

2031 068

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO § 38 Nr. 2, 3; ZPO § 282 (Beweislast)

Besteht zwischen Bergfahrer und Talfahrer Streit darüber, welchen Begegnungskurs der Bergfahrer gewiesen hat, so muß derjenige, der aus der von ihm behaupteten Kursweisung Ansprüche herleitet, seine Behauptung beweisen.

BGH, Urt. v. 16. Dezember 1968 - II ZR 141/67 -

Rheinschiffahrtsobergericht
Köln

Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 141/67

URTEIL

Verkündet am
16. Dezember 1968
Heil,
Justizhauptssekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei M [REDACTED], Inhaber E. und F. M [REDACTED],
A [REDACTED],
2. des Schiffsführers Nehemia J [REDACTED], D [REDACTED]/Nieder-
lande, van B [REDACTED]straat [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffscigner Johan van de W [REDACTED],
R [REDACTED], B [REDACTED]straat [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

-2-

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Dezember 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 19. Mai 1967 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger nimmt die Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 15. Januar 1964 gegen 24 Uhr auf dem Rhein bei km 765,6 - Krefeld-Uerdingen - ereignet hat.

Der Kläger ist Eigentümer des MS "Mejo III" (943 t). Im Eigentum der Beklagten zu 1 steht das am Unfalltage vom Beklagten zu 2 geführte 960 t große MS "Zuidland".

Zur Unfallzeit befand sich MS "Mejo III" mit 482 t beladen bei einem Tiefgang von 1,76 m auf Bergfahrt. Ihm entgegen kam das mit 171 t beladene MS "Zuidland" (Tiefgang 1,20 m). Beide Schiffe hatten ihre Positionslichter gesetzt und fuhren etwa Fahrwassermitte. Der Rhein führte Niedrigwasser. In Stromrichtung gesehen verläuft der Rhein im genannten Bereich in einer starken Rechtskrümmung. Die

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

mindestens 150 m breite Fahrwasserrinne nimmt in diesem Bogen die linksrheinische Hälfte des etwa 350 m breiten Strombettes ein und reicht wegen des rechtsrheinisch gelegenen Mündelheimer Grundes, der weit in das Wasser hineinragt, nur wenig über die gedachte Mittellinie des Stromes hinaus. Die Bergfahrt benutzt im Bereich der Stromkrümmung üblicherweise den zum rechtsrheinischen Ufer und demnach im Innenbogen gelegenen Teil der Fahrwasserrinne.

Nach dem Passieren der Uerdinger Brücke (km 764,04) nahm MS "Zuidland" das MS "Mejo III" wahr. Sein am Ruder stehender Schiffsführer bemerkte wegen der Stromkrümmung zunächst nur das Topplight und das rote Backbordpositionslicht des Bergfahrers. Als auf MS "Mejo III" auf Steuerbordseite ein weißes Licht eingeschaltet wurde - ob das Licht blinkte, ist zwischen den Parteien streitig -, erwiderte MS "Zuidland" mit Blinklicht. Die Entfernung zwischen beiden Schiffen betrug zu dieser Zeit etwa 800 bis 1.000 m. Das Blinklicht wird auf MS "Mejo III" mit einer neben dem Ruderhaus aufgehängten Lampe gegeben, die allseits gut zu sehen ist. Die Lampe kann gleichzeitig als Steuerbordankerlicht verwendet werden. Durch ein im Maschinenraum vorzunehmendes Umstecken der Leitung kann von festem Licht zu Blinklicht und umgekehrt übergegangen werden.

In der Annahme, MS "Mejo III" richte seinen Kurs nach Steuerbord, nahm MS "Zuidland" Kurs auf das rechtsrheinische Ufer, um die Begegnung an Backbord vorzunehmen. Dabei geriet MS "Zuidland", mit dem Bug zum rechten Ufer zeigend, quer vor MS "Mejo III", das mit seinem Vordersteven mittschiffs in die Backbordseite von MS "Zuidland" fuhr. Anschließend geriet MS "Zuidland" mit dem Vorschiff rechtsrheinisch auf Grund. Beide Schiffe erlitten Schaden.

MS "Zuidland" wurde anschließend zu neuer Reise ausgesandt.

Der Kläger behauptet, sein Schiff habe dem Talfahrer den Weg zur Begegnung an Steuerbord gewiesen; "Mejo III" habe vorschriftsmäßig geblinkt und sei nach Backbord beigegangen; "Zuidland" habe in einem Abstand von etwa 800 m das Blinklicht erwidert. In einer Entfernung von 100 bis 150 m sei MS "Zuidland" plötzlich hart zum rechten Ufer gefahren und dadurch gegen den Bug von MS "Mejo III" geraten, obwohl der Führer von "Mejo III" seine Maschine auf Rückwärtsgang gestellt habe. Der Kläger verlangt Ersatz seines mit 21.308,33 hfl bezifferten Schadens und beantragt festzustellen, daß die Beklagten zum Ersatz alles weiteren Schadens verpflichtet sind.

Die Beklagten haben ihren Klageabweisungsantrag darauf gestützt, daß der Bergfahrer "Mejo III" nicht geblinkt und daher dem Talfahrer den Weg zur Begegnung an Backbord gewiesen habe. Sie haben vorgetragen: Nachdem der Schiffsführer von "Zuidland" in einem Abstand von etwa 700 m vom Bergfahrer festgestellt gehabt habe, daß auf "Mejo III" nicht geblinkt, sondern ein festes weißes Licht gezeigt worden sei, habe er sein Blinklicht ausgeschaltet und habe gleichzeitig unter Abgabe eines mit Lichtsignal gekoppelten Steuerbordschallsignals seinen Kurs nach rechtsrheinisch gerichtet. Von "Mejo III" sei sein Signal nicht erwidert worden. In einem Abstand von 200 bis 250 m habe "Mejo III" ohne Signal plötzlich den Kurs nach Backbord gerichtet. "Zuidland" habe versucht, die Maschine voll zurücklaufen zu lassen, aber den Zusammenstoß nicht verhindern können. Kurze Zeit nach der Anfahrung habe auf "Mejo III" das bis dahin starre Steuerbordlicht zu blinken begonnen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat unter Abweisung der Klage im übrigen den Klageanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Es hat angenommen, der Kläger habe nicht bewiesen, daß sein Schiff geblinkt habe; der Versuch des Talfahrers, nach Steuerbord auszuweichen, um dem Bergfahrer an Backbord zu begegnen, sei daher nautisch richtig gewesen. Dem Talfahrer sei aber vorzuwerfen, daß er sein Blinklicht eingeschaltet hatte, obwohl für ihn das Blinken des Bergfahrers nicht festgestanden habe, und daß er später anstelle des gebotenen Achtungssignals fehlerhaft ein Steuerbordsignal gegeben habe.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten der Klage im vollen Umfange stattgegeben. Es hat für erwiesen angesehen, daß der Bergfahrer ordnungsgemäß geblinkt und damit die Begegnung an Steuerbord verlangt habe; ein Mitverschulden des Bergfahrers hat es als nicht bewiesen angesehen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision muß Erfolg haben.

1. Die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts unterliegt rechtlichen Bedenken.

Entscheidend für die Feststellung des Berufungsgerichts über das Blinken des Bergfahrers war, daß es zu "der sicheren Überzeugung" gekommen ist, daß der Schiffsführer des Talfahrzeuges ein ständiges weißes Licht nicht mit einem Blinklicht erwidert hätte; sich so zu verhalten,

wie der Beklagte bekundet habe, widerspreche jeglicher Übung und Lebenserfahrung. Zwar sei es "in der Tat verwunderlich", daß der Schiffsführer von "Zuidland" "die Polizei unmittelbar nach dem Unfall darauf habe hinweisen können ..., MS "Mejo III" habe nicht geblinkt." Jedoch "inhaltlich stärker" als dieser letztere Umstand sei der Schluß, der aus dem (vorübergehenden) Blinken des Talfahrers gezogen werden müsse.

Diese Überlegung hält sich nicht frei von Denkfehlern. Das Berufungsgericht hätte bei Würdigung des Vortrags des beklagten Schiffsführers bedenken müssen, daß es außergewöhnlich ist, wenn ein Schiff an Steuerbordseite dort, wo das Blinklicht angebracht ist, ein ständiges weißes Licht zeigt, ein Vorgang, der mit der Vorschrift des § 25 RhSchPVO unvereinbar ist. Es unterstellt selbst, daß die Verwendung derselben Lampe als Blinklicht und (ständiges) Ankerlicht unüblich sei. Wenn dem aber so ist, so hat der Schiffsführer von "Zuidland" mit seinem eigenen Blinken auf einen ungewöhnlichen Vorgang reagiert. Wie sich jemand in einer ungewöhnlichen, den gesetzlichen Vorschriften widersprechenden Lage zu verhalten hat und verhält, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Für die Reaktion gegenüber einer so außergewöhnlichen, nur ganz ausnahmsweise selten vorkommenden Lage wie im vorliegenden Fall kann sich keine "Übung" entwickeln. Auch die Annahme, daß sich jemand nach der "Lebenserfahrung" in einer bestimmten Weise verhält, setzt voraus, daß er sich in einer nicht ganz selten vorkommenden Lage befindet. Gewiß ist es fehlsam, auf das Zeigen eines ständigen weißen Lichtes auf Steuerbordseite mit einem Blinken zu antworten. Aber in ungewöhnlichen Lagen wird oft fehlsam gehandelt. Der Beklagte hat, legt man seine Angaben zugrunde, in weiter Entfernung vom Bergfahrer dessen stän-

diges weißes Licht zunächst offensichtlich für ein Blinklicht gehalten, wobei zu seinem Irrtum beigetragen haben mag, daß die Bergfahrt am rechtsrheinischen Grund hochzufahren pflegt. Beim Näherkommen hat er nach kurzer Zeit seinen Irrtum erkannt und daher sein Blinklicht ausgeschaltet, da er nunmehr angenommen hat, der nicht blinkende Bergfahrer verlange die Begegnung an Backbord. Dem Berufungsgericht kann auch nicht zugestimmt werden, wenn es ausführt, der beklagte Schiffsführer habe bei seiner Vernehmung durch die Polizei keinen Zweifel darüber gelassen, daß ursächlich für das Löschen seines Blinklichtes lediglich seine - wie das Berufungsgericht meint, irrige - Annahme gewesen sei, der Bergfahrer gehe nach Steuerbord. Klammert man sich nicht nur an den Wortlaut der etwas kursorisch aufgenommenen Aussage des beklagten Schiffsführers im Ermittlungsverfahren, wo erfahrungsgemäß der Polizeibeamte selbst die Aussage des zu Vernehmenden formuliert, sondern liest man die Aussage im Zusammenhang, so ist der Schluß gerechtfertigt, daß auch das Nichtblinken des ein ständiges weißes Licht zeigenden Bergfahrers den Beklagten nach seiner Angabe veranlaßt hat, sein Blinklicht zu löschen. Das Berufungsgericht durfte daher den dahingehenden Vortrag der Beklagten nicht mit dieser Begründung beiseiteschieben.

2. Aktenwidrig ist die Ansicht des Berufungsgerichts, es habe sich nichts dafür ergeben, daß MS "Mejo III" nach der - im angefochtenen Urteil angenommenen - Kursweisung zur Begegnung an Steuerbord jemals nach Steuerbord gefahren sei. Immerhin haben das nicht nur der Schiffsführer von "Zuidland", sondern auch sein Matrose R. [REDACTED] vor der Polizei bekundet. Die Auffassung des Berufungsgerichts, für "Mejo III" habe kein Anlaß bestanden, den Kurs zum linksrheinischen Ufer zu nehmen, berücksichtigt nicht, daß

der Bergfahrer "Mejo III" in einem offensichtlich zum linken Ufer gehenden Hang gefahren ist, so daß nicht von der Hand zu weisen ist, daß er - zumal bei dem bestehenden Verdacht der Unaufmerksamkeit des Schiffsführers - zur Nachtzeit im Hang verfallen ist. Damit hängt auch die Annahme des Berufungsgerichts zusammen, der beklagte Schiffsführer von "Zuidland" habe die Auswirkungen der Stromkrümmung nicht ausreichend beachtet.

Das Berufungsurteil war daher aufzuheben.

II. Bei der danach gebotenen anderweiten Verhandlung der Sache wird das Berufungsgericht folgendes zu beachten haben:

1. Gewisse von ihm zur Beseitigung "letzter Zweifel" verwertete Beweisanzeichen bedürfen der Überprüfung.

a) Das gilt von der unstreitigen Tatsache, daß das Licht auf "Mejo III" nach dem Unfall geblinkt hat. Das Berufungsgericht meint, es sei durchaus denkbar, daß ein Besatzungsmitglied von "Mejo III" (der Steuermann Hermann van de Wijngaart) unmittelbar nach dem Unfall das Standlicht im Maschinenraum in das Blinklicht umgeschaltet habe, hält das aber für unwahrscheinlich. Dabei ist es der Aussage des Zeugen Hermann van de W [REDACTED], Sohn des Schiffseigners und Neffe des Schiffsführers, mit großer Zurückhaltung entgegengetreten. Wenn es hierbei bleibt, wird es sich auch mit der Möglichkeit auseinandersetzen müssen, daß der Zeuge beim Zusammenstoß entweder überhaupt nicht im Bett lag oder daß er, als er an Deck kam, etwa auf Zuruf des Schiffsführers das Licht umschaltete. Für die Beurteilung der Glaubwürdigkeit des Zeugen könnte von Bedeutung sein, ob es zu seinem Aufgabenkreis gehörte, die Schaltung

der Lampe zu bedienen. Jedenfalls war er, solange er sich im Dienst befand, mit dafür verantwortlich, daß auf dem in Fahrt befindlichen Schiff die Lampe auf Blinklicht eingeschaltet war (§ 3 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO), es sei denn, daß die Verantwortung hierfür ausschließlich einer anderen Person der Schiffsbesatzung übertragen war.

b) Das Berufungsgericht verwertet weiter, daß der Bergfahrer "Mejo III" sich schon vor der Unfallzeit über sechs Stunden bei Dunkelheit oder Dämmerung auf Fahrt befunden haben soll. Es meint, der Schiffsverkehr möge nicht besonders rege gewesen sein, doch hätten Begegnungen nach der Erfahrung stattgefunden. Dabei hätte der Besatzung von "Mejo III" auffallen müssen, wenn es versehentlich unterlassen worden wäre, den Stecker auf Blinklicht umzustecken, das vom Ruderhaus gut zu sehen sei.

Es ist klar, daß dies nur bei Begegnungen an Steuerbord hätte auffallen können, da nur dann das Blinklicht einzuschalten war. Die Lebenserfahrung bietet keine genügende Grundlage für die Annahme, daß unter den damaligen Verhältnissen auf dieser Strecke zahlreiche solche Begegnungen stattgefunden haben. Für eine solche Annahme bedürfte es der Feststellung, wie stark dieser Verkehr war und wie oft nach nautischer Übung auf dieser Strecke Begegnungen an Steuerbord vorgenommen werden. Insbesondere aber spricht gegen die allgemeine Aufmerksamkeit des Schiffsführers von "Mejo III", daß, wie das Berufungsgericht ausführt, der Verdacht besteht, er habe das Revier und den Talfahrer "Zuidland" über längere Zeit unbeobachtet gelassen.

2. Bei der Beweiswürdigung hinsichtlich des Zeigens des Blinklichts wird zu berücksichtigen sein, daß auf

"Mejo III" eine besondere Gefahrenquelle dadurch geschaffen war, daß dieselbe Lampe für Blinklicht (§ 38 Nr. 3 b RhSchPVO) und Steuerbordankerlicht (§ 72 Nr. 1 RhSchPVO) verwendbar war.

3. Auch wird sich das Berufungsgericht bei der Bildung seiner Überzeugung vor Augen halten müssen, daß der Kläger für seine Behauptung, er habe geblinkt, beweispflichtig ist. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Der geltenden Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist eine regelwidrige Begegnung unbekannt. Nach § 38 Nr. 2 und 3 RhSchPVO haben die Begegnungen an Backbord und an Steuerbord gleichen Rang. Diesen Vorschriften kann daher nichts für die Beweislastverteilung entnommen werden. Auch der Umstand, daß der Bergfahrer die Backbordbegegnung durch Unterlassen einer Zeichengebung, die Steuerbordbegegnung durch die hellblaue Seitenflagge oder durch Blinklicht verlangt, gibt für die Beweislastregelung nichts her. Es bleibt daher bei dem allgemeinen Grundsatz, daß derjenige, der einen Anspruch erhebt, die Voraussetzungen seines Anspruchs zu beweisen hat. Besteht zwischen Berg- und Talfahrer Streit darüber, welchen Begegnungskurs der Bergfahrer gewiesen hat, so muß derjenige, der aus der von ihm behaupteten Kursweisung des Bergfahrers Ansprüche herleitet, seine Behauptung beweisen. Insoweit handelt es sich also nicht um die Frage des Mitverschuldens des Anspruchsgegners, sondern um eine Voraussetzung des Anspruchs des Geschädigten. Bereits in seinem in VersR 1965, 152, 153 abgedruckten Urteil vom 26.11.1964 - II ZR 56/63 - hat der Senat ausgeführt, daß der klagende Bergfahrer beweisen muß, daß der Talfahrer den vom Bergfahrer gewiesenen Weg nicht genommen hat. Daraus er-

gibt sich, daß der klagende Bergfahrer die von ihm behauptete Kursweisung zu beweisen hat. Im vorliegenden Fall muß daher der Kläger, der den ihm entstandenen Schaden ersetzt verlangt, beweisen, daß sein Schiff ordnungsgemäß geblinkt hat.

4. Auch die Ansicht des Berufungsgerichts, der von ihm offensichtlich angenommene Verstoß des Bergfahrers gegen die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RhSchPVO sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, bedarf der Überprüfung. Nach dem Tatbestand fuhren beide Schiffe etwa Fahrwassermitte, also auf Kollisionskurs. Daran ändert nichts, daß die Schiffe in einer Stromkrümmung fuhren, da dies beide Schiffsführer zu beachten hatten. Wenn aber der Bergfahrer bei aufmerksamer Beobachtung feststellen mußte, daß der Talfahrer nicht rechtzeitig in gehöriger Entfernung nach dem linken Ufer hin auswich, sondern auf Kollisionskurs blieb, so mußte er das Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO geben. Auch mußte er selbst rechtzeitig im Sinne seiner Kursweisung ausweichen (BGH VersR 1962, 320, 321; 1966, 771, 773).

5. Sollte das Rheinschiffahrtsobergericht keine Feststellung darüber treffen können, ob der Bergfahrer geblinkt hat, so wird den Beklagten nicht vorgeworfen werden können, daß "Zuidland" einen falschen Kurs gefahren ist. Es bleibt dagegen der Vorwurf, daß "Zuidland" kurze Zeit geblinkt hat, obwohl der Bergfahrer keine Weisung zur Begegnung an Steuerbord gegeben hat. Wenn eine Feststellung darüber nicht möglich ist, in welchem Abstand vom Bergfahrer auf "Zuidland" das Blinklicht ausgeschaltet wurde und "Zuidland" zum rechten Ufer ausgewichen ist, muß zugunsten der nicht beweispflichtigen Beklagten von ihrer Behauptung ausgegangen werden, daß man auf "Zuidland" in

einem Abstand von ca. 700 m diese Maßnahmen getroffen hat. Im übrigen wird das Gewicht des Schuldvorwurfs, daß MS "Mejo III" bei fehlendem Blinklicht einen mit seiner Kursweisung nicht übereinstimmenden Kurs gefahren ist, gegen den die Schiffsführung von "Zuisland" zu erhebenden Schuldvorwurf erneut abzuwägen sein. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß ein schuldhaftes Verhalten des beklagten Schiffsführers nicht darin erblickt werden kann, daß er bei fehlendem Blinklicht von "Mejo III" seinen Kurs durch Steuerbordsignal klargestellt hat (BGH VersR 1961, 1132, 1134 1. Sp. u.).

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck