforderlichenfalls hat der Bergfahrer ständig zu machen, um sich Klarheit über die Weiterfahrt der Talfahrt zu verschaffen. Der Bergfahrer darf den gewiesenen Kurs nicht mit Gewalt erzwingen.

Gibt der Kurs des Talfahrers Veranlassung, daran zu zweifeln, dass dieser die Weisung verstanden hat, zumal er sie nicht erwidert, muss die Besatzung des Bergfahrers kontrollieren, ob die blaue Tafel tatsächlich gezeigt ist, erforderlichenfalls ist das vorgeschriebene Schallsignal, zwei kurze Töne, zu geben.

Die Verpflichtung in der beschriebenen Situation langsam oder sogar ständig zu machen, trifft nicht nur den Bergfahrer, sondern auch den Talfahrer.

Schiffahrtsüblichen Kursen kommt heute in der Regel nur noch an besonderen Gefahrenstellen Bedeutung zu, ein schiffahrtsunüblicher Kurs ist kein Hinweis auf einen Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht.

Urteil der Berufungskammer der Rheinzentralkommission vom 6. Juni 2024, Az.: 533Z – 1/24 (Rheinschiffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 9/22 BSchRh)

Aus dem Tatbestand

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision, die sich am 13. Juli 2021 gegen 1:20 Uhr bei Rheinkilometer 573 zwischen dem FGKS »Viking Kara« und dem FGKS »Vista Sky« ereignet hat.

FGKS »Viking Kara« (134,90 m lang, 11,43 m breit) fuhr mit einer Geschwindigkeit von 12 bis 13 km/h über Grund zu Berg. Verantwortlicher Schiffsführer und Rudergänger zum Unfallzeitpunkt war Sf G, der Beklagte zu 2. FGKS »Vista Sky« (110,18 m lang, 11,55 m breit) fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 21 km/h über Grund zu Tal. Verantwortlicher Schiffsführer und Rudergänger zum Unfallzeitpunkt war Sf N, der Drittwiderbeklagte.

Der Rhein verläuft auf dem Abschnitt von Rheinkilometer 570 bis Rheinkilometer 574 talwärts gesehen in einem 180°-Rechtsbogen. Zur Unfallzeit herrschte klare Feuersicht. Die beiden Schiffe kollidierten Kopf auf Kopf am rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne. Die Passagiere von FGKS »Vista Sky« mussten ausgeschiffet werden. Nach einer Notreparatur konnte der Betrieb am 21. Juli 2021 wieder aufgenommen werden ...

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung hat in der Sache zum Teil Erfolg. Das Rheinschiffahrtsge-

richt hat zwar zutreffend entschieden, dass die Schiffskollision von dem Beklagten zu 2 als Schiffsführer des FGKS »Viking Kara« schuldhaft verursacht worden ist. Es hat jedoch zu Unrecht ein Mitverschulden des Drittwiderbeklagten als Schiffsführer des FGKS »Vista Sky« verneint.

Der Beklagte zu 2 hat schuldhaft, nämlich fahrlässig, gegen die in § 6.04 Nrn. 1, 3 und 4, § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV normierten Pflichten der Bergfahrer bei der Begegnung mit Talfahrern verstoßen und dadurch die Kollision mit »Vista Sky« verursacht.

Er hat es versäumt, rechtzeitig die nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPV für eine Begegnungsweisung Steuerbord an Steuerbord vorgeschriebene blaue Tafel mit weißem Funkellicht zu zeigen. Das folgt zur Überzeugung der Berufungskammer aus den auf beiden beteiligten Schiffen aufgezeichneten ECDIS-Daten und deren Auswertung durch die Ermittlungsgruppe der Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz. Die von den Beklagten geäußerten Zweifel an der Zuverlässigkeit der aufgezeichneten ECDIS-Daten teilt die Berufungskammer nicht. Die theoretische Möglichkeit von Störungen im Übertragungsprozess der AIS-Signale schließt die Verwertung der aufgezeichneten Daten nicht aus. Dass die blaue Tafel mit Funkellicht auf »Viking Kara« erst kurz vor der Kollision gezeigt wurde, wird zudem durch die Aussagen des Zeugen B bestätigt. Auch der Umstand, dass die Schiffskörper nicht maßstabsgerecht wiedergegeben sind und die aufge-

zeichnete Position der GPS-Antenne der »Vista Sky« nicht deren Heck markiert, steht der Verwertung der aufgezeichneten Daten nicht entgegen. Denn der räumliche Abstand der Schiffe zum Zeitpunkt des Setzens der blauen Tafel auf »Viking Kara« ergibt sich aus der Zeitspanne bis zu der Kollision und der Geschwindigkeit, mit der sich die Schiffe einander näherten.

Nach den auf »Viking Kara« aufgezeichneten Daten war die blaue Tafel zu dem Zeitpunkt 00:20:21 noch nicht gesetzt und zu dem Zeitpunkt 00:20:23 gesetzt. Selbst von dem Zeitpunkt 00:20:21 vergingen bis zu der Kollision, die sich spätestens zu dem Zeitpunkt 00:21:01 ereignet hat, maximal 40 Sekunden.

Nach den auf »Vista Sky« aufgezeichneten ECDIS-Daten hat »Viking Kara« die blaue Tafel zwischen den Zeitpunkten 01:17:20 und 01:17:22 gesetzt. Bis zur Kollision zu dem Zeitpunkt 01:17:54 blieben somit maximal 34 Sekunden.

Ausgehend von der Geschwindigkeit, mit der die Schiffe sich einander näherten, von rund 32 km/h (»Vista Sky« 21,3 km/h, »Viking Kara« 10,7 km/h über Grund) – das entspricht 8,9 m/sec – errechnet sich ein Abstand von maximal 300 bis 350 m zu dem Zeitpunkt, zu dem »Viking Kara« frühestens die blaue Tafel zeigte.

Dieser zeitliche wie räumliche Abstand zwischen den Schiffen war jedenfalls unter den gegebenen Verhältnissen für eine sichere Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht ausreichend. Dabei fällt neben

der wegen Hochwasser herrschenden starken Strömung und der Geschwindigkeit beider Schiffe insbesondere ins Gewicht, dass Sf N den Kurs des FGKS »Vista Sky« nach Steuerbord gerichtet hatte, um in Befolgung der aus seiner Sicht erteilten Weisung der Bergfahrt für eine Begegnung Backbord an Backbord FGKS »Viking Kara« hart am rechtsrheinischen Rand oder außerhalb der Fahrinne an dessen Backbordseite zu passieren, wie aus den Lichtbildern 03 und 04 der auf »Vista Sky« aufgezeichneten ECDIS-Daten zu erkennen ist. Dass »Vista Sky« bei dieser Ausgangsposition die Begegnung noch risikolos Steuerbord an Steuerbord hätte durchführen können, hält die Berufungskammer für ausgeschlossen.

Dass die Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu spät erteilt wurde, beruht in mehrfacher Hinsicht auf einem schuldhaften Verhalten der Schiffsführung des FGKS »Viking Kara«.

Der Beklagte zu 2 steuerte »Viking Kara« auf einem Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord, obwohl er keine Möglichkeit hatte, vom Steuerhaus aus zu kontrollieren, ob sein Schiff die blaue Tafel mit dem Funklicht zeigte. Er hat im Verklarungsverfahren selbst angegeben, dass die Tafel vom Steuerhaus nicht sichtbar ist und dass die Kontrollleuchte am Steuerbord die anzeigt, dass die Tafel gesetzt ist, »gedimmt« war, so dass nicht erkennbar war, ob die blaue Tafel gesetzt war. Dieses Verhalten ist als fahrlässig zu werten, denn bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Beklagte zu 2 erkennen müssen, dass ohne Kontrollmöglichkeit die Gefahr bestand, dass unbemerkt bleibt, wenn versehentlich die blaue Tafel nicht gesetzt wird.

Des Weiteren hat der Beklagte zu 2 es schuldhaft versäumt zu kontrollieren, ob der Talfahrer die (vermeintliche) Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verstanden hatte und durch Setzen der blauen Tafel mit Funklicht bestätigte, und erforderlichenfalls das in § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV für die Vorbeifahrt an Steuerbord vorgeschriebene Schallsignal – zwei kurze Töne – zu geben. Der Beklagte zu 2 hat im Verklarungsverfahren angegeben, »Vista Sky« sei vom linken auf das rechte Ufer gedriftet, als das Schiff in einer Entfernung von ca. 1.000 m optisch in Sicht gekommen sei. Angesichts dieser für eine Vorbeifahrt an Steuerbord ungewöhnlichen Fahrweise hätte der Beklagte zu 2 die Annäherung der Schiffe sorgfältig beobachten und kontrollieren müssen, ob der Talfahrer die (vermeintlich) erteilte Kursweisung für die anstehende Begegnung bestätigt und einen für die Vorbeifahrt an Steuerbord geeignete Kurs einschlägt.

Weiterhin ist dem Beklagten zu 2 anzulasten, dass er unmittelbar vor der Kollision eine nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV verbo-

tene Kursänderung nach Backbord vorgenommen und der Talfahrt dadurch unter Verstoß gegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV keinen geeigneten Weg für die Begegnung freigelassen hat. Da »Vista Sky«, wie vorstehend bereits ausgeführt, zu dem Zeitpunkt, zu dem »Viking Kara« frühestens die blaue Tafel mit dem Funklicht zeigte, eine Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht mehr gefahrlos befolgen konnte, wer der Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord festgelegt (BGH, VersR 1973, 77; BGH, VersR 1974, 282). Der Beklagte zu 2 war daher verpflichtet, »Vista Sky« an seiner Backbordseite passieren zu lassen und dem talfahrenden Schiff dafür einen geeigneten Weg freizulassen. Die von dem Beklagten zu 2 vorgenommene Kursänderung nach Backbord war nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV unzulässig (BGH, VersR 1973, 77; BGH, VersR 1974, 282). Mit dieser Kursänderung hat der Beklagte zu 2, der »Viking Kara« bis dahin in einem Abstand von 10 m entlang dem roten Tonnenstrich zu Berg geführt hatte, dem Talfahrer zugleich den Weg für eine Vorbeifahrt an seiner Backbordseite vollends versperrt. Dem Beklagten zu 2 ist auch insoweit Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Er konnte erkennen und musste jedenfalls damit rechnen, dass die Schiffsführung der »Vista Sky« die Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht mehr befolgen konnte, zumal der Schiffsführer des »Vista Sky« dies unmittelbar zuvor über Funk geäußert und eine Begegnung Backbord an Backbord verlangt hatte, auf die der Kurs des Talfahrers ausgerichtet war.

Zudem war der Beklagte zu 2 gemäß § 1.04 RheinSchPV verpflichtet gewesen, der aufgetretenen Unklarheit über den Kurs für die anstehende Begegnung Rechnung zu tragen und seine Geschwindigkeit rechtzeitig zu reduzieren und das Schiff im weiteren Verlauf notfalls ständig zu machen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise der Talfahrt zu verschaffen (vgl. Urteil der Berufungskammer vom 18.6.2015 – 497 Z, ZfB 2015, Sammlung Seite 2369 ff, veröffentlicht in der Rechtsprechungsdatenbank iwt-law.eu [www.uni-mannheim.de/transprechtldatenbanken]).

In der Rechtsprechung ist zudem anerkannt, dass der Bergfahrer den gewiesenen Kurs nicht mit Gewalt erzwingen darf, wenn er erkennt, dass die Talfahrt dem gewiesenen Kurs nicht folgen wird oder nicht folgen kann (BGH, ZfB 1968, Sammlung Seite 20 f = VersR 1968, 550). Der Beklagte zu 2 durfte hiernach »Viking Kara« nach dem verspäteten Setzen der blauen Tafel mit Funklicht nicht nach Backbord lenken, um die verlangte und vermeintlich gewiesene Steuerbord/Steuerbord Begegnung zu erzwingen, obwohl die Schiffsführung der »Vista Sky« unmittelbar zuvor über Funk erklärt hatte, dafür sei es jetzt zu spät, »Viking Kara« solle

Backbord-Backbord bleiben. Er hätte den Kurs der »Viking Kara« vielmehr gemäß § 1.05 RheinSchPV nach Steuerbord ändern müssen, um »Vista Sky« in ausreichendem seitlichen Abstand an seiner Backbordseite passieren zu lassen, auch wenn er mit diesem Manöver aus seiner Sicht von den Begegnungsregeln des § 6.04 RheinSchPV abgewichen wäre (vgl. BGH, ZfB 1976, Sammlung Seite 549 f = VersR 1976, 679).

II. Ein für die Kollision ursächliches Mitverschulden trifft aber auch den Drittwiderbeklagten als Schiffsführer des FGKS »Vista Sky«.

Eine schuldhafte Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV) ist dem Drittwiderbeklagten, wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig erkannt hat, allerdings nicht schon deswegen vorzuwerfen, weil er entgegen schiffahrtsüblichen Gepflogenheiten für die Talfahrt im Bopparder Hamm einen Kurs am geografisch rechten Rand der Fahrinne wählte. Schiffsahrtsüblichen Kursen kommt heute in der Regel nur noch an besonderen Gefahrenstellen Bedeutung zu, weil die Schifffahrt aufgrund ihrer Ausstattung mit nautischen Hilfsmitteln in der Lage ist, auch schiffahrtsunübliche Kurse zu fahren (Rheinschiffahrtsobergesamt Karlsruhe, ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff). Um eine besondere Gefahrenstelle handelt es sich bei dem Rheinbogen zwischen Rheinkilometer 571 und 573 nicht. Der Drittwiderbeklagte durfte daher den Kurs für die Talfahrt frei wählen und »Vista Sky« auf dem dort schiffahrtsüblichen Weg der Bergfahrt zu Tal führen. Es kann daher auch dahinstehen, ob er »Vista Sky« erst nach rechtsrheinisch lenkte, als er das ohne blaue Tafel und Funklicht zu Berg kommende »Viking Kara« wahrgenommen hatte, oder ob er schon zuvor einen rechtsrheinischen Kurs steuerte.

Eine schuldhafte und für die Havarie mitursächliche Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV) ist dem Drittwiderbeklagten jedoch deswegen vorzuwerfen, weil er trotz bestehender Unklarheit über die durchzuführende Begegnung mit unverminderter Geschwindigkeit auf das rechtsrheinisch zu Berg kommende FGKS »Viking Kara« zu fuhr.

Dass über die anstehende Begegnung mit »Viking Kara« Unklarheit bestand, war für den Drittwiderbeklagten schon offensichtlich, als er den Bergfahrer erstmals wahrnahm, weil der von »Viking Kara« gefahrene Kurs dicht am roten Tonnenstrich die von »Viking Kara« gewiesene Begegnung Backbord an Backbord innerhalb der Fahrinne unmöglich machte, »Viking Kara« andererseits aber auch nicht die blaue Tafel mit Funklicht für eine Begegnung Steuerbord an Steuer-

bord zeigte. Der Drittwiderbeklagte hatte die Unklarheit auch erkannt, was sich deutlich daran zeigt, dass er nach seinen Angaben im Verklarungsverfahren zweimal über Funk nach einer Begegnung Backbord an Backbord fragte. Vollends unklar wurde die Lage, als auf die zweite Anfrage »Viking Kara, Backbord-Backbord oder wie wollen Sie begegnen?« von »Viking Kara« über Funk die Antwort »Steuerbord-Steuerbord« kam. Angesichts der damit offensichtlichen Unklarheit über den Kurs für die anstehende Begegnung hätte der Drittwiderbeklagte zumindest seine Geschwindigkeit herabsetzen und das Schiff im weiteren Verlauf notfalls ständig machen müssen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise des »Viking Kara« zu verschaffen (vgl. Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts Köln vom 28. April 2009 – 3 U 111/08 BSchRh, juris; Urteile der Berufungskammer vom 20. November 1995, ZfB 1996, Sammlung Seite 1570 f und vom 14. November 2023, ZfB 2024, Sammlung Seite 2836 f, veröffentlicht in der Rechtsprechungsdatenbank iwt-law. eu [www.uni-mannheim.de/transportrecht/datenbanken]). Stattdessen hat er ausweislich der Auswertung der ECDIS-Daten die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt. Dieses Verhalten stellt einen schwerwiegenden Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV dar. Er ist dadurch zugleich – anders als das Rheinschiffahrtsgericht gemeint hat – nicht unverschuldet in eine Gefahrenlage geraten, in der ihm im nachfolgenden Geschehensablauf ein nautisch fehlerhaftes Verhalten nicht vorzuwerfen wäre.

III. Da hiernach beide Schiffsführer die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollision vom Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG). Bei der Gewichtung des beiderseitigen Verschuldens wirkt sich zum Nachteil der Beklagten aus, dass die gefahrträchtige Situation primär auf die Fahrweise des Beklagten zu 2 zurückzuführen ist, der einen Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord steuerte, zugleich aber durch das Nichtzeigen der blauen Tafel mit Funklicht bis unmittelbar vor der Kollision der Talfahrt den Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord wies, für die er der Talfahrt keinen geeigneten Weg freiließ. Hinzu kommt der nicht minder schwere Verstoß des Beklagten zu 2 gegen das Kursänderungsverbot. Die beiderseitigen schuldhaften Verstöße gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV im Zuge der Annäherung der Schiffe wiegen etwa gleich schwer. In der Gesamtschau überwiegt das Verschulden des Beklagten zu 2 deutlich. Die Berufungskammer hält eine Haftungsverteilung im Verhältnis 3/4 zu 1/4 zu Lasten der Beklagten

für angemessen. Das angefochtene Urteil ist daher entsprechend abzuändern. Die Entscheidung ist auf den Grund des Anspruchs zu beschränken, weil der Betrag des Anspruchs hinsichtlich Klage und Widerklage nicht zur Entscheidung reif ist; zur Entscheidung im Betragsverfahren ist die Sache an das Gericht der ersten Instanz zurückzuverweisen (vgl. § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO).

