

Zur Pflicht der Bergfahrer und der Talfahrer, die Fahrt bei unsichtigem Wetter gegebenenfalls einzustellen.

**Zum Anscheinsbeweis bei Nichtabgabe der vorgeschriebenen
Nebelzeichen.**

BGH, Urt. v. 1. Februar 1971 - II ZR 21/69 - Schiffahrtsoberges-
richt Köln
Schiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 21/69

URTEIL

Verkündet am

1. Februar 1971

Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der R[REDACTED]-Sch[REDACTED] GmbH in B[REDACTED], K[REDACTED]allee [REDACTED],
vertreten durch ihren Geschäftsführer Dr. Eberhard Z[REDACTED],
dasselbst,
2. des Schiffsführers Hans B[REDACTED] vom TMS "D[REDACTED]" in
Du[REDACTED], W[REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die V[REDACTED] F[REDACTED]-Versicherungs-Aktiengesellschaft in
Dü[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Heinz Sch[REDACTED],
Dr. Johannes M[REDACTED], Gerhard Ra[REDACTED], Herbert Zo[REDACTED],
Dr. Werner Fr[REDACTED] und Richard Wi[REDACTED], Dü[REDACTED],
Ba[REDACTED]straße ●,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Februar 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden die Urteile des Schiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 21. Juni 1968 und des Schiffahrtsobbergerichts Köln vom 6. Dezember 1968 geändert.

Der Klageanspruch wird - unter Abweisung der Klage im übrigen - dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt.

Die weitergehenden Rechtsmittel der Beklagten werden zurückgewiesen.

Von den Kosten der Berufung und der Revision haben die Beklagten als Gesamtschuldner 3/4, die Klägerin 1/4 zu tragen.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärten Teils der Klage an das Schiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist führender Versicherer des MS "Ma [REDACTED]" (917 t; 450 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS "D [REDACTED]" (386 t; 300 PS). Der Beklagte zu 2 hat das TMS am 2. November 1966 verantwortlich geführt.

An diesem Tage fuhr TMS "D [REDACTED]" mit einer Ladung von 331 t Schwefelsäure auf dem in westöstlicher Richtung verlaufenden Rh [REDACTED]-H [REDACTED]-Kanal in Richtung He [REDACTED]. Gegen 19.30 Uhr stieß das Schiff zwischen



km 25 und 26 mit MS "Ma[REDACTED]" nahezu Kopf auf Kopf zusammen. Dieses Fahrzeug kam mit einer Ladung von 386 t Schrott aus Richtung He[REDACTED]. Durch den Zusammenstoß wurden beide Schiffe beschädigt.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten als Gesamtschuldner, die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit TMS "D[REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BSchG auch persönlich haftend, in Höhe von 32.871,80 DM in Anspruch. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, er habe bei unsichtigem Wetter während der Vorbeifahrt an der Backbordseite des am Südwall des Kanals stillliegenden MS "Go[REDACTED]" die Orientierung verloren, sei mit dem von ihm geführten Schiff in die nördliche Hälfte des Kanals geraten und habe dort MS "Ma[REDACTED]" angefahren. Außerdem habe er nicht die in § 81 Nr. 1 BSchSO vorgeschriebenen Nebelzeichen gegeben.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist es allein dadurch zu der Kollision gekommen, daß MS "Ma[REDACTED]" in der südlichen Hälfte des Kanals gefahren und dort mit TMS "D[REDACTED]" zusammengestoßen sei.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "D[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klagabweisung weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht hat sich nicht in der Lage gesehen festzustellen, ob die Kollision in der nördlichen oder in der südlichen Hälfte des Kanals erfolgt ist. Sie hält daher die Behauptung der Klägerin, TMS "D[REDACTED]" habe beim Passieren des MS "Go[REDACTED]" die Orientierung verloren, sei in die nördliche Hälfte des Kanals geraten und habe dort MS "Ma[REDACTED]" angefahren, für nicht bewiesen. Hingegen sieht es den Vorwurf der Klägerin für berechtigt an, TMS "D[REDACTED]" habe nicht die in § 81 Nr. 1 BSchSO vorgeschriebenen Nebelzeichen gegeben. Die Pflicht hierzu leitet das Berufungsgericht aus der Feststellung her, die Sicht am Kollisionsort (zwischen km 25,400 und 25,550) habe nicht nennenswert mehr als 20 m betragen. Es entnimmt sie außerdem der weiteren Feststellung, daß bereits bei der Annäherung des TMS "D[REDACTED]" an den Hafen Hu[REDACTED] (km 25,100 bis 25,400) eine unterhalb der Ue[REDACTED]straßenbrücke (km 25,640) stehende Nebelwand sichtbar, zumindest eine nicht unerhebliche Verdichtung des Nebels in diesem Bereich erkennbar gewesen sei. Dieses nautisch falsche Verhalten des TMS "D[REDACTED]" hält das Berufungsgericht "mangels entgegenstehender Anhaltspunkte" auch für unfallursächlich. Nach seinen weiteren Ausführungen ist ein Mitverschulden der Führung des MS "Ma[REDACTED]" an der Kollision nicht festzustellen. Das Schiff habe die vorgeschriebenen Nebelzeichen gegeben, einen - wie übrigens auch TMS "D[REDACTED]" - Ausguck gehabt und sei vor dem Zusammenstoß nicht schneller als 3 km/st gefahren. Auch könne den Beklagten nicht widerlegt werden, daß starker Nebel

