

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 28/64

URTEIL

Verkündet am

24. Februar 1966

Schorm,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der E[REDACTED] Dampfercompagnie Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, E[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- 1) den Schiffseigner Franz C [REDACTED], F[REDACTED]/M[REDACTED],
K[REDACTED]straße [REDACTED],
- 2) den Schiffsführer Günter H [REDACTED] von MS "Mo[REDACTED]
Ro[REDACTED]", D[REDACTED], Fr[REDACTED]straße [REDACTED], zu laden bei
der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

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

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 29. November 1963 insoweit aufgehoben, als die Klage zum Betrag von 8 256,60 DM nebst 4 % Zinsen hieraus seit dem 25. Februar 1961 abgewiesen worden ist und der Klägerin die Kosten des Rechtsstreits in Höhe von zwei Dritteln auferlegt worden sind.

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

Von Rechts wegen

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 Unkel ereignet hat. Die Klägerin ist Eignerin des 945 t großen MS "P[REDACTED]". Dem Beklagten zu 1 gehört das 653 t große MS "Mo[REDACTED] Ro[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 "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" auf weitere Reisen geschickt worden.

Die Klägerin hat behauptet, der Führer ihres Schiffes, Kapitän Kr[REDACTED], und der Matrose Sch[REDACTED] hätten bei ihrer Talfahrt den Schiffsverkehr und etwaige Ankerlieger aufmerksam beobachtet. Ankerlieger hätten nicht ausgemacht werden können. Plötzlich habe ihr Schiffsführer in einer Entfernung von 50 bis 60 m das Licht des Stilliegers "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" erkannt. Dieses Schiff habe unzulässiger Weise etwa 60 bis 70 m aus dem Ufer gelegen. Da keine Möglichkeit mehr bestanden habe, dem Ankerlieger auszuweichen, sei es zum Zusammenstoß gekommen. Später habe sich herausgestellt, daß das Ankerlicht des MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" vorschriftswidrig in unzureichender Höhe über dem Gangbord angebracht gewesen sei. Infolgedessen habe sich



dieses aus der Sicht von Kapitän Kr[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, an dem das Ankerlicht angebracht gewesen sei, und durch einen Rettungsring behindert gewesen.

Den durch die Beschädigung des MS "P[REDACTED]" entstandenen Schaden hat die Klägerin auf insgesamt 12.384,90 DM beziffert und mit der Klage ersetzt verlangt.

Die Beklagten haben behauptet, MS "Mo[REDACTED] Ro[REDACTED]" habe an erlaubter Stelle in einer Entfernung von etwa 30 bis 40 m vom rechten Ufer vor Anker gelegen und sei ordnungsgemäß beleuchtet gewesen. Der Unfall sei allein auf die Unachtsamkeit der Schiffsführung vom MS "P[REDACTED]" und darauf zurückzuführen, daß auf diesem Schiff kein Ausguckposten aufgestellt gewesen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Anspruch in Höhe von 8.256,60 DM nebst Zinsen weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

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 herabschauen 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 begründet, 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 zur 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[] Ro[]" gerechnet, nicht ausfallen konnten. Die Aussage des Polizeimeisters Mü[], 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 Mü[] auf seiner Überprüfungsfahrt auch einen Standort eingenommen hätte, der auf der Backbordseite der verlängerten Mittelachse des MS "Mo[] Ro[]", 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 Mü[] kann daher die gegenteilige Aussage des Matrosen Pf[], 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[] Ro[]" 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 Mü[] überprüft worden ist.

Hinsichtlich der Lage des MS "Mo[] Ro[]" 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[] Ro[]" 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[] Ro[]" beweisen, daß ihr Schiff so nahe am Ufer lag, daß der Talfahrer in seinem Kurs nicht über die verlängerte Mittelachse von "Mo[] Ro[]" 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 an das rechte Ufer haltenden Talfahrer hätte ausgemacht werden können. Soweit sich das Berufungsgericht auch hier auf die Aussage des Polizeimeisters Mü[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 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 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 Nulllinie 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 (EGH vom 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.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 ZPO.
Soweit über die Kosten nicht entschieden ist, wird die
Entscheidung dem Berufungsgericht übertragen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Fleck

Stempel