IV. Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten zu 1 und Widerklägerin und des Beklagten zu 2 wird das Grund- und Endurteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – St. Goar vom 31. August 2023 – 4 C 9/22 BSchRh – geändert.

Die Klage ist dem Grunde nach zu drei Vierteln, die Widerklage dem Grunde nach zu einem Viertel gerechtfertigt. Im jeweils weitergehenden Umfang werden Klage und Widerklage abgewiesen.

Zur Entscheidung über den Betrag von Klage und Widerklage wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens Schlussentscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts vorbehalten.

Anmerkung der Redaktion

Die Berufungskammer liegt mit dem vorliegenden Urteil auf einer Linie mit der bisherigen Rechtsprechung zu Begegnungskollisionen und über die wechselseitigen Verpflichtungen des Talfahrers und des Bergfahrers.

Ungewöhnlich an der vorliegenden Begegnungshavarie ist, dass der Bergfahrer zahlreiche, verschiedene Sorgfaltsverstöße begangen hat. Neben den gesetzlich normierten Pflichten des Bergfahrers auf Klarstellung der Begegnungsweise stellt es nach zutreffender Bewertung der Berufungskammer eine schuldhafte Pflichtwidrigkeit dar, wenn der Schiffsführer die Kontrolllampe für die blaue Tafel so dimmt, dass er sie nicht mehr erkennen kann, jedenfalls dann, wenn er die blaue Tafel selbst vom Fahrstand aus nicht sehen kann. Auch soweit die Berufungskammer eine Verpflichtung zur Herabsetzung der Geschwindigkeit oder sogar zum Aufstoppen auf beiden Seiten bei unklarer Begegnungsweise postuliert, ist der Entscheidung zuzustimmen.

Die Begründung für das ursächliche Mitverschulden auf Seiten des FGKS »Vista Sky« begegnet allerdings ganz erheblichen Bedenken. Sowohl Bergfahrer als auch Talfahrer hatten die Fahrtgeschwindigkeiten in der Annäherung und bis zur

Havarie praktisch unverändert beibehalten; der Bergfahrer war nach backbord in den Fahrweg des Talfahrers gefahren, was das Gericht zu Recht als eine verbotene Kursänderung ansieht. Überraschend und nautisch durchaus sehr zweifelhaft ist die Feststellung des Gerichtes, dass ein Mitverschulden von 1/4 beim Talfahrer vorläge, weil er seinerseits die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt oder das Schiff aufgestoppt habe. Der genaue Zeitpunkt, ab wann diese Maßnahme erforderlich gewesen wäre, ist im Urteil leider nicht definiert. Das Gericht übersieht auch, dass der Talfahrer – anders als der Bergfahrer – mit der Strömung fahrend sehr viel länger braucht, um aufzustoppen. Die Berufungskammer hat diese Frage ebenso wenig thematisiert wie die Frage, ob ein Langsammachen oder Aufstoppen überhaupt geeignet gewesen wäre, die Havarie zu verhindern oder die Schäden abzumildern. Für diese Kausalität lag die Beweislast beim Bergfahrer. Bei den eingeschlagenen Kursen wären die Schiffe auch nach einem Aufstoppen des Talfahrers unweigerlich aufeinandergeprallt, da der Bergfahrer den Kurs nach backbord gelegt und selbst seine Geschwindigkeit beibehalten hatte. Aus nautischer Sicht ist es daher naheliegender, dass sich die Havarie bei einem Aufstoppen des Talfahrers ebenso ereignet hätte, nur möglicherweise etwas weiter bergwärts.

In den mündlichen Plädoyers beider Seiten vor der Berufungskammer hatte diese Begründung der Kammer für ein Mitverschulden keine Rolle gespielt, ein entsprechender schriftsätzlicher Vortrag war auch – jedenfalls in der Berufungsinstanz – nicht erfolgt. Bei der Berufungskammer in Straßburg ist es leider üblich geworden, die Sach- und Rechtslage nach den Plädoyers der Rechtsanwälte nicht zu erörtern. Gerade der vorliegende Fall zeigt, dass die Erörterung der später im Urteil zur Begründung des Mitverschuldens herangezogene Gesichtspunkte vor Gericht wahrscheinlich zu einer nautisch sachgerechten Aufklärung des Havariegeschehens und der Vermeidbarkeit der Havarie hätte beitragen können. Auch in den Berufungsverfahren nach der Mannheimer Akte ist die mündliche Verhandlung vorgesehen und wird aus guten Gründen auch stets durchgeführt. Im Beschlusswege wird praktisch nie entschieden, weil Havariegeschehen nun einmal komplex und allein deshalb erörterungsbedürftig sind. Die Richter sollten die mündliche Verhandlung auch dazu nutzen, aus ihrer Sicht entscheidungserhebliche nautische Tatsachenfragen mit den anwesenden Schiffahrtsanwälten zu erörtern.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main*

Urteil der Berufungskammer der Rheinzentralkommission vom 6. Juni 2024, Az.: 533Z – 1/24 (Rheinschiffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 9/22 BSchRh)

hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg nach öffentlicher Verhandlung vom 21. Mai 2024, an welcher teilgenommen haben die Richter ... und in Anwesenheit der Gerichtskanzlerin ..., gestützt auf Art. 37 und 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868 in der Fassung vom 20.11.1963 sowie des Art. III ihres Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17.10.1979, folgendes Urteil gefällt:

Es wird Bezug genommen auf:

1. das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar vom 31. August 2023, das den Klägerinnen und Widerbeklagten am 4. September 2023 und der Beklagten zu 1 und Widerklägerin und dem Beklagten zu 2 am 18. September 2023 zugestellt worden ist;

2. die Berufungsschrift der Beklagten zu 1 und Widerklägerin und des Beklagten zu 2 vom 2. Oktober 2023, eingegangen beim Rheinschiffahrtsgericht St. Goar am selben Tag;

3. die Berufungsbegründungsschrift der Beklagten zu 1 und Widerklägerin und des Beklagten zu 2 vom 1. November 2023, eingegangen beim Rheinschiffahrtsgericht St. Goar am selben Tag;

4. die Berufungserwiderungsschrift der Klägerinnen und Widerbeklagten vom 1. Dezember 2023, eingegangen beim Rheinschiffahrtsgericht St. Goar am selben Tag;

5. die Akten 4 C 9/22 des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar;

6. die Akten des Schiffahrtsgerichts St. Goar 4 UR 111/21 BSch;

7. die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizeistation St. Goar VN 76002/17072021/0844. Die genannten Akten haben der Berufungskammer vorgelegen.

TATBESTAND

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffskollision, die sich am 13. Juli 2021 gegen 1:20 Uhr bei Rheinkilometer 573 zwischen dem FGKS »Viking Kara« und dem FGKS »Vista Sky« ereignet hat.

FGKS »Viking Kara« (134,90 m lang, 11,43 m breit) fuhr mit einer Geschwindigkeit von 12 bis 13 km/h über Grund zu Berg. Verantwortlicher Schiffsführer und Rudergänger zum Unfallzeitpunkt war Sf G, der Beklagte zu 2. FGKS »Vista Sky« (110,18 m lang, 11,55 m breit) fuhr mit einer Ge-

schwindigkeit von ca. 21 km/h über Grund zu Tal. Verantwortlicher Schiffsführer und Rudergänger zum Unfallzeitpunkt war Sf N, der Drittwiderbeklagte.

Der Rhein verläuft auf dem Abschnitt von Rheinkilometer 570 bis Rheinkilometer 574 talwärts gesehen in einem 180°-Rechtsbogen. Zur Unfallzeit herrschte klare Feuersicht. Die beiden Schiffe kollidierten Kopf auf Kopf am rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne. Die Passagiere von FGKS »Vista Sky« mussten ausgeschifft werden. Nach einer Notreparatur konnte der Betrieb am 21. Juli 2021 wieder aufgenommen werden.

Die Klägerin zu 1 ist der führende Versicherer der Kaskopolice für FGKS »Vista Sky«. Die Klägerin zu 2 ist Bareboatcharterer, die das Schiff bemannt, versichert, unterhält und Schäden auf eigenen Kosten zu reparieren hat. Eignerin des FGKS »Vista Sky« ist die am Rechtsstreit nicht beteiligte Breeze River Cruises GmbH. Die Klägerin zu 1 begehrt mit der Klage Ersatz für Versicherungsleistungen in Höhe von 447.990,45 Euro, die Klägerin zu 2 Schadensersatz in Höhe von 145.341,28 Euro (22.450 Euro Selbstbehalt, 25.175 Euro Kosten der Notreparatur, 97.716,28 Euro Nutzungsausfall für die Dauer der Notreparatur), jeweils zuzüglich Zinsen sowie vorgerichtliche Anwaltskosten nebst Zinsen.