erst unterhalb der Ue[REDACTED]straßenbrücke aufgetreten sei, dieser Umstand aber MS "Ma[REDACTED]" nicht zu einer Einstellung der Fahrt genötigt habe, weil sein Steuerbordwall (Nordwall) stets zu sehen gewesen sei. Des weiteren habe man auf MS "Ma[REDACTED]" damit rechnen können, daß sich die Bergfahrt wegen des unsichtigen Wetters ebenfalls an ihren Steuerbordwall (Südwall) halten und Nebelzeichen geben werde, so daß die Fahrt notfalls noch rechtzeitig habe eingestellt werden können.

Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Nach § 81 Nr. 1 BSchSO müssen bei unsichtigem Wetter alle in Fahrt befindlichen Schleppzüge und einzelnen Fahrzeuge als Nebelzeichen "einen langen Ton" geben, der in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen ist. Gegen diese Vorschrift hat die Führung des TMS "D[REDACTED]", wie das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei ausgeführt hat, verstoßen. Davon geht auch die Revision aus. Sie meint jedoch, da im Streitfall nicht feststehe, in welcher Hälfte des Kanals die Kollision erfolgt sei, lasse sich auch nicht feststellen, daß die Nichtabgabe von Nebelzeichen durch TMS "D[REDACTED]" die Kollision verursacht habe; zumindest habe das Berufungsgericht das Vorliegen eines Ursachenzusammenhangs nicht hinreichend begründet. Die Rüge verkennt, daß insoweit ein Anscheinsbeweis zu Gunsten der Klägerin streitet.

Im Schrifttum (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 95 u. 348/349) wird für die Rheinschiffahrt

die Auffassung vertreten, es obliege demjenigen, der pflichtwidrig keine Nebelzeichen gegeben habe, zu beweisen, daß diese Unterlassung für die Kollision nicht ursächlich gewesen sei. Die Auffassung wird mit dem Schutzzweck des § 81 Nr. 1 RheinSchPVO 1954, der inhaltlich mit § 81 Nr. 1 BSchSO übereinstimmt, begründet. Ihr kann nicht zugestimmt werden. Sie widerspricht der sich aus §§ 92 BSchG, 734, 735, 738 HGB ergebenden Beweislastverteilung bei der Kollision von Schiffen oder im Falle einer Fernschädigung (vgl. auch Art. 2 Nr. 1 u. 2 des Genfer Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen vom 15. März 1960). Auch das Berufungsgericht nimmt eine Beweislastumkehr im Streitfall nicht an. Ersichtlich will es mit den Worten "mangels entgegenstehender Anhaltspunkte" ausdrücken, daß ein Ursachenzusammenhang zwischen der Nichtabgabe von Nebelzeichen durch TMS "D[REDACTED]" und dem Zusammenstoß nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises zu bejahen sei. Das ist bei den Gegebenheiten des Streitfalls zutreffend. So folgt aus den Feststellungen des Berufungsgerichts über die Sichtverhältnisse im Unfallbereich, daß TMS "D[REDACTED]" zumindest ab km 25,100, wo MS "Go[REDACTED]" kurz zuvor die Fahrt wegen des unsichtigen Wetters eingestellt hatte, gehalten war, Nebelzeichen zu geben, und zwar bei der Stärke des Nebels (Sicht am Kollisionsort nicht nennenswert mehr als 20 m) mit nur kurzen Pausen. Weiter ergibt sich aus den Geschwindigkeiten der beiden Schiffe (MS "Ma[REDACTED]" 3 km/st = 50 m/min; TMS "D[REDACTED]" - nach dem nicht näher bestrittenen Vorbringen der Beklagten - 2 km/st = 33,3 m/min), daß sie bereits Minuten vor der Kollision nicht mehr weit

voneinander entfernt waren und nur langsam einander näher kamen. Dann spricht aber ohne weiteres ein Anscheinsbeweis dafür, daß man auf MS "Ma[REDACTED]" bei einer ordnungsgemäßen Abgabe von Nebelzeichen durch TMS "D[REDACTED]" auf dieses Fahrzeug aufmerksam geworden wäre, wie es übrigens umgekehrt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auf Grund der Nebelzeichen des MS "Ma[REDACTED]" auf TMS "D[REDACTED]" der Fall war, und rechtzeitig die Fahrt bis zur Klärung der Lage eingestellt hätte, zumal jede Begegnung oder Vorbeifahrt an einem anderen Fahrzeug in dem schmalen Fahrwasser (nach Weska: 23,5 m bei einer Tauchtiefe von 2,5 m) bei dem starken Nebel gefährlich war. Aus dieser Sicht kommt es aber für die Frage des Ursachenzusammenhangs nicht darauf an, in welcher Hälfte des Kanals sich die Kollision ereignet hat.

2. Der Führung des TMS "D[REDACTED]" ist nicht nur vorzuwerfen, daß sie keine Nebelzeichen gegeben hat. Vielmehr war es auch nautisch falsch, die Fahrt im Nebel fortzusetzen. Das Berufungsgericht hat diesen Gesichtspunkt nicht erörtert. Davon kann jedoch nicht abgesehen werden. Denn, wie noch auszuführen sein wird, trifft die Führung von MS "Ma[REDACTED]" ein Mitverschulden an dem Zusammenstoß, so daß vorliegend eine Abwägung nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens zu erfolgen hat (§§ 92 BSchG, 736 Abs. 1 HGB).

Bei unsichtigem Wetter gilt nicht nur für die Talfahrer sondern auch für die Bergfahrer die sich bereits aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht eines Schiffers

ergebende Regel, daß sie die Fahrt einstellen müssen, sofern sie diese mit Rücksicht auf die verminderte Sicht, den übrigen Verkehr und die örtlichen Umstände nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen können. Wenn es in § 80 Nr. 3 BSchSO heißt, Bergfahrer müßten anhalten, wenn sie beim Weiterfahren Gefahr laufen würden, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können, so beinhaltet diese Formulierung keine Abweichung von der dargelegten Regel, die übrigens in § 80 Nr. 2 BSchSO für Talfahrer auch ausdrücklich festgelegt ist. Vielmehr sollte durch die von § 80 Nr. 2 BSchSO abweichende Fassung der Nr. 3 dieser Vorschrift lediglich dem Umstand Rechnung getragen werden, daß Fahrzeuge, welche die Strömung gegen sich haben, die Fahrt wesentlich schneller und einfacher einstellen können als solche, die mit der Strömung fahren (Kährlitz, Das Recht der Binnenschifffahrt Bd. II § 80 BSchSO Anm. 8; Wassermeyer aaO S. 332 ff; vgl. auch die Zusammenfassung von § 80 Nr. 2 und 3 RheinSchPVO 1954 in § 6.30 Nr. 2 RheinSchPVO 1970). Ferner wird dadurch verdeutlicht, daß auch Bergfahrer, die bei unsichtigem Wetter noch beide Ufer oder jedenfalls noch ihren "guten Wall" sehen, die Fahrt einstellen müssen, wenn sich die Sicht so verschlechtert hat, daß sie die Strecke nicht mehr überblicken können, die sie für das rechtzeitige Anhalten ihres Fahrzeugs vor einem auftauchenden Hindernis benötigen.

Prüft man das Verhalten des TMS "D[REDACTED]" an Hand dieser Grundsätze, so kann es keinen Zweifel geben, daß das Schiff bei einer Sicht von zuletzt nicht nennenswert mehr als 20 m die Fahrt hätte einstellen müssen. Denn bei

derartigen Sichtverhältnissen war seine Führung, wie auch der Unfallverlauf zeigt, nicht mehr in der Lage, rechtzeitig vor einem auftauchenden Hindernis anzuhalten.

3. Der Führung des MS "Ma[REDACTED]" ist ebenfalls vorzuwerfen, daß sie die Fahrt trotz der schlechten Sicht fortgesetzt hat. Zwar brauchte das Schiff, das nach § 4 -WK- der zur Unfallzeit geltenden Fassung der Binnenschiffahrtsstraßenordnung als Talfahrer anzusehen ist, nicht früher als das nach dieser Bestimmung als Bergfahrer geltende TMS "D[REDACTED]" anzuhalten. Denn, daß die Strömungsverhältnisse im Bereich der - zwischen den Schleusen Ge[REDACTED] (km 23,400) und Wa[REDACTED] (km 31,440) liegenden - Unfallstelle für die Bergfahrer und die Talfahrer verschieden waren, wird von keiner der Parteien behauptet. Jedoch war auch MS "Ma[REDACTED]" verpflichtet, die Fahrt einzustellen, sobald sich die Sicht so verschlechterte, daß seine Führung die Strecke nicht mehr übersehen konnte, die für ein rechtzeitiges Anhalten des Schiffes vor einem auftauchenden Hindernis nötig war. Auch wenn, wie nach den Ausführungen des Berufungsgerichts zu unterstellen ist, der Nordwall des Kanals stets in Sicht des MS "Ma[REDACTED]" blieb, so kann weder dieser Umstand allein noch im Zusammenhang mit den Darlegungen des Berufungsgerichts über die übliche Fahrweise von Gegenkommern die Fortsetzung der Fahrt in den unterhalb der Ue[REDACTED]straßenbrücke auftretenden starken Nebel rechtfertigen. Denn für die Führung des MS "Ma[REDACTED]" bestand auch unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte kein hinreichender Anhalt dafür, daß die nördliche Hälfte des Kanals frei von Hindernissen war. Entgegen der

Auffassung des Berufungsgerichts konnte sie auch nicht darauf vertrauen, daß sich deshalb keine anderen Fahrzeuge im Revier befinden würden, weil die Nebelzeichen ihres Schiffes ohne Antwort geblieben waren. Nebelzeichen können verschluckt oder leicht überhört werden (Wassermeyer aaO S. 338). Das weiß jeder Schiffsführer. Dem Berufungsgericht kann deshalb nicht gefolgt werden, wenn es jedes Mitverschulden der Führung des MS "Ma[REDACTED]" an der Kollision verneint.

4. Die Schuldverteilung nach §§ 92 BSchG, 736 Abs. 1 HGB, 254 BGB ist an sich Sache des Tatrichters. Das Revisionsgericht kann sie jedoch selbst vornehmen, wenn, wie hier, alle hierfür erforderlichen Unterlagen vorliegen (BGH LM § 254 (G) BGB Nr. 3; VersR 1970, 616, 617).

Den Führungen beider Schiffe ist vorzuwerfen, daß sie die Fahrt entgegen der Vorschrift des § 80 Nr. 2 bzw. Nr. 3 BSchSO fortgesetzt haben. Das würde an sich eine hälftige Schadensteilung rechtfertigen. Zum Nachteil der Beklagten, und zwar sehr wesentlich, fällt aber außerdem

die Nichtabgabe von Nebelzeichen durch TMS "D[REDACTED]"
ins Gewicht. Wenn ein Schiff entgegen der Bestimmung
des § 80 Nr. 3 BSchSO die Fahrt fortsetzt und dabei
noch nicht einmal Nebelzeichen gibt, so handelt seine
Führung besonders leichtfertig. Es erscheint deshalb
angemessen, daß die Beklagten 3/4 des Schadens der
Interessenten des MS "Ma[REDACTED]" zu tragen haben.

Dr. Kuhn

Liesecke

Fleck

Stimpel

Dr. Bauer