

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO v. 24. 12. 1954 § 37 Nr. 2

BGH, Urt. v. 3. Februar 1975 - II ZR 126/73 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 126/73

URTEIL

Verkündet am

3. Februar 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Du[REDACTED] Ku[REDACTED] AG, Du[REDACTED], We[REDACTED]
Straße [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmitglieder
Dr. Hubertus M[REDACTED] v[REDACTED] Bl[REDACTED], Dr. Heinz R[REDACTED]
und Dr. Günther B[REDACTED],
2. des Schiffsführers Hermann Kr[REDACTED], Du[REDACTED]-Be[REDACTED],
F[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

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

gegen

die Ma[REDACTED]-Reederei GmbH, Du[REDACTED]-R[REDACTED], Da[REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer
Friedrich K. H. M[REDACTED] und Erwin Ho[REDACTED], ebendort,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 3. Februar 1975
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die
Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann
und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Rheinschiffahrtsobergerichts Köln
vom 29. Juni 1973 wird auf Kosten
der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 10. Februar 1970 fuhr das der Klägerin gehörende
MS "H" auf dem Rhein zu Berg. Gegen 16.45 Uhr wollte
es auf Höhe von E einen linksrheinischen Schub-
verband (MS "D" mit SK "D") und einen
vor dem Verband etwas nach Backbord versetzt laufenden
Schleppzug (SB "P" mit SK "D") an deren
Backbordseite überholen. Während MS "H" nach Setzen
der Überholflagge dieses Manöver durchführte, geriet
das Fahrzeug mit dem Steuerbordachterschiff gegen das
Backbordvorschiff von SK "D". Hierdurch entstan-
den an beiden Schiffen Schäden.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin hat ihren Kollisionsschaden auf 1.695,20 DM beziffert. Außerdem hat sie an die Eigentümerin des SK "D■■■■" zum Ausgleich der dieser durch den Schiffszusammenstoß erwachsenen Schäden 19.000 hfl gezahlt. Beide Beträge verlangt sie von den Beklagten. Von ihnen ist die Beklagte zu 1 die Eignerin des SB "P■■■■", während der Beklagte zu 2 das Boot zum Unfallzeitpunkt verantwortlich geführt hat. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 1.695,20 DM und 19.000 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 lediglich dinglich mit dem Boot "P■■■■" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie hat behauptet: MS "H■■■■" habe den Schubverband fast überholt gehabt, als das Boot "P■■■■" plötzlich die blaue Seitenflagge gezeigt und sogleich den Kurs nach Backbord ins rechtsrheinische Fahrwasser geändert habe; dadurch habe der Schleppzug dem backbords herankommenden MS "H■■■■" den Weg abgeschnitten; infolgedessen habe dieses Fahrzeug nach Steuerbord ausweichen müssen; dabei sei es gegen SK "D■■■■" geraten.

Demgegenüber haben die Beklagten, die Abweisung der Klage beantragt haben, zum Unfallverlauf vorgebracht: MS "H■■■■" habe etwa 100 bis 150 m unterhalb des Schleppzuges den Kurs hart nach Steuerbord geändert; offensichtlich habe seine Führung den Schleppzug an dessen Steuerbordseite überholen und ihm dadurch ermöglichen wollen, nach rechtsrheinisch hinüberzufahren; erst danach habe der Schleppzug mit dem Übergang begonnen.

Die Beklagte zu 1 hat das Boot "P■■■■ ■" in Kenntnis der Klageforderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschifffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der - vom Berufungsgericht zugelassenen - Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag, die Klage abzuweisen, weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

I. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt: Der Schleppzug habe den Übergang nach rechtsrheinisch gemacht, als sich MS "H■■■■" noch zwischen 40 und 160 m unterhalb des Anhangs "D■■■■ ■" befunden habe; durch dieses Manöver sei MS "H■■■■" zu einer Kursänderung nach Steuerbord veranlaßt worden; in deren Folge sei das Fahrzeug mit SK "D■■■■ ■" zusammengestoßen.

Die Revision greift die Feststellung, der Schleppzug habe durch sein Verhalten MS "H■■■■" veranlaßt, den Kurs nach Steuerbord zu ändern, mit einer Rüge aus § 286 ZPO an. Sie meint, das Berufungsgericht habe in diesem Zusammenhang die Darstellung des Unfallverlaufs durch die Zeugen Ko■■■■, de B■■ und K■■■■ übergangen. Dem ist entgegenzuhalten, daß auch die Zeugen Ko■■■■ und K■■■■

angegeben haben, MS "H[REDACTED]" habe erst nach der Backbordkursänderung des Schleppzuges Steuerbordkurs eingeschlagen. Außerdem beachtet die Revision nicht, daß sich aus der Aussage des Zeugen de B[REDACTED] zu der Frage, ob der Schleppzug oder das MS "H[REDACTED]" zuerst den Kurs geändert hat, nichts entnehmen läßt.