Die Beklagte zu 1 verlangt widerklagend Schadensersatz in Höhe von insgesamt 264.247,61 Euro (241.132,59 Euro Reparaturkosten, 15.033,63 Euro Expertenkosten, 3.814 Euro für die Begleitung der Reparaturmaßnahmen durch einen technischen Inspektor, 7.850 Euro Kosten der Verholungsfahrt von Boppard zur Schiffswerft in Deutz) jeweils zuzüglich Zinsen sowie vorgerichtliche Anwaltskosten nebst Zinsen.

Die Klägerinnen haben zum Unfallhergang vorgetragen:

Sf N habe nach der Begegnung mit TMS »Cynthia« das zu Berg fahrende FGKS »Viking Kara« am rechtsrheinischen Grund wahrgenommen. Da es keine blaue Tafel gezeigt habe, sei Sf N von einer Begegnungsweisung Backbord an Backbord ausgegangen, habe von der linken auf die rechte Rheinseite gewechselt und damit gerechnet, dass »Viking Kara« einen Talweg freimachen werde. Dies habe bei Rheinkilometer 573,4 bei einem Abstand von gut 450 m noch so ausgesehen, weil der Bergfahrer einen leichten Steuerbordkurs gehalten habe. Dann sei »Viking Kara« aber dem roten Tonnenstrich gefolgt, weshalb Sf N den Bergfahrer über UKW-Kanal 10 anrufen habe, um die Begegnung Backbord an Backbord zu bestätigen. Erst bei einem Abstand von nur zwei Schiffslängen habe

der Bergfahrer überraschend eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord über Funk gewiesen. Sf N habe erwidert, dass »Viking Kara« keine blaue Tafel gesetzt habe, und um eine Backbord-Backbord-Begegnung gebeten. Erst bei einem Abstand der Schiffe von nur 200 m und einer verbleibenden Fahrzeit von 22 Sekunden habe »Viking Kara« die blaue Tafel ausgeklappt und auf der letzten Schiffslänge vor der Havarie den Kurs nach Backbord gelenkt, obwohl »Vista Sky« bereits so hart wie möglich nach Steuerbord gehalten habe. Für eine havarielose Begegnung hätte der Beklagte zu 2 als Manöver des letzten Augenblicks den Kurs nach Steuerbord mit rund 20 m Raum am rechten Rand der Fahrrinne ändern können und müssen. Die nicht rechtzeitige Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord habe Sf N nicht befolgen können, weil eine gefahrlose Begegnung wegen des zu geringen Abstands nicht mehr möglich gewesen sei. Wegen des Verstoßes gegen die Vorschriften für den Begegnungsverkehr und ein falsches Manöver des letzten Augenblicks trage der Bergfahrer die Alleinverantwortung für die Havarie. Der Beklagte zu 2 habe es zu verantworten, dass er wegen der Dimmung der Anzeigeleuchte für die blaue Tafel nicht habe erkennen könne, ob er diese gesetzt gehabt habe.

Die Klägerinnen haben beantragt,

die Beklagten gesamtschuldnerisch, die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich mit einem am 13. Juli 2021 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an FGKS »Viking Kara« haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 1 447.990,45 Euro und an die Klägerin zu 2 145.321,28 Euro, jeweils nebst Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1 hat widerklagend beantragt,

die Widerbeklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Widerklägerin 264.247,61 Euro und 9.996,60 Euro, jeweils nebst Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren nebst Zinsen zu zahlen.

Die Widerbeklagten haben beantragt,

die Widerklage abzuweisen.

Die Beklagten haben zum Unfallhergang vorgetragen:

Die Havarie sei auf eine rücksichtslose Fahrweise des Schiffsführers des FGKS »Vista Sky« zurückzuführen. Dieser habe die rechtzeitige Weisung des Bergfahrers und den schiffahrtsüblichen Kurs an einer besonderen Gefahrenstelle missachtet

und wegen zu hoher Geschwindigkeit ohne vorausschauenden Ausguck und unter Verweigerung eines geeigneten Manövers des letzten Augenblicks die Havarie schuldhaft verursacht. Wegen der besonders gefährlichen Strömungsverhältnisse in der Rheinkurve führen nach ständiger Schifffahrtsübung Bergfahrer ausnahmslos rechtsrheinisch am Filsener Eck zu Berg und Talfahrer linksrheinisch am Hang. Auch die Sichtverhältnisse bei Nacht und die starke Strömung aufgrund des Hochwassers hätten die Einhaltung der Schifffahrtsüblichkeit erfordert. Der Beklagte zu 2 habe sich mit »Viking Kara« frühzeitig und durchgehend an den roten Tonnen der rechtsrheinischen Fahrwasserbegrenze orientiert, so dass »Vista Sky« die gesamte linke Rheinseite als sicherer Talweg zur Verfügung gestanden habe. Der Beklagte zu 2 habe die blaue Tafel gesetzt und bei einem Abstand von 1.200 m, spätesten von 800 m dem Talfahrer zusätzlich über UKW-Kanal 10 die Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen. Die ausgewerteten AIS-Daten, welche die Klägerseite zur Begründung dafür heranziehe, dass die blaue Tafel erst ca. 200 m vor der Kollision gezeigt worden sei, stellten keinen belastbaren Beweis dar, weil Übermittlung und Empfang fehleranfällig seien. Der Drittwiderbeklagte habe vor dem Wechsel nach rechtsrheinisch keinen ordnungsgemäßen Ausguck gehalten und das Radargerät nicht genutzt. Aufgrund der Beweisaufnahme im Verklarungsverfahren sei davon auszugehen, dass Sf N die Orientierung und die Kontrolle über sein Schiff verloren habe und mit Backbord voran treibend quer im Strom gedriftet sei. Selbst wenn die Begegnungsweisung erst bei einem Abstand von nur 200 m erfolgt wäre, wäre eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord noch möglich gewesen, weil die »Vista Sky« ein modernes Fahrgastschiff mit kräftigen Schottelantrieben und einem Bugstrahlruder sei, das außerordentlich manövrierfähig sei. Schließlich sei dem Beklagten zu 2 kein fehlerhaftes Manöver des letzten Augenblicks vorzuwerfen. Kreuzende Kurse hätten nicht vorgelegen. Der Beklagte zu 2 habe sämtliche Motoren auf »voll zurück« gelegt, um sicher Steuerbord an Steuerbord zu passieren, während Sf N seine Geschwindigkeit rücksichtslos auf 21,7 km/h erhöht habe.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat die Akten des Verklarungsverfahrens 4 UR 111/21 BSch des Schifffahrtsgerichts St. Goar und die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei St. Goar einschließlich der Auswertung der ECDIS-Daten durch die Ermittlungsgruppe der Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz beigezogen und mit Zustimmung der Parteien verwertet.

Mit Grund und Endurteil vom 31. August 2023 hat das Rheinschifffahrtsgericht die

Klage für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen.

Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme im Verklarungsverfahren beruhe der Schiffsunfall auf dem alleinigen Verschulden des Beklagten zu 2, der gegen die Pflichten des Bergfahrers aus § 6.0 Nrn. 1, 3 und 4, § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen habe, während ein Mitverschulden des Drittwiderbeklagten nicht sicher festgestellt werden können.

Die Sicherheit des Schiffsverkehrs, welche die Regelung des § 6.04 RheinSchPV bezwecke, erfordere es, dass die Talfahrer auch eine vermeintlich nicht sachgemäße oder zeitiger gebotene Kursweisung der Bergfahrer befolgen müssten. Das gelte nur dann nicht, wenn ein Bergfahrer entgegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV keinen geeigneten Weg für den Talfahrer freigelassen habe oder wenn sonstige Umstände vorlägen, die es der Talfahrt nach § 1.05 RheinSchPV erlaubten, von der Kursweisung des Bergfahrers abzuweichen. Den Beweis dafür hab der Talfahrer zu erbringen.

Dieser Beweis sei hier zur Überzeugung des Gerichts erbracht. Die Schiffsführung der »Viking Kara« hab zunächst eine Weisung für eine Backbord/Backbord-Begegnung gegeben, die »Vista Sky erwidert habe. Der Bergfahrer habe es versäumt, die von ihm nur vermeintlich gegebene Weisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung zu überwachen und rechtzeitig Schallsignale (zwei kurze Töne) zu geben. Dass der Beklagte zu 2 noch rechtzeitig für eine gefahrlose Begegnung Funkkontakt mit dem Talfahrer aufgenommen habe, sei nicht erwiesen. Mit hinreichender Sicherheit stehe dagegen fest, dass eine eindeutige Weisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung durch Setzen der blauen Tafel mit Funklicht so spät erfolgt sei, dass eine gefahrlose Begegnung nicht mehr möglich gewesen sei. Erwiesen sei, dass »Viking Kara« die ursprüngliche Backbord/Backbord-Weisung erst bei einem Abstand der Schiffe Bu zu Bug von etwa 200 m durch Zeigen der blauen Tafel in eine Weisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung geändert habe. Aufgrund des geringen Abstands, der Geschwindigkeit der Schiffe und der Strömungsverhältnisse sei es der Schiffsführung von »Vista Sky« nicht anzulasten, dass sie ihren Kurs nicht entsprechend der verspäteten Weisung nach Backbord geändert habe, sondern ihren ursprünglichen Kurs beibehalten habe, der sodann zu der Havarie geführt habe. Das Primärverschulden habe bei der Schiffsführung der »Viking Kara« gelegen, die der Talfahrt für eine Backbord/Backbord-Begegnung keinen geeigneten

Weg frei gelassen und es versäumt habe, ihre vermeintlich gegebene Weisung für eine Vorbeifahrt an Steuerbord ordnungsgemäß anzuzeigen und zu überwachen. Ihr sei ferner vorzuwerfen, dass sie durch das Zeigen der blauen Tafel und das Steuern nach Backbord unter Verstoß gegen § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV eine gefährliche Kursänderung durchgeführt habe, obwohl »Vista Sky« die Weisung für eine Backbord/Backbord-Begegnung erwidert und hart recht rheinisch gesteuert habe.

Aufgrund der Auswertung der ECDIS-Daten beider unfallbeteiligter Schiffe stehe fest, dass »Viking Kara« die eindeutige Weisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung erst bei einem Abstand der Schiffe von ca. 200 m und damit zu spät erteilt habe. Bestätigt werde dies durch die Angaben der beiden Schiffsbesatzungen und des unbeteiligten Zeugen B im Verklarungsverfahren. Der Beklagte zu 2 habe zwar angegeben, er habe ab Osterpays nach dem Wechsel auf die rechte Rheinseite die blaue Tafel gesetzt. Er habe aber einräumen müssen, dass er dies nicht habe überprüfen können, weil vom Schiffsführerhaus die Tafel und das Blinklicht Blinklicht nicht zu sehen seien und der Knopf, mit dem das Zeichen bedient werde, so stark gedimmt gewesen sei, dass er nicht habe erkennen können, ob die Funktion eingeschaltet gewesen sei. Er habe weiter eingeräumt, dass er den entsprechenden Knopf betätigt habe, nachdem er über Funk darauf aufmerksam gemacht worden sei, dass »Viking Kara« nicht die blaue Tafel gezeigt habe. Denklogisch müsse davon ausgegangen werden, dass die blaue Tafel zuvor nicht gesetzt gewesen sei, weil er sonst mit dem (erneuten) Betätigen des Knopfs das Zeichen ausgeschaltet hätte. Dass der Beklagte zu 2 den Knopf für die blaue Tafel betätigt habe, nachdem die beiden Schiffsführer bereits Funkkontakt miteinander aufgenommen hätten, habe auch der Zeuge Alexandrov, Matrose auf »Viking Kara«, bestätigt. Die Angaben der Zeugen sprächen dafür, dass die Schiffsführung von »Viking Kara« versehentlich angenommen habe, die blaue Tafel mit Funklicht sei gesetzt und damit eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung für die Talfahrt gewiesen. Festzuhalten sei jedenfalls, dass auch nach den Angaben der Mannschaft der »Viking Kara« nicht angenommen werden könne, dass die blaue Tafel zu einem Zeitpunkt gesetzt gewesen sei, zu dem »Vista Sky« auf die Steuerbord/Steuerbord-Weisung gefahrlos hätte reagieren können. Dafür spreche vor allem auch die Aussage des Zeugen B, des Schiffsführers des TMS »Cynthia«, er habe auf dem Tresco-Bildschirm seines Schiffs nachträglich wahrgenommen, dass »Viking Kara« erst kurz vor der Kollision die blaue Tafel gesetzt habe, und über Funk gehört, dass »Vista Sky« kurz

vor der Kollision gerufen habe »du machst den Blinker erst jetzt an«.

Aus der Auswertung der AIS-Daten ergebe sich, dass die blaue Tafel erst 32 bis 38 Sekunden vor der Havarie gesetzt worden sei. Damit sei auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens erwiesen, dass die Weisung für eine Steuerbord/Steuerbord Begegnung unter Berücksichtigung einer angemessenen Reaktionszeit, der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Strömungsverhältnisse nicht rechtzeitig erfolgt sei.

Der Schiffsführung der »Viking Kara« sei weiter vorzuwerfen, dass sie den vermeintlich gewiesenen Kurs nicht ordnungsgemäß überwacht habe. Angesichts des klaren Wetters sei für sie erkennbar gewesen, dass ihr »Vista Sky« entgegen den schiffahrtsüblichen Gepflogenheiten im Bopparder Hamm rechtsrheinisch und ohne blaue Tafel entgegengekommen sei. Sie hätte deshalb gemäß § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV rechtzeitig durch Schallzeichen – zwei kurze Töne für eine Vorbeifahrt an Steuerbord – warnen müssen.

Dass der Beklagte zu 2 rechtzeitig über Funk eine Kursweisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung erteilt habe, sei nicht erwiesen und könne auch dahinstehen, weil nach § 6.04 RheinSchPV die Weisung entweder mittels blauer Tafel und Funklicht oder durch Schallzeichen zu erfolgen habe.

Dem Drittwiderbeklagten sei kein Mitverschulden anzulasten. Ein Verstoß gegen § 6.04 Nr. 5 RheinSchPV könne ihm nicht vorgeworfen werden. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass er die Kursweisung von »Viking Kara« für eine Begegnung an Backbord durch Nichtzeigen der blauen Tafel und konsequentes Fahren am rechten Rheinufer ordnungsgemäß erwidert habe. Erwiesen sei weiter, dass die Kursweisung für eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung nicht rechtzeitig erfolgt sei und von der Schiffsführung des Talfahrers nicht mehr gefahrlos habe befolgt werden können. Dem Drittwiderbeklagten sei auch nicht als Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV vorzuwerfen, dass er entgegen schiffahrtsüblichen Gepflogenheiten zwischen Rheinkilometer 571 und 572 auf die rechrheinische Seite gewechselt habe. Schiffsfahrtsüblichen Kursen komme heute in der Regel nur noch an besonderen Gefahrenstellen Bedeutung zu. Um eine solche handle es sich bei dem großen Rheinbogen bei Boppard nicht. Der Drittwiderbeklagte habe auch darauf vertrauen dürfen, dass der Bergfahrer bei seiner Kursweisung für eine Backbord/Backbord Begegnung bleiben werde. Für eine solche Begegnung hätte ein seitlicher Abstand von bis zu 20 m genügt, den »Viking Kara« der

»Vista Sky« hätte freilassen können. Dass der Drittwiderbeklagte keinen ordnungsgemäßen Ausguck gehalten und das Radargerät nicht benutzt habe, habe, sei nicht erwiesen. Die Beweisaufnahme habe ergeben, dass der Drittwiderbeklagte, der den Gegenverkehr rechtzeitig wahrgenommen habe, als erster Funkkontakt mit »Viking Kara« aufgenommen habe, obwohl dies die Pflicht des Bergfahrers gewesen sei.

Dahinstehen müsse schließlich, ob es dem Drittwiderbeklagten möglich gewesen wäre, in einem Abstand von nur ca. 200 m unter Berücksichtigung der vorherrschenden Strömungsbedingungen und der von den Schiffen bis dahin gefahrenen Geschwindigkeiten durch Befolgen der Weisung für ein Steuerbord/Steuerbord-Begegnung und Kursänderung nach Backbord die Kollision zu verhindern. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu dieser rage sei nicht geboten gewesen. Komme ein Schiffsführer unverschuldet in eine Gefahrenlage, die ihn ohne ausreichende Überlegungsmöglichkeit zum sofortigen Handeln zwingt, und reagiert er dabei objektiv nautisch fehlerhaft, könne dies sein Verschulden insbesondere dann ausschließen, wenn die Überlegungszeit weniger als eine Minute betrage. So verhalte es sich hier. Der Beklagte zu 2 habe »Vista Sky« unter Verstoß gegen die Pflichten des Bergfahrers nach § 6.04 Nr. 1, 3, 4, § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV schuldhaft in eine Gefahrenlage gebracht und versucht, im letzten Augenblick sein Kursweisungsrecht durchzusetzen.

Gegen dieses, den Beklagten am 18. September 2023 zugestellte Urteil haben die Beklagten mit Schriftsatz vom 2. Oktober 2023, eingegangen beim Rheinschiffahrtsgericht St. Goar am selben Tag, Berufung mit dem Antrag auf Entscheidung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingelegt und das Rechtsmittel mit Schriftsatz vom 1. November 2023, eingegangen beim Rheinschiffahrtsgericht St. Goar am selben Tag, begründet.

Die Beklagten tragen unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens im Wesentlichen vor:

Das Rheinschiffahrtsgericht habe verfahrensfehlerhaft davon abgesehen, ein nautisch-technisches Sachverständigengutachten, wie von den Beklagten beantragt, zum Zeitpunkt des Zeigens der blauen Tafel durch »Viking Kara«, zur Möglichkeit einer Begegnung Steuerbord an Steuerbord 1 und zur Beobachtung der Verkehrssituation einzuholen.

Die Feststellung des Rheinschiffahrtsgerichts, es sei auch ohne Einholung eines nautisch-technischen Sachverständigengutachtens erwiesen, dass die »Viking Ka-

ra« die blaue Tafel mit Funklicht erst in einem Abstand beider Schiffe von Bug zu Bug von etwa 200 m gesetzt habe, sei schon verfahrensrechtlich nicht zulässig. Eine Beweiserhebung dürfe nicht mit der Begründung abgelehnt werden, das Gegenteil sei bereits erwiesen, und ein notwendiges Sachverständigengutachten dürfe nicht durch eine Zeugenvernehmung ersetzt werden. Die Feststellung beruhe auch auf falschen Tatsachengrundlagen und sei im Ergebnis unrichtig.

Das Rheinschiffahrtsgericht habe die Ergebnisse der Auswertung der ECDIS-Daten beider Schiffe unkritisch übernommen, obwohl diese offensichtlich falsch seien. Die graphische Darstellung der Schiffsrümpfe sei nicht maßstabsgerecht und entspreche nicht der tatsächlichen Lage im Wasser. Belastbare Feststellungen zum räumlichen und zeitlichen Abstand der Schiffe beim Zeigen der blauen Tafel könnten darauf nicht gestützt werden. Der Schiffsrumpf der »Vista Sky« sei auch insoweit falsch dargestellt, als würde die GPS-Antenne die Position des Hecks markieren, während die Antenne in Wahrheit die Position ihres Bugs markiere; dadurch erscheine die Position der »Vista Sky« ca. 100 m weiter talwärts, als sie sich tatsächlich befinden habe. Daraus ergebe sich bei richtiger Interpretation, dass »Viking Kara« die blaue Tafel bei einem Abstand von mindestens 300 bis 400 m vor der Kollision gesetzt habe. Das Rheinschiffahrtsgericht habe sich für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der ECDIS-Aufzeichnungen auch nicht mit den Angaben des Wasserschutzpolizisten Schneiders im Verklarungsverfahren begnügen und ihnen mehr Gewicht beimessen dürfen als den Erkenntnissen und Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zum Inland AIS. Entgegen der Annahme des Rheinschiffahrtsgerichts könne die Zuverlässigkeit der ECDIS-Daten im Hinblick auf den Zeitpunkt des Setzens der blauen Tafel auf »Viking Kara« auch nicht damit begründet werden, dass die Auswertung der Systeme beider unfallbeteiligten Schiffe zum selben Ergebnis gekommen seien und ein doppelter Systemfehler unwahrscheinlich sei. Das ECDIS-System auf »Vista Sky« zeige nur die Daten an, die »Viking Kara« zuvor über UKW ausgesendet habe. Es handle sich also nicht um zwei Systeme, sondern um ein empfangendes System, das nur die Daten des aussendenden Systems wiedergebe. Fehler oder Verzögerungen in der Übertragungskette, die in der Praxis regelmäßig vorkämen, führten daher auf beiden Systemen zu in gleicher Weise unrichtigen Aufzeichnungen.

Auch die Zeugenaussagen seien nicht geeignet, die Zuverlässigkeit der ECDIS-Daten zu bestätigen. Der Zeuge B habe aus

eigener visueller Wahrnehmung keine Angaben dazu machen können, in welcher Entfernung »Viking Kara« die blaue Tafel gesetzt habe, sondern erst nachträglich auf dem Tresco-Bildschirm seines Schiffs wahrgenommen, dass dies erst kurz vor der Kollision geschehen sei, und deutlich zum Ausdruck gebracht, dass er zu den genauen Abständen keine Aussage machen könne. Die Aussagen der Besatzungsmitglieder der »Viking Kara« bestätigen die unrichtige Annahme, »Viking Kara« habe die blaue Tafel erst bei einem Abstand von 200 m gesetzt, nicht, zeigten vielmehr, dass dies deutlich früher geschehen sei. Einzig der Drittwiderbeklagte habe ausgesagt, dass er die blaue Tafel erst bei einem Abstand von 200 bis 300 m gesehen habe; seine Aussage sei jedoch widersprüchlich und wegen seines offensichtlichen Eigeninteresses am Ausgang des Rechtsstreits nicht glaubhaft.

Das Rheinschiffahrtsgericht hätte ferner, wie von den Beklagten beantragt, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis darüber erheben müssen, ob »Vista Sky« beim Setzen der blauen Tafel durch »Viking Kara« diese noch sicher Steuerbord an Steuerbord hätte passieren können. Eine Situation, in der die Schiffsführung der »Vista Sky« auf Maßnahmen des letzten Augenblicks beschränkt gewesen sei, habe entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts nicht vorgelegen. Der Drittwiderbeklagte habe durch sein schuldhaftes Verhalten die Kollisionsgefahr mitverursacht, indem er auf dem schiffahrtsüblichen Kurs der Bergfahrt in Kenntnis dessen zu Tal gefahren sei, dass ihm auf diesem Kurs die Bergfahrt habe entgegen kommen müssen. Er habe diese nach eigenen Angaben auf eine Entfernung von einem Kilometer erkannt und über Funk angesprochen. Dies zeige, dass er frühzeitig Zweifel an der Begegnungsweise gehabt und die Gefahrenlage erkannt habe, diese für ihn also nicht plötzlich aufgetreten sei.

Schließlich hätte das Rheinschiffahrtsgericht, wie von den Beklagten beantragt, durch Einholung eines nautisch-technischen Sachverständigengutachtens Beweis darüber erheben müssen, ob die Schiffsführung der »Vista Sky« aufgrund der konkreten Fallumstände bei nautisch ordnungsgemäßer Beobachtung der Verkehrssituation frühzeitig hätte erkennen können und müssen, dass allein eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord habe in Betracht kommen können.

Bei einem Abstand von 300 bis 400 m sei die Ausübung des Kursweisungsrechts nach der einschlägigen Rechtsprechung noch als rechtzeitig anzusehen, zumal es sich bei »Vista Sky« um ein Fahrgastschiff mit hochmodernen Manövrierelementen handele. Bei richtiger Würdigung der

Zeugenaussagen sei erwiesen, dass die Funksprüche, in deren Rahmen »Viking Kara« eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen habe, in einem Abstandsbereich von etwa einem Kilometer erfolgt seien, so dass die Begegnungsweise als rechtzeitig anzusehen sei. Jedenfalls begründe der Umstand, dass der Drittwiderbeklagte frühzeitig über die Absicht, Steuerbord an Steuerbord zu begegnen, informiert gewesen sei, ein erhebliches Mitverschulden.

Ein Verstoß gegen § 6.04 Nrn. 1 und 3 RheinSchPV sei dem Beklagten zu 2 nicht vorzuwerfen. Er habe rechtzeitig vor der Kollision die blaue Tafel gesetzt, auch über Funk eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen und »Vista Sky« an Steuerbord nahezu die gesamte Fahrrinne breite für eine sichere Begegnung freigelassen. Auch ein Verstoß gegen § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV liege nicht vor. Das Rheinschiffahrtsgericht verkenne, dass der Kurs für eine Backbord/Backbord-Begegnung erst dann festgelegt sei, wenn keine rechtzeitige Weisung für eine Steuerbordbegegnung mehr gegeben werden könne. Da die Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord rechtzeitig erfolgt sei, habe es nur diese Kursweisung und folglich keine Kursänderung gegeben. Dagegen seien dem Drittwiderbeklagten mehrfache Verstöße gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchFf3V anzulasten, weil er mit »Vista Sky« auf dem schiffahrtsüblichen Kurs der Bergfahrt mit hoher Geschwindigkeit »Viking Kara« über mehrere Kilometer Kopf auf Kopf entgegengefahren sei, die in der dadurch geschaffenen Gefahrenlage erhöhten Anforderungen an Wahrschau und Ausguck verletzt, auf den Funkverkehr zwischen beiden Schiffen nicht reagiert und ein Manöver des letzten Augenblicks unterlassen habe. Daraus folge mindestens ein erhebliches Mitverschulden des Drittwiderbeklagten.

Die Beklagten beantragen,

das angefochtene Urteil zu ändern, die Klage abzuweisen und die Widerbeklagten nach den erstinstanzlichen Anträgen der Widerklägerin zu verurteilen, hilfsweise die Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären und die Sache hinsichtlich des Betragsverfahrens an das Rheinschiffahrtsgericht zurückzuverweisen.

Die Klägerinnen und Widerbeklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angefochtene Urteil und tragen unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens im Wesentlichen vor:

FGKS »Viking Kara« habe bis kurz vor der Kollision die blaue Tafel nicht gezeigt und

dadurch eine Begegnung Backbord an Backbord gewiesen, die der Talfahrer bestätigt habe, indem »Vista Sky« ebenfalls die blaue Tafel nicht gezeigt habe. Der Beklagte zu 2 habe es versäumt, die vermeintlich gegebene Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu überwachen, wozu der Bergfahrer verpflichtet sei, und zur Klarstellung das in § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV vorgeschriebene Schallzeichen – zwei kurze Töne – zu geben. Er habe im letzten Moment vor der Havarie und damit viel zu spät die blaue Tafel gesetzt, dadurch Unsicherheit in die Begegnungsweise gebracht und der Talfahrt entgegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV an seiner Backbordseite keinen geeigneten Weg freigelassen. Dadurch, dass er im letzten Moment vor der Begegnung statt nach Steuerbord nach Backbord gehalten habe, habe er eine unzulässige Kursänderung in den Kurs der Talfahrt durchgeführt.

Die Beweisaufnahme durch Auswertung der Tresco-Daten und Vernehmung des Zeugen B habe ergeben, dass die Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord viel zu spät erfolgt sei. Schon unter günstigsten Bedingungen könne das Einschalten des Funklichts bei einer Entfernung zwischen Berg- und Talfahrt von 400 bis 500 m als gerade noch rechtzeitig angesehen werden. Hier habe der Abstand beim Ausklappen der blauen Tafel nur knapp 20 m betragen. Bei einer Differenzgeschwindigkeit von 32 km/h seien bis zur Havarie nur noch rund 22 Sekunden verblieben. Diese Zeitspanne sei viel zu kurz, um den Kurs des talfahrenden Schiffs zu korrigieren und Steuerbord an Steuerbord zu begegnen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die zulässige Berufung hat in der Sache zum Teil Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht hat zwar zutreffend entschieden, dass die Schiffskollision von dem Beklagten zu 2 als Schiffsführer des FGKS »Viking Kara« schuldhaft verursacht worden ist. Es hat jedoch zu Unrecht ein Mitverschulden des Drittwiderbeklagten als Schiffsführer des FGKS »Vista Sky« verneint.

Der Beklagte zu 2 hat schuldhaft, nämlich fahrlässig, gegen die in § 6.04 Nrn. 1, 3 und 4, § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV normierten Pflichten der Bergfahrer bei der Begegnung mit Talfahrern verstoßen und dadurch die Kollision mit »Vista Sky« verursacht.

Er hat es versäumt, rechtzeitig die nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPV für eine Begegnungsweise Steuerbord an Steuerbord vorgeschriebene blaue Tafel mit weißem Funklicht zu zeigen. Das folgt zur Überzeugung der Berufungskammer aus den auf beiden beteiligten Schiffen aufgezeichneten ECDIS-Daten und deren Aus-

wertung durch die Ermittlungsgruppe der Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz. Die von den Beklagten geäußerten Zweifel an der Zuverlässigkeit der aufgezeichneten ECDIS-Daten teilt die Berufungskammer nicht. Die theoretische Möglichkeit von Störungen im Übertragungsprozess der AIS-Signale schließt die Verwertung der aufgezeichneten Daten nicht aus. Dass die blaue Tafel mit Funklicht auf »Viking Kara« erst kurz vor der Kollision gezeigt wurde, wird zudem durch die Aussagen des Zeugen B bestätigt. Auch der Umstand, dass die Schiffskörper nicht maßstabsgerecht wiedergegeben sind und die aufgezeichnete Position der GPS-Antenne der »Vista Sky« nicht deren Heck markiert, steht der Verwertung der aufgezeichneten Daten nicht entgegen. Denn der räumliche Abstand der Schiffe zum Zeitpunkt des Setzens der blauen Tafel auf »Viking Kara« ergibt sich aus der Zeitspanne bis zu der Kollision und der Geschwindigkeit, mit der sich die Schiffe einander näherten.

Nach den auf »Viking Kara« aufgezeichneten Daten war die blaue Tafel zu dem Zeitpunkt 00:20:21 noch nicht gesetzt und zu dem Zeitpunkt 00:20:23 gesetzt. Selbst von dem Zeitpunkt 00:20:21 vergingen bis zu der Kollision, die sich spätestens zu dem Zeitpunkt 00:21:01 ereignet hat, maximal 40 Sekunden.

Nach den auf »Vista Sky« aufgezeichneten ECDIS-Daten hat »Viking Kara« die blaue Tafel zwischen den Zeitpunkten 01:17:20 und 01:17:22 gesetzt. Bis zur Kollision zu dem Zeitpunkt 01:17:54 blieben somit maximal 34 Sekunden.

Ausgehend von der Geschwindigkeit, mit der die Schiffe sich einander näherten, von rund 32 km/h (»Vista Sky« 21,3 km/h, »Viking Kara« 10,7 km/h über Grund) – das entspricht 8,9 m/sec – errechnet sich ein Abstand von maximal 300 bis 350 m zu dem Zeitpunkt, zu dem »Viking Kara« frühestens die blaue Tafel zeigte.

Dieser zeitliche wie räumliche Abstand zwischen den Schiffen war jedenfalls unter den gegebenen Verhältnissen für eine sichere Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht ausreichend. Dabei fällt neben der wegen Hochwasser herrschenden starken Strömung und der Geschwindigkeit beider Schiffe insbesondere ins Gewicht, dass Sf N den Kurs des FGKS »Vista Sky« nach Steuerbord gerichtet hatte, um in Befolgung der aus seiner Sicht erteilten Weisung der Bergfahrt für eine Begegnung Backbord an Backbord FGKS »Viking Kara« hart am rechtsrheinischen Rand oder außerhalb der Fahrrinne an dessen Backbordseite zu passieren, wie aus den Lichtbildern 03 und 04 der auf »Vista Sky« aufgezeichneten ECDIS-Daten zu erkennen ist. Dass »Vista Sky« bei dieser Ausgangsposition

die Begegnung noch risikolos Steuerbord an Steuerbord hätte durchführen können, hält die Berufungskammer für ausgeschlossen.

Dass die Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zu spät erteilt wurde, beruht in mehrfacher Hinsicht auf einem schuldhaften Verhalten der Schiffsführung des FGKS »Viking Kara«.

Der Beklagte zu 2 steuerte »Viking Kara« auf einem Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord, obwohl er keine Möglichkeit hatte, vom Steuerhaus aus zu kontrollieren, ob sein Schiff die blaue Tafel mit dem Funklicht zeigte. Er hat im Verklarungsverfahren selbst angegeben, dass die Tafel vom Steuerhaus nicht sichtbar ist und dass die Kontrollleuchte am Steuerbord die anzeigt, dass die Tafel gesetzt ist, »gedimmt« war, so dass nicht erkennbar war, ob die blaue Tafel gesetzt war. Dieses Verhalten ist als fahrlässig zu werten, denn bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Beklagte zu 2 erkennen müssen, dass ohne Kontrollmöglichkeit die Gefahr bestand, dass unbemerkt bleibt, wenn versehentlich die blaue Tafel nicht gesetzt wird.

Des Weiteren hat der Beklagte zu 2 es schuldhaft versäumt zu kontrollieren, ob der Talfahrer die (vermeintliche) Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verstanden hatte und durch Setzen der blauen Tafel mit Funklicht bestätigte, und erforderlichenfalls das in § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV für die Vorbeifahrt an Steuerbord vorgeschriebene Schallsignal – zwei kurze Töne – zu geben. Der Beklagte zu 2 hat im Verklarungsverfahren angegeben, »Vista Sky« sei vom linken auf das rechte Ufer gedriftet, als das Schiff in einer Entfernung von ca. 1.000 m optisch in Sicht gekommen sei. Angesichts dieser für eine Vorbeifahrt an Steuerbord ungewöhnlichen Fahrweise hätte der Beklagte zu 2 die Annäherung der Schiffe sorgfältig beobachten und kontrollieren müssen, ob der Talfahrer die (vermeintlich) erteilte Kursweisung für die anstehende Begegnung bestätigt und einen für die Vorbeifahrt an Steuerbord geeignete Kurs einschlägt.

Weiterhin ist dem Beklagten zu 2 anzulasten, dass er unmittelbar vor der Kollision eine nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV verbundene Kursänderung nach Backbord vorgenommen und der Talfahrt dadurch unter Verstoß gegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV keinen geeigneten Weg für die Begegnung freigelassen hat. Da »Vista Sky«, wie vorstehend bereits ausgeführt, zu dem Zeitpunkt, zu dem »Viking Kara« frühestens die blaue Tafel mit dem Funklicht zeigte, eine Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht mehr gefahrlos befolgen konnte, wer der

Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord festgelegt (BGH, VersR 1973, 77; BGH, VersR 1974, 282). Der Beklagte zu 2 war daher verpflichtet, »Vista Sky« an seiner Backbordseite passieren zu lassen und dem talfahrenden Schiff dafür einen geeigneten Weg freizulassen. Die von dem Beklagten zu 2 vorgenommene Kursänderung nach Backbord war nach § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV unzulässig (BGH, VersR 1973, 77; BGH, VersR 1974, 282). Mit dieser Kursänderung hat der Beklagte zu 2, der »Viking Kara« bis dahin in einem Abstand von 10 m entlang dem roten Tonnenstrich zu Berg geführt hatte, dem Talfahrer zugleich den Weg für eine Vorbeifahrt an seiner Backbordseite vollends versperrt. Dem Beklagten zu 2 ist auch insoweit Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Er konnte erkennen und musste jedenfalls damit rechnen, dass die Schiffsführung der »Vista Sky« die Weisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht mehr befolgen konnte, zumal der Schiffsführer des »Vista Sky« dies unmittelbar zuvor über Funk geäußert und eine Begegnung Backbord an Backbord verlangt hatte, auf die der Kurs des Talfahrers ausgerichtet war.

Zudem war der Beklagte zu 2 gemäß § 1.04 RheinSchPV verpflichtet gewesen, der aufgetretenen Unklarheit über den Kurs für die anstehende Begegnung Rechnung zu tragen und seine Geschwindigkeit rechtzeitig zu reduzieren und das Schiff im weiteren Verlauf notfalls ständig zu machen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise der Talfahrt zu verschaffen (vgl. Urteil der Berufungskammer vom 18.6.2015 – 497 Z, ZfB 2015, Sammlung Seite 2369 ff, veröffentlicht in der Rechtsprechungsdatenbank iwt-law.eu [www.uni-mannheim.de/transportrechtlidatenbanken]).

In der Rechtsprechung ist zudem anerkannt, dass der Bergfahrer den gewiesenen Kurs nicht mit Gewalt erzwingen darf, wenn er erkennt, dass die Talfahrt dem gewiesenen Kurs nicht folgen wird oder nicht folgen kann (BGH, ZfB 1968, Sammlung Seite 20 f = VersR 1968, 550). Der Beklagte zu 2 durfte hiernach »Viking Kara« nach dem verspäteten Setzen der blauen Tafel mit Funklicht nicht nach Backbord lenken, um die verlangte und vermeintlich gewiesene Steuerbord/Steuerbord Begegnung zu erzwingen, obwohl die Schiffsführung der »Vista Sky« unmittelbar zuvor über Funk erklärt hatte, dafür sei es jetzt zu spät, »Viking Kara« solle Backbord-Backbord bleiben. Er hätte den Kurs der »Viking Kara« vielmehr gemäß § 1.05 RheinSchPV nach Steuerbord ändern müssen, um »Vista Sky« in ausreichendem seitlichen Abstand an seiner Backbordseite passieren zu lassen, auch wenn er mit diesem Manöver aus seiner Sicht von den Begegnungsregeln des

§ 6.04 RheinSchPV abgewichen wäre (vgl. BGH, ZfB 1976, Sammlung Seite 549 f = VersR 1976, 679).

II. Ein für die Kollision ursächliches Mitverschulden trifft aber auch den Drittwiderbeklagten als Schiffsführer des FGKS »Vista Sky«.

Eine schuldhafte Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV) ist dem Drittwiderbeklagten, wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig erkannt hat, allerdings nicht schon deswegen vorzuwerfen, weil er entgegen schiffahrtsüblichen Gepflogenheiten für die Talfahrt im Bopparder Hamm einen Kurs am geografisch rechten Rand der Fahrrinne wählte. Schiffahrtsüblichen Kursen kommt heute in der Regel nur noch an besonderen Gefahrenstellen Bedeutung zu, weil die Schifffahrt aufgrund ihrer Ausstattung mit nautischen Hilfsmitteln in der Lage ist, auch schiffahrtsunübliche Kurse zu fahren (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff). Um eine besondere Gefahrenstelle handelt es sich bei dem Rheinbogen zwischen Rheinkilometer 571 und 573 nicht. Der Drittwiderbeklagte durfte daher den Kurs für die Talfahrt frei wählen und »Vista Sky« auf dem dort schiffahrtsüblichen Weg der Bergfahrt zu Tal führen. Es kann daher auch dahinstehen, ob er »Vista Sky« erst nach rechtsrheinisch lenkte, als er das ohne blaue Tafel und Funklicht zu Berg kommende »Viking Kara« wahrgenommen hatte, oder ob er schon zuvor einen rechtsrheinischen Kurs steuerte.

Eine schuldhafte und für die Havarie mitursächliche Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV) ist dem Drittwiderbeklagten jedoch deswegen vorzuwerfen, weil er trotz bestehender Unklarheit über die durchzuführende Begegnung mit unverminderter Geschwindigkeit auf das rechtsrheinisch zu Berg kommende FGKS »Viking Kara« zu fuhr.

Dass über die anstehende Begegnung mit »Viking Kara« Unklarheit bestand, war für den Drittwiderbeklagten schon offensichtlich, als er den Bergfahrer erstmals wahrnahm, weil der von »Viking Kara« gefahrene Kurs dicht am roten Tonenstrich die von »Viking Kara« gewiesene Begegnung Backbord an Backbord innerhalb der Fahrrinne unmöglich machte, »Viking Kara« andererseits aber auch nicht die blaue Tafel mit Funklicht für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord zeigte. Der Drittwiderbeklagte hatte die Unklarheit auch erkannt, was sich deutlich daran zeigt, dass er nach seinen Angaben im Verklarungsverfahren zweimal über Funk nach einer Begegnung Backbord an Backbord fragte. Vollends unklar wurde die Lage, als auf die zweite Anfra-

ge »Viking Kara, Backbord-Backbord oder wie wollen Sie begegnen?« von »Viking Kara« über Funk die Antwort »Steuerbord-Steuerbord« kam. Angesichts der damit offensichtlichen Unklarheit über den Kurs für die anstehende Begegnung hätte der Drittwiderbeklagte zumindest seine Geschwindigkeit herabsetzen und das Schiff im weiteren Verlauf notfalls ständig machen müssen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise des »Viking Kara« zu verschaffen (vgl. Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 28. April 2009 – 3 U 111/08 BSchRh, juris; Urteile der Berufungskammer vom 20. November 1995, ZfB 1996, Sammlung Seite 1570 f und vom 14. November 2023, ZfB 2024, Sammlung Seite 2836 f, veröffentlicht in der Rechtsprechungsdatenbank iwt-law. eu [www.uni-mannheim.de/transportrecht/datenbanken]). Stattdessen hat er ausweislich der Auswertung der ECDIS-Daten die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt. Dieses Verhalten stellt einen schwerwiegenden Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV dar. Er ist dadurch zugleich – anders als das Rheinschiffahrtsgericht gemeint hat – nicht unverschuldet in eine Gefahrenlage geraten, in der ihm im nachfolgenden Geschehensablauf ein nautisch fehlerhaftes Verhalten nicht vorzuwerfen wäre.

III. Da hiernach beide Schiffsführer die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollision vom Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG). Bei der Gewichtung des beiderseitigen Verschuldens wirkt sich zum Nachteil der Beklagten aus, dass die gefahrträchtige Situation primär auf die Fahrweise des Beklagten zu 2 zurückzuführen ist, der einen Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord steuerte, zugleich aber durch das Nichtzeigen der blauen Tafel mit Funklicht bis unmittelbar vor der Kollision der Talfahrt den Kurs für eine Begegnung Backbord an Backbord wies, für die er der Talfahrt keinen geeigneten Weg freiließ. Hinzu kommt der nicht minder schwere Verstoß des Beklagten zu 2 gegen das Kursänderungsverbot. Die beiderseitigen schuldhaften Verstöße gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV im Zuge der Annäherung der Schiffe wiegen etwa gleich schwer. In der Gesamtschau überwiegt das Verschulden des Beklagten zu 2 deutlich. Die Berufungskammer hält eine Haftungsverteilung im Verhältnis 3/4 zu 1/4 zu Lasten der Beklagten für angemessen. Das angefochtene Urteil ist daher entsprechend abzuändern. Die Entscheidung ist auf den Grund des Anspruchs zu beschränken, weil der Betrag des Anspruchs hinsichtlich Klage und Widerklage nicht zur Entscheidung reif ist; zur Entscheidung im Betragsverfahren ist die

Sache an das Gericht der ersten Instanz zurückzuverweisen (vgl. § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO).

IV. Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten zu 1 und Widerklägerin und des Beklagten zu 2 wird das Grund- und Endurteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – St. Goar vom 31. August 2023 – 4 C 9/22 BSchRh – geändert.

Die Klage ist dem Grunde nach zu drei Vierteln, die Widerklage dem Grunde nach zu einem Viertel gerechtfertigt. Im jeweils weitergehenden Umfang werden Klage und V'4iderklage abgewiesen.

Zur Entscheidung über den Betrag von Klage und Widerklage wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens Schlussentscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts vorbehalten.