

004 04

Für das Nachschlagewerk!
Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: BSchG § 92; HGB § 734

Rechtssatz: In der Binnenschifffahrt – auch in der Rheinschifffahrt – besteht kein Rechtssatz, daß der Überholer die Gefahr des Überholungsmanövers in dem Sinne zu tragen habe, daß er sich im Falle des Zusammenstoßes mit dem zu überholenden Schiff stets entlasten müßte.

Aktenzeichen: II ZR 332/55

Urteil des BGH vom 14. Februar 1957

Rheinschifffahrtsober-
gericht Köln

Verkündet
am 14. Februar 1957

Hoffmeister, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Communauté de Navigation Française R [REDACTED] in
S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die "R [REDACTED]-Rheinschiffahrtsgesellschaft mbH,
vertreten durch ihren Geschäftsführer in H [REDACTED] ✓
[REDACTED],
2. den Kapitän Max St [REDACTED], Führer des MS "Expres 102",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. Februar 1957 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Selowsky, Dr. Delbrück, Dr. Haidinger,
Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 14. Juli 1955 -
3 U 89/54 - wird auf Kosten der Klägerin zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 1347 to fassenden Kahns "La Réunion". Der Beklagten zu 1 gehört das 1279 to große und 540 PS starke MS "Expres 102", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Am 8. Dezember 1952, bei sehr hohem Wasserstand, hing der mit 1281 to Kohlen beladene Kahn "La Réunion" auf zweiter Länge hinter dem Schlepper "Philant", dem das Boot "Fata Morgana" vorgespannt war. Der Schleppzug fuhr zu Berg. Gegen 16.30 Uhr war er in der Gegend von Monheim. Um diese Zeit schickte sich das MS "Expres 102", das ebenfalls in der Bergfahrt begriffen war, an, den Schleppzug "Philant" an dessen Steuerbordseite zu überholen, als plötzlich Nebel einfiel. Es kam dann zu einem Zusammenstoß zwischen "La Réunion" und "Expres 102", wodurch beide Fahrzeuge beschädigt wurden.

Die Klägerin hat behauptet, der Beklagte zu 2 habe hart auf ihren Kahn zugehalten und den Zuruf der Besatzung des Kahns sowie seines eigenen Matrosen, "Expres 102" solle nach steuerbord halten, nicht beachtet und daher ihren Kahn an der Steuerbordseite angefahren. Infolge des heftigen Anpralls sei das Hinterschiff des Kahnes nach backbord gedreht und "La Réunion" dadurch mit ihrem Vorderschiff zwangsläufig nach steuerbord geraten. Durch die Strömung sei der Kahn herumgedrückt worden und etwas unterhalb dann gegen das stillliegende Boot "Alex Anton" geschlagen. Der Beklagte zu 2 sei zur Sicherung des eigenen Schiffes und der eigenen Ladung bewußt auf "La Réunion" zugefahren.

Die Klägerin hat ihren Schaden auf 56.738,05 DM berechnet und mit der Klage Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen begehrt.



Die Beklagten haben behauptet, der Kahn der Klägerin habe das Motorschiff angefahren. "Expres 102" habe mit dem plötzlichen Einfall des dichten Nebels sofort gestoppt, zurückgeschlagen und zwei Anker gesetzt. Auch der vorausfahrende Schleppzug der Klägerin sei vor Anker gegangen. Dabei sei der Kahn, der fahrlässigerweise zunächst nur einen Anker gesetzt habe, zurückgefallen und sein Strang gerissen. "La Réunion" sei von der nach der Strommitte gerichteten Kribbenströmung erfaßt worden und unter einem Winkel von 45° gegen das Backbordvorderschiff von "Expres 102" geraten. Der Kahn sei am Bug des Motorschiffes vorbeigeschrappt und erst mehrere Schiffslängen tiefer neben dem Schleppboot "Alex Anton" zum Halten gekommen.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschifffahrts-obergericht hat die Klage abgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Klägerin Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat festgestellt, "Expres 102" habe bei geradem Stromverlauf an geeigneter Stelle in einem genügenden seitlichen Abstand von 20 m bei parallelen Kursen sich angeschickt, den Schleppzug zu überholen, als plötzlich dichter Nebel eingefallen sei. Der Zusammenstoß sei erfolgt, nachdem der Kahn zurückverfallen sei. Der Strang des Kahnes sei gebrochen. Gegen diese Feststellungen werden von der Revision keine Angriffe erhoben. Nach den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist es ungewiß geblie-

ben, ob das Motorschiff bei dem Einfall des Nebels sich 30 m hinter "La Réunion" oder bereits in Höhe der Ruef des Kahnes befand, wann "Expres 102" stoppte, ob sich das Motorschiff auf den Kahn oder umgekehrt der Kahn auf das Motorschiff hinbewegt hat, um wieviel und in welcher Richtung "La Réunion" zurückverfiel, ob "Expres 102" im Augenblick des Zusammenstoßes noch Vorausgang hatte oder sackte, und ob der Strang durch hartes Ankommen beim Zurückfallen des Kahnes oder infolge des Zusammenstoßes gebrochen ist. Auch gegen diese Ausführungen im Urteil werden von der Revision keine Verfahrensrügen erhoben.

2. a) Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daraus, daß sich der Unfall ereignet habe, als "Expres 102" begonnen habe, den Kahn zu überholen, ergebe sich keine Umkehr der Beweislast zugunsten der Klägerin; denn das Überholmanöver sei nicht zu beanstanden, der alleinige Grund für die später eingetretenen Schwierigkeiten sei vielmehr darin zu suchen, daß plötzlich und unerwartet dichter Nebel eingefallen sei. Da der Geschehensablauf nicht ausreichend geklärt sei, könnten sichere Schlußfolgerungen auf Ursache und Schuld nicht gezogen werden, was zu Lasten der Klägerin gehe.

b) Die Revision meint, aus der Tatsache, daß sich der Unfall während einer versuchten Überholung ereignet habe, folge eine Umkehr der Beweislast zugunsten der Klägerin. In ständiger Rechtsprechung der Rheinschiffahrtsgerichte und der Zentralkommission werde anerkannt, daß der Überholer das Risiko trage und sich entlasten müsse, wenn während der Überholung ein Schaden eintrete. Gegenüber diesem gewohnheitsrechtlichen Rechtssatz komme es auf die Frage, ob das Überholungsmanöver zu beanstanden sei, überhaupt nicht an; denn diese Frage sei von dem Komplex aller Fragen, hinsicht-

lich deren sich der Überholende entlasten müsse, nicht zu trennen. Immer, wenn beim Überholen etwas passiere, sei es Sache des Überholers, sich bezüglich des gesamten Überholungsvorganges zu entlasten und den Beweis zu führen, daß ihn keine Schuld treffe.

c) Der Revisionsangriff ist nicht begründet.

Beim Zusammenstoß von Schiffen hat der Geschädigte grundsätzlich das ursächliche Verschulden des in Anspruch genommenen Schädigers nachzuweisen; ist der Unfallhergang nicht geklärt, so hat jede Partei ihren eigenen Schaden zu tragen (§ 92 BSchG, § 734 HGB). Eine Änderung der Beweislage kann sich ergeben, wenn ein Schiffsführer gegen eine ein bestimmtes Verhalten gebietende oder verbotende Rechtsvorschrift, die die Vermeidung von Schiffsunfällen bezweckt, verstößt; aus der Verletzung einer solchen Vorschrift kann der Schluß gerechtfertigt sein, daß den Schiffsführer ein ursächliches Verschulden an dem Unfall trifft (RGZ 76, 295 [297]; 97, 13; vgl auch RGZ 128, 320 [329]; BGHZ 7, 198 [204 ff]). Eine derartige Rechtsvorschrift ist § 43 Nr 1 RhSchPVO aF, der das Vorbeifahren in derselben Richtung nur gestattet, wenn unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.

Dem Geschädigten kann ferner der Beweis des ersten Anscheins die ihm obliegende Beweisführung erleichtern, wenn sich nämlich auf Grund des unbestrittenen oder vom Gericht festgestellten Sachverhalts nach der Lebenserfahrung der Schluß auf ein ursächliches Verschulden des Schädigers rechtfertigt, z.B. wenn der Überholer den zu Überholenden anfährt (vgl BGH Urteil vom 2. Dezember 1955 I ZR 22/54 für einen Fall der Schiffsbegegnung).

Solche Gründe lassen es erklärlich erscheinen, daß in Rechtsprechung und Schrifttum vielfach der Satz aufgestellt wurde, der Überholende trage die Gefahr des Mißlingens seines Manövers (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl S 204 mit Nachweisen; Vortisch-Zschucke 2. Aufl BSchG § 92 Anm 8 d S 455; vgl Schaps 2. Aufl HGB § 735 Anm 73). Dieser Satz ist aber nicht mehr als eine Faustregel und kann als Rechtssatz mit den Schlußfolgerungen, die die Revision aus ihm zieht, keine Geltung beanspruchen. Sind die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben, so ist das Überholen erlaubt. Aus der bloßen Tatsache des (erlaubten) Überholens kann keine Vermutung für ein ursächlich-schuldhaftes Verhalten des Überholenden hergeleitet werden, wenn sich ein Unfall ereignet; eine Beweislastumkehr kommt daher nicht in Frage. Es kann sich lediglich aus dem hinsichtlich des Unfallvorganges festgestellten Sachverhalt nach der Lebenserfahrung möglicherweise ein Schluß auf ein ursächliches Verschulden des Schädigers ziehen lassen, den der Schädiger jedoch dadurch widerlegen kann, daß er seinerseits tatsächliche Behauptungen aufstellt und im Bestreitungsfall beweist, die einen anderen Ursachenverlauf als möglich erscheinen lassen (BGHZ 6, 169; 8, 239).

Nach den rechtlich bedenkenfreien Ausführungen des Berufungsgerichts lagen die gesetzlichen Voraussetzungen, unter denen das Überholen gestattet ist, vor. Der Beklagte zu 2 hat gegen keine Rechtsvorschrift verstoßen, die Beweislast bleibt daher bei der Klägerin. Auch ein Beweis des ersten Anscheins kommt der Klägerin nicht zugute. Der festgestellte Sachverhalt läßt, wie auch das Berufungsgericht ersichtlich angenommen hat, nach der Erfahrung des Lebens keinen Schluß auf ein ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 zu. Stößt ein überholendes Schiff, das sich auf erlaubter und nautisch fehlerfreier Fahrt befindet, bei

plötzlich und unerwartet einfallendem dichten Nebel mit dem zu überholenden Schiff zusammen, so ist kein typischer Geschehensablauf gegeben, der auf irgendein ursächlich schuldhaftes Verhalten, insbesondere auf eine falsche Ruderführung des überholenden Schiffes schließen ließe. Der Beklagte zu 2 hielt sich vor Einfall des Nebels bei parallelen Kursen in genügendem seitlichem Abstand von "La Réunion". Der Nebel kam plötzlich und unerwartet. Dem Beklagten kann daher auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er eine Gefahrenlage schuldhaft herbeigeführt habe (BGH Urteil vom 13. Januar 1953 I ZR 105/52). Nach den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist nicht erwiesen, daß der Beklagte zu 2 zu spät gestoppt und Anker gesetzt habe. Die Vorgänge, die sich im Nebel abgespielt haben, sind weitgehend ungeklärt geblieben. Wenn das Berufungsgericht zu der Auffassung gekommen ist, es sei zweifelhaft, ob "Express 102" dem Kahn in die Seite gefahren ist, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden; auch die Lebenserfahrung führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Die Zweifel werden dadurch verstärkt, daß das Berufungsgericht das Zurückverfallen des Kahnes vor dem Zusammenstoß und die zur Strommitte gerichtete Kribbenströmung festgestellt hat und es für möglich hält, daß der Strang ebensogut infolge harten Ankommens beim Zurückfallen des Kahnes wie infolge des Anfahrens durch das Motorschiff gebrochen ist, da letzteres eher eine Entlastung als eine Anspannung des Stranges zur Folge gehabt hätte. Ob auch dem Strangbruch und dem Abtreiben des Kahnes nach dem Zusammenstoß, "gemessen an der Lage der Schiffe nach dem Verschwinden des Nebels", Schlüsse zum Nachteil der Klägerin zu ziehen wären, bedarf keiner Erörterung, da die Klageabweisung schon aus den im angefochtenen Urteil angeführten Gründen gerechtfertigt ist.

3. Die Revision erhebt ferner eine Verfahrensrüge.

Das Rheinschiffahrtsobergericht ist der Ansicht, dem Beklagten zu 2 könne nicht vorgeworfen werden, er habe die Wahrschau, nach steuerbord zu halten, mißachtet und dadurch den Unfall herbeigeführt. Er habe, nachdem ihm nach Einfall des Nebels die Sicht völlig genommen gewesen sei, das verständliche Bestreben gehabt, den richtig angelegten Kurs bis zum Ständigwerden beizubehalten. Denn durch ein Abdrillen nach steuerbord habe er nicht nur mit seinem Achterschiff dem Kahn näher kommen müssen, sondern wäre mit seinem Vorderschiff auch in die von den Kribben abweisende, wegen des Hochwassers besonders starke Strömung geraten, womit jeweils erhöhte Gefahren für seine Sicherheit verbunden gewesen wären. Jedenfalls könne es ihm angesichts der im einzelnen nicht zu übersehenden schwierigen und gefährvollen Situation, die ihm eine sofortige Entscheidung und ein demgemäßes Handeln abverlangte, nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn er sich auf die Wahrschau von "La Réunion" nicht eingelassen habe.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe übersehen, daß nicht nur die Besatzung von "La Réunion", sondern auch der eigene auf "Expres 102" vorne stehende Matrose seinem Kapitän zugerufen habe, er solle nach steuerbord halten.

Ob das Berufungsgericht dies tatsächlich übersehen hat, kann dahingestellt bleiben. Auch wenn dies der Fall sein sollte, demnach die Tatsache, daß die Wahrschau auch von dem eigenen Matrosen ausging, zu berücksichtigen wäre, würde sich an den Gründen, die im angefochtenen Urteil für die Beibehaltung des Kurses angeführt sind, nichts ändern.

4. Schließlich greift die Revision die Auffassung des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 2 habe seinen Kurs bei-

behalten dürfen, auch aus sachlichen Gründen an. Sie meint, durch Halten nach steuerbord hätte der Beklagte zu 2 jede Gefährdung vermeiden können. Der Strom sei im übrigen frei gewesen, über einen Schiffsverkehr sei nichts festgestellt. Trotzdem habe der Kapitän auf "La Réunion" zugehalten. Durch das Abdrehen wären für sein Schiff auch keine Gefahren heraufbeschworen worden, da die Kribbenströmung von dem Kahn, an dem "Expres 102" vorbeigefahren wäre, aufgefangen worden wäre.

Auch dieses Vorbringen vermag der Revision nicht zum Erfolg zu verhelfen. Zunächst übersieht die Revision, daß es das Berufungsgericht nicht für erwiesen erachtet hat, daß "Expres 102" auf den Kahn zugehalten habe. Ob MS "Expres 102", wenn es nach steuerbord gegangen wäre, durch die Kribbenströmung gefährdet worden wäre, kann dahingestellt bleiben; jedenfalls war nach der von der Revision nicht angegriffenen Annahme des Berufungsgerichts die Gefahr vorhanden, daß das Hinterschiff von "Expres 102" mit dem Kahn zusammengerauten wäre. Rechtlich bedenkenfrei hat das Berufungsgericht eine Schuld des Beklagten zu 2 auch deswegen verneint, weil es sich um einen in der Gefahrenlage gefaßten Entschluß des letzten Augenblicks gehandelt habe. Im übrigen steht nicht einmal fest, ob das Motorschiff noch so viel Fahrt hatte, daß es einem Steuerbordruder gefolgt wäre.

5. Nach alledem war die Revision unbegründet. Die

Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Selowsky Dr.Delbrück Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager