

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BinnSchG § 91 b; HGB § 735; ZPO § 286 C

Zum Anscheinsbeweis, wenn ein in Bewegung befindliches
Schiff einen nicht ordnungsgemäß gesicherten Stillieger
anfährt.

BGH, Urt. v. 1. Februar 1982 - II ZR 77/81 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

Rheinschiffahrts-
gericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 77/81

URTEIL

Verkündet am

1. Februar 1982

Kaufmann

Justizhauptsekretärin

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter

1.

-

2.

-

1.

2.

-

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 1. Februar 1982
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stempel
und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh
und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts
Köln vom 30. Januar 1981 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das
Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts
Duisburg-Ruhrort vom 14. September 1979
wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben die Kosten des Beru-
fungs- und des Revisionsverfahrens ein-
schließlich der außergerichtlichen Kosten
der Streithelferin zu tragen.

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 ist Ausrüsterin des Schubleichters (SL) "EWT 257" (76,50 m lang; 11,40 m breit; 2.743 t). Der Leichter ist am Morgen des 7. Oktober 1977 beladen (1.350 t Erz - Tiefgang 2 bis 2,20 m) von einem Streckenschubboot in einem Päckchen mit drei weiteren Schubleichtern linksrheinisch auf dem Schubleichterliegeplatz bei Orsoy abgelegt worden. Im Laufe des Vormittags verbrachte das Hafenschubboot "Thyssen I" der Streithelferin drei Leichter des Päckchens in den Hafen Schwelgern, wogegen SL "EWT 257" auf dem Liegeplatz verblieb. Zu seiner Sicherung war der Buganker gesetzt. Der Leichter besaß außerdem einen Heckanker. Kurz nach 22 Uhr näherte sich der Liegestelle ein auf Talreise befindlicher, 175 m langer Schubverband. Der Verband bestand aus dem Schubboot (SB) "Victor Millet", dessen Eigner die Beklagte zu 1 ist, sowie vier jeweils auf 2,20 m abgeladenen Schubleichtern. Verantwortlicher Führer des Schubverbandes war der Beklagte zu 2. Der Verband wurde an der Steuerbordseite von einem Motorschiff überholt und hielt deshalb etwas nach Backbord. Wenig später stieß er mit dem Kopf des vorderen Backbordleichters gegen den Kopf des SL "EWT 257". Durch die Kollision erlitten beide Fahrzeuge Schäden.

Die Klägerin verlangt ihren Kollisionsschaden von den Beklagten ersetzt. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, mit dem Schubverband zu weit nach Backbord geraten zu sein, so daß er den ordnungsgemäß stillliegenden SL "EWT 257" nicht mehr rechtzeitig habe freifahren können.

Die Klägerin und die Streithelferin haben beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, 82.263,20 hfl nebst Zinsen an die Klägerin zu zahlen, die Beklagte zu 1 dinglich mit SB "Victor Millet" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend.

Die Beklagten haben bestritten, daß der Beklagte zu 2 die Kollision verschuldet habe. Dieser habe den Kurs des Schubverbandes so angelegt gehabt, daß er SL "EWT 102" mit einem Seitenabstand von 30 bis 40 m habe passieren können. Jedoch sei der Leichter plötzlich mit dem Vorschiff zur Fahrwassermitte hin in den Kurs des Schubverbandes ausgeschert, als sich dieser nur noch 80 bis 100 m oberhalb befunden habe. Der Beklagte zu 2 habe noch versucht, mit dem Schubverband nach Steuerbord auszuweichen, die Kollision aber nicht mehr vermeiden können.

Die Beklagte zu 1 hat SB "Victor Millet" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstreben die Klägerin und die Streithelferin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten haben beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

Gerät ein in Bewegung befindliches Schiff gegen ein stillliegendes Fahrzeug, so spricht regelmäßig der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß die Führung des anrennenden Schiffes die Kollision verschuldet hat (Senatsurt. v. 21. März 1957 - II ZR 326/55, VersR 1957, 312, 313). Voraussetzung hierfür ist allerdings weiter, daß das angefahrene Schiff an geeigneter Stelle gelegen hat (BGH, Urt. v. 20. Juni 1952 - I ZR 22/52, LM § 735 HGB Nr. 4) und daß die Führung des anrennenden Fahrzeugs es rechtzeitig erkennen konnte, um danach Kurs und Geschwindigkeit einrichten zu können (Senatsurt. v. 30. Juni 1960 - II ZR 259/58, VersR 1960, 897, 899; vgl. zu allem auch Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 374/375; Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 92 Anm. 8 d; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 107/108; Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil § 735 Rnr. 78 f). Beispielsweise streitet deshalb kein Anscheinsbeweis für den angefahrenen Stillieger, wenn er nicht vor-schriftsmäßig beleuchtet gewesen ist (Senatsurt. v. 24. Februar 1966 - II ZR 25/64, LM Rheinschifffahrts-polizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 31/32 = VersR 1966, 466 und Senatsurt. v. 24. Februar 1966 - II ZR 29/64, VersR 1966, 484).

Im Streitfall hat, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, SL "EWT 257" bei guten Sichtverhältnissen an geeigneter Stelle und mit ordnungsgemäßer Beleuchtung geankert. Trotzdem ist das Berufungsgericht der Ansicht, daß kein Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zusammenstoß spreche. Der Leichter sei infolge des nicht gesetzten Heckankers nicht ausreichend gesichert gewesen. Bergfahrer hätten ihn deshalb mitnehmen und er selbst beim Zurückfallen unter Mitnahme des Bugankers seine Lage verändern können. Das sei auch geschehen. Es stehe fest, daß das Streckenschubboot den Leichter etwa 100 m oberhalb des auf dem Schubleichterliegeplatz stationierten Wachschiffes abgelegt, dieser hingegen später querab des Wachschiffes gelegen habe.

Insoweit ist richtig, daß beim Anfahren eines nicht ordnungsgemäß befestigten Stilliegers das Bestehen eines Anscheinsbeweises für ein Verschulden der Führung des anrennenden Schiffes zu verneinen sein kann. Das läßt sich jedoch - wie stets beim Anscheinsbeweis - nur nach den konkreten Umständen des jeweiligen Falles beurteilen. Diese begründen hier trotz der vom Berufungsgericht angenommenen nicht ordnungsgemäßen Befestigung des SL "EWT 257" den Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Beklagten zu 2 (weshalb nicht auf den - zudem erst im Revisionsrechtszug gemachten - Vortrag der Streithelferin eingegangen zu werden braucht, daß nach einer Stellungnahme der nautisch-technischen Kommission der Arbeitsgemeinschaft der R [REDACTED] e.V.

vom April 1970 "für das Stilliegen beladener Schub-
leichter auf dem Rheinstrom ... Heckanker nicht
erforderlich bzw. nicht nützlich" seien).

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die
Kette des Bugankers des SL "EWT 257" auf 40 m gesteckt
war. Es ist den Ausführungen des Sachverständigen
B [REDACTED] gefolgt, daß in diesem Falle der Leichter
nicht so hat gieren können, daß er in den Kurs des
Schubverbandes gelangen konnte. Deshalb stellt sich
hier die Frage nach dem Bestehen eines Anscheins-
beweises dahin, ob die Führung eines Schiffes, die
mit ihrem Fahrzeug einen Stillieger anfährt, nach
allgemeiner Erfahrung ein Verschulden an dem Unfall
trifft, wenn dieser zwar nicht ausreichend gesichert,
jedoch jedenfalls so befestigt war, daß er in den Kurs
des anrennenden Schiffes nicht hat gelangen können.
Das ist zu bejahen. Der Fall liegt praktisch nicht
anders als die Anfahrung eines in jeder Hinsicht genügend
gesicherten Fahrzeugs.

Es wäre deshalb Sache der Beklagten gewesen, den
für ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zusammen-
stoß zwischen den von ihm geführten Schubverband und
dem stillliegenden SL "EWT 257" sprechenden Anscheins-
beweis auszuräumen. Das ist ihnen, wie sich den
weiteren - wenn auch in einem anderen Zusammenhang
getroffenen - Feststellungen des Berufungsgerichts ent-
nehmen läßt, nicht gelungen. So hat das Berufungsgericht

ausgeschlossen, daß Sog oder Druck des dem Schubverband vorausfahrenden Motorschiffes den Schubleichter bergwärts versetzen und zum Ausgieren bringen konnten. Ferner hat es ausgeführt, daß es zur Unfallzeit nicht besonders windig gewesen sei und nach dem Verklarungsverfahren keine Hinweise auf die Anwesenheit weiterer in Fahrt befindlicher Schiffe (die also möglicherweise Druck oder Sog auf SL "EWT 257" hätten ausüben können) im Unfallrevier vorliegen würden. Weiter hat es die Angaben der im Verklarungsverfahren zu dem Liegeplatz des Schubleichters vernommenen Zeugen für glaubhaft angesehen, von denen der auf dem Wachschiiff tätige Schiffsführer K. [REDACTED] ausgesagt hat, daß SL "EWT 257" den ganzen Nachmittag und Abend ruhig hinter seinem Buganker gelegen habe. Außerdem hat sich die Liegestelle des Leichters nach dem angefochtenen Urteil bei Stromkilometer 791,9 und damit - ausweislich der Stromkarte - am unteren Ende einer Linkskrümung des Rheines befunden. Dort geht die Strömung erfahrungsgemäß zum linken Ufer, so daß jedenfalls kein Anhalt für ein stärkeres Versetzen des SL "EWT 257" zum Fahrwasser hin durch den Einfluß der Strömung gegeben ist. Auch hat das Beruungsgericht aus den beiderseitigen Kollisionsschäden keine sichere Feststellung über den Anfahrungsinkel treffen können. Schließlich hat es die Angaben des Beklagten zu 2 und des Maschinisten Heit von SB "Victor Millet" im Verklarungsverfahren, mit denen sie den Unfallhergang so wie später beide Beklagten im Rechtsstreit dargestellt haben, nicht

für so überzeugend angesehen, daß damit die Möglichkeit eines anderen, nicht auf ein Verschulden des Beklagten zu 2 hindeutenden Geschehensablauf ernsthaft nahegelegt wäre.

Danach kann die Abweisung der Klage durch das Berufungsgericht (wegen Beweisfälligkeit der Klägerin für ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zusammenstoß) nicht aufrechterhalten werden. Vielmehr ist das angefochtene Urteil abzuändern und die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts als unbegründet zurückzuweisen.

Stempel Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh Brandes