

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

ZPO § 286 A, D

Die Beweisregel, daß den Aussagen von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe nur dann ein erheblicher Beweiswert beigemessen werden könne, wenn sie durch sonstige Beweise oder Beweisanzeichen mittelbar oder unmittelbar bestätigt werden, verstößt gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung und ist deshalb unzulässig.

BGH, Urt. v. 30. September 1974 - II ZR 11/73 - Rheinschiff-
fahrtsob-
gericht Köln
Rheinschiff-
fahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 11/73

URTEIL

Verkündet am

30. September 1974

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederij G. J. [REDACTED], A. [REDACTED] (Belgien), I. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

1. die V. [REDACTED] T. [REDACTED] und T. [REDACTED] GmbH, H. [REDACTED],
N. [REDACTED] R. [REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die
Geschäftsführer Willy K. [REDACTED] und Kurt T. [REDACTED], dortselbst,
2. den Schiffsführer Erich J. [REDACTED], zu laden bei der Beklagten
zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 24. November 1972 - 3 U 31/72 - aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

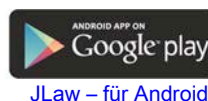
Tatbestand:

Am 22. Januar 1969 fuhr das der Klägerin gehörende Küstenmotorschiff "H■■■■" (429 BRT; 400 PS) mit einer Ladung von 130 t Autoteilen auf dem Rhein zu Tal. Gegen 19.30 Uhr begegnete es auf der Duisburg-Ruhrorter Reede einem zu Berg kommenden Koppelverband, der aus den Tankmotorschiffen "V■■■■" (95 m lang; 10 m breit; 1.915 t; 450 PS; Ladung 1.912 t Heizöl) und "V■■■■" (80 m lang; 9,5 m breit; 1.404 t; 850 PS; Ladung 1.390 t Heizöl) bestand. Dabei stießen KMS "H■■■■" und der Koppelverband bei Strom-km 779 Kopf auf Kopf zusammen. KMS "H■■■■" und TMS "V■■■■1" wurden durch die Kollision erheblich beschädigt.

Die Klägerin verlangt ihren Unfallschaden von der Beklagten zu 1, der Eignerin des Koppelverbandes, und von dem Beklagten zu 2, der den Verband zur Unfallzeit von TMS "V■■■■1" aus verantwortlich geführt hat, ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Zahlung von 152.290,02 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 lediglich dinglich mit TMS "V●●1" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Nach ihrem Vorbringen hat der Beklagte zu 2 den Schiffszusammenstoß verschuldet. Während KMS "H●●" etwa Strommitte zu Tal gefahren sei und das weiße Blinklicht der rechtsrheinischen Bergfahrt erwidert habe, sei der Koppelverband linksrheinisch zu Berg gekommen. Als sein Längsabstand zu KMS "H●●" lediglich noch 70 bis 80 m betragen habe, habe er plötzlich den Kurs unter Zeigen des weißen Blinklichts nach Backbord geändert und sei dadurch dem Talfahrer vor den Bug gelaufen.

Demgegenüber hat nach Ansicht der Beklagten die Führung von KMS "H●●" die Kollision verschuldet. Der Koppelverband sei nach einem Übergang bereits bei Stromkm 779,950 rechtsrheinisch gefahren und habe das weiße Blinklicht gezeigt. Zu jenem Zeitpunkt habe sich KMS "H●●" auf Höhe des Duisburger Parallelhafens (Stromkm 777,200) befunden und sei linksrheinisch mit eingeschaltetem weißen Blinklicht zu Tal gekommen. Als sein Längsabstand zu dem Koppelverband nur noch 150 bis 200 m betragen habe, habe es plötzlich den Kurs nach Steuerbord geändert. Der Koppelverband habe hierauf das Schallzeichen "2 x kurz" gegeben und die Maschine gestoppt, die Kollision jedoch nicht mehr verhindern können.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "V●●1" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

1. KMS "H[REDACTED]" ist ein belgisches Seeschiff; TMS "V[REDACTED] 1" und TMS "V[REDACTED] 0" sind in der Bundesrepublik Deutschland beheimatete Binnenschiffe (vgl. Bl. 4, 5 und 8 der von den Vorinstanzen beigezogenen Strafakten des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort, Akt. 2. 6 Cs 1234/69 BSch). Da Belgien und die Bundesrepublik Deutschland Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 - IÜZ - sind (Prüssmann, Seehandelsrecht, Anhang I zu § 739 HGB Vorbem.), bestimmt sich die Frage, ob die Klägerin ihren Kollisionsschaden von der Beklagten zu 1, der Eignerin des Koppelverbandes, ersetzt verlangen kann, unmittelbar nach den Vorschriften des Übereinkommens (Art. 1 IÜZ; vgl. auch BGH, Urt. v. 29. 3. 73 - II ZR 8/71, VersR 1973, 613), und nicht, wie das Berufungsgericht angenommen hat, nach § 92 BinnSchG a. F. in Verbindung mit §§ 734 ff HGB a. F..

2. Das Berufungsgericht hat die Abweisung der Klage damit begründet, daß Ungewißheit über die Ursachen des Zusammenstoßes bestehe (vgl. Art. 2 Abs. 1 IÜZ). Insbesondere habe die Klägerin nicht bewiesen, daß der Koppelverband erst in kurzem Abstand vor KMS "H[REDACTED]" das weiße Blinklicht "bestätigt" und Kurs zum rechten Ufer genommen habe. Zwar hätten Kapitän S[REDACTED], Rheinlotse E[REDACTED] und Steuermann G[REDACTED] - sämtlich von KMS "H[REDACTED]" - ausgesagt, daß der Koppelverband am Homberger (linken) Ufer hochgekommen sei und sie erst auf kurze Distanz das Blinklicht des Bergfahrers erkannt hätten. Mit ihren Aussagen lasse sich jedoch die Darstellung der Klägerin über das Unfallgeschehen nicht beweisen, weil diese durch das

sonstige Beweisergebnis, wie übrigens auch die den Vortrag der Beklagten stützenden Angaben der Besatzung des Koppelverbandes, keine Bestätigung gefunden hätten.

3. Nach Ansicht der Revision halten diese Ausführungen schon deshalb einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand, weil das Berufungsgericht die Beweislast verkannt habe. Dem ist nicht zu folgen. Allerdings hat nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes der den Kurs des Talfahrers kreuzende Bergfahrer bei einem Zusammenstoß mit diesem zu beweisen, das Kreuzungsmanöver in einem solchen Abstand von dem Talfahrer vorgenommen zu haben, daß die Gefahr einer Kollision nicht bestanden habe (BGH, Urt. v. 19. 2. 68 - II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551), auch habe er dem Talfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freigelassen (BGH, Urt. v. 25. 11. 68 - II ZR 151/67, VersR 1969, 323, 324 = LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 39). Jedoch kommen diese Grundsätze nur dann zur Anwendung, wenn f e s t s t e h t , daß es zu dem Zusammenstoß im Zusammenhang mit dem Kreuzen gekommen ist (BGH, Urt. v. 25. 11. 68 - II ZR 151/67 aaO). Da nach den Ausführungen des Berufungsgerichts Ungewißheit über die Ursachen des Zusammenstoßes zwischen KMS "H" und dem Koppelverband besteht, läßt sich eine solche Feststellung dem angefochtenen Urteil nicht entnehmen. Deshalb ist es nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht davon ausgegangen ist, die Klägerin habe den von ihr behaupteten Unfallhergang voll zu beweisen.

4. Mit Grund rügt die Revision hingegen, daß das Berufungsgericht bei der Würdigung des Beweisergebnisses gegen § 286 ZPO verstoßen habe. Nach dieser Vorschrift hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweis-

aufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder für unwahr zu erachten ist. Damit ist es nicht zu vereinbaren, daß das Berufungsgericht die Aussagen der Besatzungsmitglieder von KMS "H[REDACTED]" schon deshalb für nicht glaubhaft angesehen hat, weil "nach der ständigen Praxis der Rheinschiffahrtsgerichte der von der Interessenlage her beeinflussten Darstellung von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe nur dann erheblicher Beweiswert beigemessen werden kann, wenn ihre Aussagen durch sonstige Beweise oder Beweiszeichen mittelbar oder unmittelbar bestätigt werden". Nach diesen Ausführungen hat das Berufungsgericht seine Entscheidung nicht, wie das nach § 286 Abs. 1 ZPO geboten gewesen wäre, auf eine individuelle Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses der Beweisaufnahme, sondern auf eine allgemeine Beweisregel gegründet, die es in verfahrensrechtlich unzulässiger Weise den gesetzlichen Beweisregeln hinzugefügt hat (vgl. § 286 Abs. 2 ZPO). Es gibt auch keinen allgemeinen Erfahrungssatz des Inhalts, daß die Aussagen von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe s t e t s von der Interessenlage her beeinflusst sind. Gewiß mögen in Kollisionsprozessen nicht selten Zeugen vorhanden sein, die wegen ihrer eigenen Beteiligung an dem Schiffszusammenstoß oder aus sonstigen Gründen an einem Obsiegen der einen oder der anderen Partei interessiert erscheinen. Das kann jedoch nicht dazu führen, den Angaben dieser Zeugen ohne jede nähere Würdigung von vornherein jeglichen Beweiswert abzusprechen, sofern ihre Richtigkeit nicht durch das sonstige Beweisergebnis bestätigt wird. Vielmehr wird das Gericht auch in derartigen Fällen der ihm nach § 286 Abs. 1 ZPO obliegenden Prüfungspflicht nur dann gerecht, wenn es die Aussage anhand des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des sonstigen Beweisergebnisses auf ihre Glaubwürdigkeit überprüft.

Da das Berufungsgericht eine derartige Prüfung nicht vorgenommen hat, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war daher, ohne daß es auf die weiteren Rügen der Revision ankommt, aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. In der erneuten Verhandlung wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf ihre sonstigen Bedenken gegen das angefochtene Urteil zurückzukommen.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow