

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

RheinSchPolVO §§ 22 Abs. 1, 67, 72 Nr. 1

Zum Anscheinsbeweis und zur Beweislastverteilung, wenn ein fahrendes Schiff einen nicht vorschriftsmäßig beleuchteten Stillieger anfährt.

EGH. Urt. v. 24. Februar 1966 - II ZR 25/64 - Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort
Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 25/64

URTEIL

Verkündet am

24. Februar 1966

Schorm,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der E[REDACTED] Dampfcompagnie Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, E[REDACTED],
2. des Schiffsführers Norbert Kr[REDACTED] vom MS "P[REDACTED]",
Ho[REDACTED]/Ndrh., K[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma C. Hans H. R[REDACTED], H[REDACTED], Me[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 1966
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr,
Dr. Bukow, Flock und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
- Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom
29. November 1963 insoweit aufgehoben, als die
Klage zu einem den Betrag von 11.293 DM nebst
4 % Zinsen hieraus seit dem 8. Februar 1961 über-
steigenden Betrag dem Grunde nach für gerecht-
fertigt erklärt worden ist und den Beklagten die
Kosten des Berufungsverfahrens zu mehr als ein
Drittel auferlegt worden sind.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur
anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch
über die Kosten der Revision, an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 9. Januar 1961 gegen 4.50 Uhr in der Rechtskrümmung des Rheins bei U[REDACTED] ereignet hat. Sie ist der Versicherer des 653 t großen MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]". Der Beklagten zu 1 gehört das 945 t große MS "P[REDACTED]", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Das beladene MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" lag etwa bei Stromkilometer 636 rechtsrheinisch vor Anker. MS "P[REDACTED]" kam leer zu Tal und geriet mit seinem Backbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]". Nach dem Zusammenstoß, bei dem beide Schiffe erheblich beschädigt wurden, fuhr das MS "P[REDACTED]" zwischen dem Ankerlieger und dem rechten Ufer hindurch und drehte alsdann über Backbord auf. Nach dem Unfall ist das MS "P[REDACTED]" auf neue Reisen geschickt worden.

Die Klägerin hat behauptet, MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" habe an erlaubter Stelle etwa 30 bis 40 m vom rechten Ufer des Stromes entfernt geankert und das vorgeschriebene Ankerlicht gut sichtbar in einer Höhe von 3 m über dem Gangbord gesetzt. Der Unfall sei nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises allein auf ein Verschulden der Schiffsführung von "P[REDACTED]" zurückzuführen. Auf diesem Schiff habe auch ein Ausguckposten gefehlt. Zum Ausgleich des Schadens habe sie, die Klägerin, 33 879,01 DM aufgewendet. In Höhe dieses Betrages, den sie nebst Zinsen mit der Klage ersetzt verlangt, sei der Anspruch des Eigners des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" gemäß § 67 VVG auf sie übergegangen.

Die Beklagten haben behauptet: "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" habe zu weit, nämlich etwa 60 bis 70 m aus dem rechten Ufer gelegen. Auch sei ihr Ankerlicht vorschriftswidrig in unzureichender Höhe angebracht gewesen. Infolgedessen habe dieses sich aus der Sicht von MS "P[REDACTED]" in gleicher Höhe befunden, wie die Laternen am U[REDACTED] Ufer, so daß das MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" nicht rechtzeitig als Ankerlieger habe ausgemacht werden können. Außerdem sei die Sicht auf das Ankerlicht durch das Geländer und durch einen Rettungsring behindert gewesen. Auf MS "P[REDACTED]" habe man daher erst in einer Entfernung von 50 bis 60 m das Licht von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" erkannt. Da keine Möglichkeit mehr bestanden habe, dem Ankerlieger auszuweichen, sei es zum Zusammenstoß gekommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage insoweit erreichen, als die Klägerin mehr als 11 293 DM nebst Zinsen verlangt. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, MS "P[REDACTED]" sei dicht am rechten Ufer entlang gefahren und habe damit einen ungewöhnlichen Kurs gesteuert. Das habe seinen Führer zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet, zumal ihm bekannt gewesen sei, daß sich die Bergfahrt an das rechte Ufer halte und im Bereich der Unfallstelle Schleppzüge zu ankern pflegten. Daß er das Ankerlicht von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" nicht

rechtzeitig bemerkt oder als solches ausgemacht habe, beruhe auf Fahrlässigkeit. Das Licht sei für ihn rechtzeitig deutlich erkennbar gewesen. Zwar habe das Ankerlicht nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprochen. Nach § 72 RhSchPVO in Verbindung mit Bild 55 der Anlage 6 zur RhSchPVO müsse es freihängend mindestens 3 m über dem Gangbord gesetzt sein. Tatsächlich sei es nur 2,38 m über dem Gangbord und nicht freihängend, sondern an der äußeren Seite der Verschanzung angebracht gewesen. Die Partei von MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" habe aber den ihr obliegenden Beweis erbracht, daß der Gesetzesverstoß für den Unfall nicht ursächlich gewesen sei. Die vorschriftswidrige Anbringung des Lichtes habe weder dazu geführt, daß sie die Verwechslung mit Uferlichtern von U[REDACTED] begünstigt habe, noch habe sie die deutliche Erkennbarkeit für die Führung des Talfahrers "P[REDACTED]" beeinträchtigt.

Soweit sich die Revision gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Verwechslungsgefahr wendet, sind die Rügen unbegründet. Im angefochtenen Urteil sind entgegen der Behauptung der Revision die verschiedenen Wasserstände zur Unfallzeit und am Tage der gerichtlichen Ortsbesichtigung ausdrücklich berücksichtigt. Unverständlich ist die Ansicht der Revision, die Verwechslungsgefahr habe deswegen bestanden, weil die Schiffsführung von dem hohen Steuerstuhl des unbeladenen MS "P[REDACTED]" auf das niedrigere Ankerlicht von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" habe herabsehen müssen; denn nach der Feststellung des Berufungsgerichts haben die Lichter am Ufer erheblich höher gestanden als das Ankerlicht.

Dagegen sind im Ergebnis die Revisionsangriffe gegen die Ansicht des Berufungsgerichts unbegründet, die unvorschriftsmäßige Anbringung des Ankerlichts habe die deutliche Erkennbarkeit des Lichtes für die Schiffsführung von "P[REDACTED]" nicht beeinträchtigt.

Nach §§ 22 Abs. 1, 72 Nr. 1 RhSchPVO in Verbindung mit Bild 55 der Anlage 6 zu RhSchPVO muß das Ankerlicht von allen Seiten sichtbar sein. Die falsche Anbringung des Ankerlichts an der äußeren Verschanzung von MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" in zu geringer Höhe hat gegen den Schutzzweck des Gesetzes verstoßen, das Licht von allen Seiten sichtbar und damit die Schifffahrt auf den Stillieger aufmerksam zu machen. Die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassenen Vorschriften über die Ausrüstung eines Schiffes müssen peinlich eingehalten werden, um Schiffsunfälle zu verhüten. Kollidiert ein Schiff mit einem mangelhaft beleuchteten Stillieger, so besteht kein Anscheinsbeweis gegen das fahrende Schiff, vielmehr spricht in der Regel der Anscheinsbeweis dafür, daß die unvorschriftsmäßige Lichterführung des Stilliegers den Unfall schuldhaft herbeigeführt hat, wobei die Parteistellung keine Rolle spielt. Der Stillieger kann den Anscheinsbeweis ausräumen, indem er beweist, daß das Ankerlicht für das anfahrende Schiff deutlich erkennbar gewesen ist. Im vorliegenden Fall muß die Partei des stillliegenden MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" entweder nachweisen, daß das Licht überhaupt nicht verdeckt war; dazu gehört hier der Nachweis, daß es nicht durch das Geländer an der Roef, an dem es angebracht war, verdeckt gewesen ist, ferner der Nachweis, daß nicht ein Rettungsring das Licht verdeckt hat, wobei dem Stillieger der Beweis dafür obliegt, wo der Rettungsring angebracht war. Kann die Partei von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" den

Beweis dafür, daß das Licht überhaupt nicht verdeckt gewesen sei, nicht erbringen, so bleibt ihr noch der Nachweis offen, daß für den Talfahrer nach dem von ihm gefahrenen Kurs das Licht auf ausreichende Entfernung deutlich erkennbar war. Das hängt von verschiedenen Umständen ab, für die die Partei von MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" beweispflichtig ist: Einmal davon, in welchem Ausfallwinkel das Licht trotz des verdeckenden Gegenstandes austreten konnte; sodann von der Lage des Stilliegers "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" zum Strom und zum Ufer; schließlich von dem Kurs, den MS "P[REDACTED]" vor dem Unfall gefahren ist. Soweit Feststellungen nicht getroffen werden können, geht das zu Lasten der Partei des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]".

Bis jetzt hat die Partei des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" den für die Gegenseite sprechenden Anscheinsbeweis nicht ausgeräumt. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil reichen nicht aus, um die entgegengesetzte Ansicht des Berufungsgerichts zu stützen.

1. Das Berufungsgericht stellt nicht genügend fest, wie sich Geländer und Rettungsring auf den Lichtausfall ausgewirkt haben. Es läßt offen, ob sich der Rettungsring vor oder hinter der Lampe befunden hat. Mit seiner Erwägung, es könne nicht darauf ankommen, ob die Sichtbarkeit des Ankerlichts von der Backbordseite her beeinträchtigt gewesen sei, unterstellt es, daß die Lichtstrahlen der Lampe nach der Backbordseite, also in einem Winkel von 90° , von der Längsachse des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" gerechnet, nicht ausfallen konnten. Die Aussage des Polizeimeisters M[REDACTED], der noch am Unfallmorgen bei Dunkelheit auf der Fahrt mit seinem Dienstboot

die Sichtbarkeit des Lichtes überprüfte und die einwandfreie Sichtbarkeit bekundete, könnte die Ansicht des Berufungsgerichts nur stützen, wenn sich aus ihr ergeben würde, daß M[REDACTED] auf seiner Überprüfungsfahrt auch einen Standort eingenommen hätte, der auf der Backbordseite der verlängerten Mittelachse des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]", das sich nach dem Unfall in einer veränderten Lage befand, gewesen wäre. Hierfür ergibt sich aber aus der Aussage nichts. Mit dem Hinweis auf die Bekundung des Polizeimeisters M[REDACTED] kann daher die gegenteilige Aussage des Matrosen P[REDACTED], der das Licht sofort nach dem Unfall in seiner ursprünglichen Lage gesehen und beanstandet hat, nicht beiseitegeschoben werden.

2. Über die Lage des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" zum Strom, die für die Frage der verlängerten Mittelachse dieses Schiffs von Bedeutung ist, führt das Berufungsgericht nichts aus. Maßgebend ist die Lage des Schiffs vor dem Unfall, nicht seine spätere Lage, als es auf Grund gesetzt und sein Licht vom Polizeimeister M[REDACTED] überprüft worden ist.

Hinsichtlich der Lage des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" zum Ufer führt das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang (bei Prüfung unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 67 RhSchPVO) aus, das Ergebnis der Beweisaufnahme rechtfertige nicht die Feststellung, daß "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" weiter als 30 bis höchstens 40 m von der Böschung am rechten Ufer entfernt geankert habe. Um den hier in Frage stehenden Anscheinsbeweis auszuräumen, muß die Partei von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" beweisen, daß ihr Schiff so nahe am Ufer lag, daß der Talfahrer in seinem Kurs nicht über die verlängerte Mittelachse von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" nach Backbord (also in Richtung zum Ufer hin) geraten konnte.

3. Damit ist bereits die Frage angeschnitten, welchen Kurs der Talfahrer "P [REDACTED]" gefahren ist. Auch hier reichen die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Begründung seiner Ansicht nicht aus. Der Talfahrer fuhr in einer Rechtskrümmung des Stromes, die von der Wasserschutzpolizei als verhältnismäßig stark bezeichnet worden ist. Zwar meint das Berufungsgericht, die Stromkrümmung im Bereich der Unfallstelle sei nicht so stark, daß das Licht des Stilliegers "Mo [REDACTED] Ro [REDACTED]" nicht auf mehrere hundert Meter von dem sich am das rechte Ufer haltenden Talfahrer hätte ausgemacht werden können. Soweit sich das Berufungsgericht auch hier auf die Aussage des Polizeimeisters M [REDACTED] beruft, gilt das Obengesagte. Auch die Aussage des Matrosen Sch [REDACTED] bietet für die Ansicht des Berufungsgerichts keine ausreichende Stütze. Er hat bekundet:

"Wir erreichten das U [REDACTED] Strandbad, wo mein Schiffsführer wegen des U [REDACTED]-Hanges etwas mehr zum rechten Ufer hielt. Unsere seitliche Entfernung zum rechten Ufer schätze ich auf etwa 80 bis 90 m. Ganz plötzlich als es auch schon krachte."

Aus der Aussage ergibt sich nicht, wie das Berufungsgericht meint, daß sich "P [REDACTED]" "zunächst" offenbar 80 bis 90 m aus dem rechten Ufer gehalten habe. Das Berufungsgericht kommt zu dieser Auffassung anscheinend deshalb, weil nicht bewiesen sei, daß MS "Mo [REDACTED] Ro [REDACTED]" weiter als 40 m aus dem rechten Ufer lag und daher der Zusammenstoß in dieser Entfernung vom Ufer erfolgte. Wie bereits ausgeführt, darf aber diese Entfernung vom Ufer zwecks Ausräumung des Anscheinsbeweises nicht unterstellt werden. Vielmehr muß

bis zum Beweis des Gegenteils durch die Partei von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" unterstellt werden, daß "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" so weit vom rechten Ufer entfernt war, daß das Licht von dem auf der Backbordseite der Mittelachse des Stilliegers fahrenden MS "P[REDACTED]" nicht gesehen werden konnte.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, beide Schiffe seien mit ihren Backbordvorschiffen zusammengestoßen, der Talfahrer sei dann zwischen dem Stillieger und dem rechten Ufer hindurchgefahren. Diese Tatsachen sprechen dafür, daß der Talfahrer auf der Backbordseite der verlängerten Mittelachse von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" gefahren ist, das Licht des Stilliegers also außerhalb seines Blickwinkels lag (falls nicht die Partei von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" beweist, daß das Licht ihres Schiffes backbordseits der Mittelachse ihres Schiffes erkennbar war). Dazu kommt, daß das Berufungsgericht in seinem Urteil in der Parallelsache 3 U 124/63 vom gleichen Tage auf S. 23 selbst unterstellt, daß der Talfahrer in der Stromkrümmung denselben Abstand zum rechten Ufer einhielt wie das stillliegende MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]". Dann konnte aber der Talfahrer ein nur nach Steuerbord ausstrahlendes Ankerlicht nicht sehen. Schließlich reicht für die Ansicht des Berufungsgerichts auch nicht der Umstand aus, daß der Schiffsführer von "P[REDACTED]" die Skizze auf Bl. 5 der Strafakten durch seine Unterschrift anerkannt hat. Die Skizze ist nicht maßstabsgerecht. Solche Skizzen verfolgen den Zweck, den Hergang des Unfalls in etwa zu veranschaulichen. Dort, wo es auf genaue Einzelheiten ankommt (im vorliegenden Fall können schon wenige Grade des Lichtausfallwinkels entscheidungserheblich sein), bietet eine derartige Skizze keine genügende Grundlage für die Bildung der Überzeugung.

Hiernach war das Berufungsurteil im Umfang der Anfechtung aufzuheben. Je nach den tatsächlichen Feststellungen, zu denen das Berufungsgericht auf Grund der neuen Verhandlung gelangt, wird es zu prüfen haben, ob sich die Einholung des Gutachtens eines gerichtlichen Sachverständigen empfiehlt.

In der neuen Verhandlung wird das Berufungsgericht auch nochmals seine Stellungnahme zu der Frage des Verstoßes der Schiffsführung von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" gegen § 67 RhSchPVO (Liegeplatz) überprüfen müssen. Dabei wird vor allem festzustellen sein, wo "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" geankert hat. War der Liegeplatz bei km 636,0, wo nach dem Vorbringen der Partei von "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" die Null-Linie in einer Entfernung von 25 m von der Uferböschung verläuft, so sind gegen einen Sicherheitsabstand von 30 bis 40 m vom Ufer unter den gegebenen Umständen keine rechtlichen Bedenken zu erheben. Lag das Schiff dagegen bei km 631,1, so hätte es wohl näher am Ufer festmachen müssen, wobei selbstverständlich ein ausreichender Sicherheitskoeffizient wegen der Gefahr des sinkenden Hochwasserspiegels zu berücksichtigen wäre. Zwar kann nicht verlangt werden, daß der Schiffer Tieflinienkarten zu seiner Orientierung heranzieht. Wenn er aber schon das Fahrwasser nicht so genau kennt, daß er weiß, wo ein Grund beginnt, muß er sich der Schlaggerte bedienen (BGH v. 12. Dezember 1963 II ZR 25/62, VersR 1964, 181, 183). Sollte das MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" an einem üblichen Ankerplatz (vgl. StrA Bl. 3, 22) gelegen haben, so wird festzustellen sein, in welcher Entfernung vom Ufer die Schiffe zu ankern pflegen.

Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, daß die persönliche Haftung der beklagten Schiffseignerin nur im Rahmen des § 114 BSchG besteht.

Die Kostenentscheidung für das Berufungsverfahren beruht auf § 97 ZPO. Da die Kostenentscheidung für das Revisionsverfahren von dem endgültigen Ausgang des Rechtsstreits abhängt, war sie dem Berufungsgericht zu überlassen

Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Bukow Fleck Stimpel