II. Das Berufungsgericht leitet aus der Fahrweise des Schleppzuges einen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 her. Nach dieser Vorschrift dürfen beim Begegnen oder Überholen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen, ihren Kurs nicht in einer Weise ändern, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Das Berufungsgericht meint, letzteres liege hier vor. Dabei wäre es nach seiner Ansicht Sache der Beklagten gewesen zu beweisen, daß der Abstand zwischen dem Schleppzug und MS "H[REDACTED]" für einen gefahrlosen Kurswechsel ausgereicht habe. Diesen Beweis hätten sie jedoch nicht geführt.

Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand:

1. Ohne Erfolg wendet sich die Revision dagegen, daß das Berufungsgericht überhaupt die Vorschrift des § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 herangezogen hat. Richtig ist allerdings, daß diese Vorschrift nicht anzuwenden wäre, wenn der Schleppzug bereits den Kurs nach Backbord geändert gehabt hätte, als MS "H[REDACTED]" anfang, ihn zu überholen. Nach dem angefochtenen Urteil war es hier jedoch so, daß MS "H[REDACTED]" bereits begonnen hatte, den Schleppzug

zu überholen, als dieser Backbordkurs nahm. Die gegen-
teilige Ansicht der Revision legt dem in § 37 Nr. 2
RheinSchPolVO 1954 verwendeten Wort "Überholen" eine
zu enge Bedeutung bei. Zwar will auch sie den Anwendungs-
bereich der genannten Vorschrift nicht etwa nur auf die
eigentliche Vorbeifahrt des Überholers an dem Überholten
beschränken. Sie meint jedoch, daß von einer Überholung
im Sinne des § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 nur so lange
gesprochen werden könne, als von dem Überholer Gefahr
(z. B. Sogwirkung, gefährliche Kursbehinderung) für den
Überholten ausgehen könne. Damit wird sie aber dem Zweck
der Vorschrift, den durchgehenden Verkehr vor den Gefahren
kreuzender Kurse zu schützen, nur unvollständig gerecht.
Vielmehr gebietet es dieser, die Vorschrift auf das gesamte
Überholmanöver anzuwenden, d.h. von dem Zeitpunkt an, in
welchem ein Fahrzeug zum Überholen eines vorausfahrenden
Fahrzeugs ansetzt, bis zu jenem Zeitpunkt, in dem es den
Überholvorgang abbricht oder beendet (vgl. zu letzterem
BGH, Urt. v. 9. 1. 64 - II ZR 121/62, VersR 1964, 184, 185).
Dabei können Anhaltspunkte für den Beginn eines Überhol-
manövers das Setzen oder Beibehalten der Überholflagge,
die Abgabe von Schallzeichen nach § 43 Nr. 2 RheinSchPolVO
1954, das Ausscheren aus der Kiellinie des Vorausfahrenden,
das Erhöhen der Geschwindigkeit des Überholers oder eine
deutliche Verkürzung seines Abstandes zu dem Vorausfahrenden
sein. Es ist daher nicht zu beanstanden, daß das Berufungs-
gericht auf Grund der auf MS "H" gesetzten Überhol-
flagge in Verbindung mit der Fahrweise dieses Schiffes
angenommen hat, es habe bereits zum Überholen des Schlépp-
zuges angesetzt gehabt, als SB "P" den Kurs nach

Backbord geändert habe, selbst wenn hierbei der Abstand zwischen dem Schleppzug und MS "H[REDACTED]" noch 160 m betragen haben sollte.

2. Erfolglos muß auch die Rüge der Revision bleiben, das Berufungsgericht habe nicht, wie es eine Anwendung des § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 erfordere, festgestellt, daß die Kurse des Schleppzuges und des MS "H[REDACTED]" bis zur Backbordkursänderung des SB "P[REDACTED]" jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen hätten. Insoweit beachtet die Revision nicht genügend, daß nach dem angefochtenen Urteil der Schleppzug und MS "H[REDACTED]" gestreckt auf Parallelkurs fahren, bis das Boot den Kurs nach Backbord änderte. Bereits darin liegt die von der Revision vermißte Feststellung.

3. Die angegriffene Entscheidung ist auch nicht deshalb aus Rechtsgründen zu beanstanden, weil das Berufungsgericht den Beklagten die Beweislast dafür auferlegt hat, daß die Backbordkursänderung des SB "P[REDACTED]" - infolge ausreichender Entfernung des Schleppzuges zu MS "H[REDACTED]" - gefahrlos und deshalb zulässig war:

a) Grundsätzlich hat allerdings jede Partei die tatbestandlichen Voraussetzungen einer von ihr in Anspruch genommenen Norm zu beweisen (BGHZ 39, 103, 106; 53, 245, 250). Das gilt auch im Kollisionsprozeß der Binnenschifffahrt (BGH, Urt. v. 13. 7. 70 - II ZR 163/69, VersR 1970, 948, 949 = LM RheinschifffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 50). Jedoch hat es der Senat in derartigen Streit-sachen bei besonders liegenden Fällen für notwendig befunden, von der allgemeinen Beweislastregel abzuweichen,

um auch insoweit zu einer billigen und gerechten Entscheidung zu gelangen. So hat er die Beweislast für die Zulässigkeit von solchen Manövern, die nach allgemeiner Erfahrung den durchgehenden - durch zahlreiche schiffahrtspolizeiliche Vorschriften ausdrücklich bevorrechtigten (vgl. § 46 Nr. 1, § 47 Nr. 1 Satz 1, § 49 Nr. 1, § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954; § 6.13 Nr. 1, § 6.14, § 6.16 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970) - Verkehr behindern, gefährden oder ihm Schaden zufügen können, demjenigen Fahrzeug auferlegt, das ein solches Manöver ausführt (Urt. v. 12. 5. 60 - II ZR 208/58, VersR 1960, 594, 595 = LM a.a.O. Nr. 6 - Überholen; Urt. v. 12. 3. 62 - II ZR 169/60, VersR 1962, 417, 418 = LM a.a.O. Nr. 12 - Wenden; Urt. v. 7. 10. 65 - II ZR 266/63, VersR 1965, 1146, 1147 - Querfahrt; Urt. v. 25. 11. 68 - II ZR 151/67, VersR 1969, 323, 324 = LM a.a.O. Nr. 39 - Kreuzen; Urt. v. 23. 6. 69 - II ZR 251/67, VersR 1969, 846, 847 = LM a.a.O. Nr. 47 - Hafenausfahrt; vgl. auch Urt. v. 26. 11. 64 - II ZR 55/63, VersR 1965, 152, 153 = LM a.a.O. Nr. 18/19 - Begegnen). Dadurch wird auch dem Gedanken Rechnung getragen, daß ein Fahrzeug, das sich über die Zulässigkeitsvoraussetzungen der vorstehend aufgeführten Manöver rücksichtslos hinwegsetzt, nicht noch dadurch begünstigt wird, daß die Beweislage in Kollisionsstreitigkeiten ohnehin oftmals besonders schwierig ist.

b) Demgegenüber wird im Schrifttum (so zuletzt Wassermeyer in VersR 1974, 1052 ff.; vgl. auch van Oven, Die Verteilung der Beweislast in Sachen betreffend Zusammenstoß von Schiffen in Internationale Fragen des Binnenschiffahrtsrechts, Heft 89 der Schriftenreihe des

Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt e.V.) die Ansicht vertreten, daß der Richter in Kollisionsprozessen der Binnenschifffahrt von der allgemeinen Beweislastregel nicht abgehen darf. Die Ansicht wird in erster Linie aus Art. 2 Abs. 1 des Brüsseler Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (IÜZ) - BGBI. 1913, 49 ff. und der durch diese Bestimmung veranlaßten Neufassung des § 734 HGB (vgl. Art. 1 Nr. I des Gesetzes über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot vom 7. Januar 1913 - RGBI. 1913, 90) hergeleitet und damit begründet, daß nach diesen Bestimmungen keine Schadensersatzansprüche gegeben sind, wenn über die Ursachen eines Schiffszusammenstoßes (oder einer Fernschädigung - vgl. Art. 13 IÜZ; § 738 HGB a.F.; § 738 c HGB) Ungewißheit besteht.

Allein aus beiden Vorschriften, die zur Regelung seerechtlicher Verhältnisse ergangen sind, folgt keineswegs zwingend, daß es dem Richter in Kollisionsprozessen der Binnenschifffahrt schlechthin untersagt sein soll, in besonders liegenden Fällen ausnahmsweise von der allgemeinen Beweislastregel abzugehen. Denn von ihnen ist Art. 2 Abs. 1 IÜZ auf einen Zusammenstoß oder eine Fernschädigung zwischen Binnenschiffen überhaupt nicht anwendbar, wie sich aus Art. 1 IÜZ ergibt. Auch kommt in einem derartigen Falle nur eine entsprechende Anwendung des § 734 HGB in Betracht (§ 92 BinnSchG a.F.). Deshalb ist der Rechtsprechung die Möglichkeit offen gehalten, bei Kollisionsstreitigkeiten den besonderen Gegebenheiten und Verhältnissen des Binnenschiffsverkehrs auch im Rahmen der Beweislastverteilung Rechnung zu tragen, zumal sich

etwas anderes auch nicht aus den Verhandlungen des Reichstags bei der Neufassung des § 734 HGB ergibt (vgl. Drucksachen des Reichstags 1912 - 1914 Nr. 388; Verhandlungen des Reichstags 1912/1913 Bd. 286 S. 2444 bis 2447 und S. 2665).

c) Nun ist allerdings im Binnenschifffahrtsrecht mit Wirkung vom 6. September 1972 die neu eingeführte Vorschrift des § 92 a BinnSchG an die Stelle einer entsprechenden Anwendung des § 734 HGB getreten (Art. 2 Nr. 3 und 4 sowie Art. 5 Abs. 1 des Gesetzes zu dem Genfer Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen - IÜZfB - sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vom 30. August 1972 - BGBl. II 1005 ff.). Ferner befindet sich das vorgenannte Übereinkommen seit 27. August 1973 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft (Bek. des Bundesministers des Auswärtigen v. 19. 9. 73 - BGBl. II 1495). Damit gilt nun auch unmittelbar im Binnenschifffahrtsrecht die Regelung, daß im Falle eines Zusammenstoßes (oder einer Fernschädigung - vgl. Art. 1 Nr. 2 IÜZfB und § 92 Abs. 2 BinnSchG n.F.) von Binnenschiffen kein Anspruch auf Ersatz des Schadens besteht, dessen Ursachen ungewiß sind. Deshalb könnte sich die Frage stellen, ob nunmehr auch in Kollisionsprozessen der Binnenschiffahrt, insbesondere mit Rücksicht auf eine internationale Gleichbehandlung dieser Frage, eine Beweislastumkehr zum Nachteil der beklagten Partei nicht mehr zulässig ist (für das Seerecht vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 406/407; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht

3. Aufl. § 734 HGB Anm. 7; Prüssmann, Seehandelsrecht § 734 Anm. B 2 und § 735 Anm. d). Die Frage bedarf hier jedoch keiner weiteren Erörterung, weil der Zusammenstoß zwischen MS "H[REDACTED]" und SK "D[REDACTED]" bereits am 10. Februar 1970 erfolgt ist und der Gesetzgeber § 92 a BinnSchG keine rückwirkende Kraft beilegt hat, wie eine solche auch nicht für Art. 2 Abs. 2 IÜZfB vereinbart worden ist.

d) Zutreffend hat daher das Berufungsgericht den Beklagten die Beweislast dafür auferlegt, daß die den Kurs des MS "H[REDACTED]" kreuzende Backbordkursänderung des SB "P[REDACTED]" zulässig war. Zu bemerken bleibt lediglich noch, daß sich der vorliegende Sachverhalt von den Fällen einer kreuzenden Kursänderung, über die der Senat in den Urteilen v. 19. 2. 68 - II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551 und v. 25. 11. 68 - II ZR 151/67, VersR 1969, 323, 324 entschieden hat, nur dadurch unterscheidet, daß es sich nicht um eine Kurskreuzung beim Begegnen zwischen Berg- und Talfahrt, sondern um eine solche des zu überholenden Fahrzeugs vor dem Überholer handelt. Insoweit kann aber für die Frage, wer die Zulässigkeit des Manövers zu beweisen hat, nichts anderes als für eine kreuzende Kursänderung beim Begegnen gelten.

III. Im Streitfall ist demnach zu Lasten der Beklagten davon auszugehen, daß SB "P[REDACTED]" die Backbordkursänderung erst vornahm, als sich das mit etwa 9 km/st zu Berg kommende MS "H[REDACTED]" nur noch 40 m unterhalb des Schleppzugs befand. In einem solchen Falle liegt es aber

auf der Hand, daß der Verstoß des Schleppzugführers (Beklagten zu 2) gegen § 37 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 auch schuldhaft war. Besondere Ausführungen zu diesem Punkte brauchte deshalb das Berufungsgericht nicht zu machen, so daß sich die Revision auch insoweit als ungegründet erweist.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh