

Gesetz: § 735 HGB, § 286 ZPO.

Rechtssatz: Ein Schiff, das ohne Fahrt über Grund zu machen, nur mit langsam laufender Maschine, den Ebbstrom totlaufend, auf ein anderes Schiff, das Fahrgäste von ihm übernehmen soll, wartet, ist rechtlich im Verhältnis zu einem anderen Schiff, das Fahrt über den Grund macht und seitlich heranhfährt, einem stillliegenden Schiff gleichzuachten.

Stößt das andere Schiff beim Heranhfahren mit ihm zusammen, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Schiffers des heranhfahrenden Schiffes.

Aktenzeichen: I ZR 22/52

Urteil des BGH vom 20. Juni 1952 OLG Hamburg

I ZR 22/52

Verkündet am 20. Juni 1952
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

I n N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der B [REDACTED] D [REDACTED], vertreten durch die W [REDACTED]
[REDACTED] und Sch [REDACTED] H [REDACTED] in L [REDACTED], M [REDACTED]
[REDACTED]strasse [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

.. Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

die Reederei Rud. Christ. G [REDACTED], L [REDACTED], K [REDACTED] S,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

.. Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in der
mündlichen Verhandlung vom 20. Juni 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Schmidt, Dr. Birn-
bach, Wilde und Dr. Benkard

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
in Hamburg vom 27. November 1951 wird auf ihre Kosten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

28

.. 2 ..

Tatbestand:

Am 5. Juni 1949 gegen 1.40 Uhr (Sommerzeit) verließ der Dampfer "Gr[REDACTED]" der Klägerin (Grösse 830 BRT, Länge 54 m) den Am[REDACTED]-Hafen in C[REDACTED], um elbaufwärts zu fahren. Auf dem Dampfer befand sich u.a. der Hafenlotse Wi[REDACTED]. Es lief Ebbstrom. Nach der Ausfahrt aus dem Hafen wartete der Dampfer mit langsam fahrender Maschine, den Ebbstrom totlaufend, in Höhe des Ö[REDACTED] auf den Lotsendampfer der Beklagten, um den Lotsen abzusetzen. Der Schiffsführer des Lotsendampfers "A[REDACTED] Li[REDACTED]" (Länge 22,6 m) Gu[REDACTED] fuhr von hinten kommend an den Dampfer "Gr[REDACTED]" heran, um an dessen Steuerbordseite längsseits zu gehen. Als er das Manöver ausführte, schoor der Lotsendampfer plötzlich nach Backbord aus, ramnte den Dampfer "Gr[REDACTED]" und beschädigte ihn. Die Beklagte hat den Lotsendampfer, nachdem sie von der Schadensersatzforderung der Klägerin Kenntnis erlangt hatte, zu neuen Reisen ausgesandt. Über den Kollisionsort und darüber, wie groß der seitliche Abstand der Schiffe voneinander war, als der Lotsendampfer nach Backbord drehte, herrscht Streit. Etwa 6 Wochen vor dem hier in Rede stehenden Zusammenstoß, nämlich am 17. April 1949, war auf der Elbe bei C[REDACTED] unterhalb des Am[REDACTED]-Hafens in Höhe von St[REDACTED] der Zollkreuzer "C[REDACTED]" mit dem Motorschiff "Al[REDACTED]" zusammengestossen. Die Beklagte hatte diese Kollision auf das Auftreten eines Neerstroms zurückgeführt.

Die Klägerin hat vorgetragen, der Zusammenstoß des Lotsendampfers mit ihrem Dampfer "Gr[REDACTED]" beruhe auf einem natürlichen Verschulden des Schiffers Gu[REDACTED]. Dieser habe unvorsichtig manövriert und zu stark Backbordruder gegeben. Die ihr durch den Zusammenstoß erwachsenen Schäden betragen



9.008.85 DM. Sie hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, ihr diesen Betrag nebst 5 % Zinsen seit dem 5. Juni 1950 zu zahlen. Die Beklagte hat Klageabweisung begchrt. Sie hat den Klageanspruch nach Grund und Betrag bestritten und erwidert, der Zusammenstoß sei nicht durch ein Verschulden ihres Schiffers verursacht worden, sondern sei auf einen Heerstrom zurückzuführen. Solche Strömungen träten in der Nähe der Hafeneinfahrt auf. Sie seien nicht zu berechnen und seien in der Nacht auch nicht zu erkennen. Der Lotsendampfer sei, als er in einem Abstand von 2 m in Parallelkurs zum Dampfer "Gr [REDACTED]" gefahren sei, in eine solche Stromkabelung geraten und dadurch gegen die Bordwand des Dampfers "Gr [REDACTED]" gedrückt worden. Die Klägerin hat entgegnet, die Kollision habe 150 m oberhalb der Hafenausfahrt etwa 80 bis 100 m vom Ufer entfernt stattgefunden. Dort laufe kein Heerstrom sondern nur der normale Ebbstrom bei Ebbe. Der Queraabstand der Schiffe voneinander habe, als der Lotsendampfer stark nach Backbord gedreht habe, nicht 2 m sondern etwa 10 m betragen.

Das Landgericht hat Beweis durch Vernehmung von Zeugen und Anhörung des Kapitäns O [REDACTED] als Sachverständigen erhoben. Der Sachverständige hat sein Gutachten dahin erstattet, am Kollisionsort sei kein Heerstrom gelaufen. Infolge der Krümmung der Elbe laufe dort der Ebbstrom aber in nördlicher Richtung. Der Schiffer Gu [REDACTED] habe bei seinem Manöver die Stärke und den Verlauf des Ebbstroms nicht genügend berücksichtigt, hierdurch habe er die Voraussetzungen für die ungünstige Einwirkung des Ebbstroms und für die Kollision geschaffen.

Das Landgericht hat die Klage durch Urteil vom 4. Juni 1951 abgewiesen. Die Klägerin hat gegen das Urteil Be-

rufung eingelagt. Das Oberlandesgericht hat durch Zwischenurteil vom 27. November 1951 die Entscheidung des Landgerichts aufgehoben und den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die Revision der Beklagten. Sie beantragt, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen. Die Klägerin begehrt die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht stellt fest, der Dampfer "Gr[REDACTED]" der Klägerin habe auf der Elbe bei C[REDACTED] eine gewisse Strecke oberhalb der Ausfahrt des M[REDACTED]-Hafens bei starker Ebbe, mit langsam fahrender Maschine, den Ebbstrom totlaufend, auf den Lotsendampfer der Beklagten gewartet. An dieser Stelle der Elbe habe sich eine Strömung aus der Hafenausfahrt nicht mehr geltend gemacht, der Dampfer der Beklagten habe, von hinten kommend, längs des "Gr[REDACTED]" an dessen Steuerbordseite heranzufahren wollen, um den Lotsen zu übernehmen, er sei nach teilweiser Ausführung des Manövers plötzlich nach Backbord ausgeschoben, habe den Dampfer "Gr[REDACTED]" seitlich gerammt und beschädigt. Diese Feststellungen des Berufungsgerichts greift die Revision nicht an. Das Berufungsgericht führt sodann mit einer zweifachen Begründung aus, die Beklagte habe für den Schaden einzustehen. Die Revision der Beklagten rügt Verletzung von sachlichem Recht und von Verfahrensrecht. Ihr ist zuzugeben, dass die Entscheidungsgründe des Berufungsurteils zum Teil das Gesetz verletzen. Trotzdem kann das Rechtsmittel keinen Erfolg haben, weil die Entscheidung selbst auf Grund des festgestellten Sachverhalts aus anderen Gründen richtig ist (§ 563 ZPO).

Die Urteilsgründe befassen sich zunächst mit der Frage, ob das Beweisergebnis nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins dahin zu würdigen sei, daß der Zusammenstoß und der entstandene Schaden durch ein nautisches Verschulden des Schiffers des Lotsendampfers verursacht worden sei. Dieser Teil der Urteilsgründe ist teilweise in Konjunktiv abgefasst. In ihm finden sich die

Sätze "der prima facie Beweis würde zunächst gegen sie (die Beklagte) sprechen" und am Schluß "eine ungeklärte Sachlage würde aber zu Lasten der Beklagten gehen". Das Berufungsgericht führt dann fort, "die jetzt zwischen den Parteien offen gebliebene Frage, ob der Zusammenstoß auf ein falsches Manövrieren des Lotsendampfers oder auf einen Meerestrom zurückzuführen ist; brauchte aber in vorliegenden Falle nicht einmal endgültig entschieden zu werden".

Im Anschluß hieran führt das Berufungsgericht dann aus, die Beklagte sei für den reibungslosen Ablauf der Lotsenübernahme verantwortlich. Sie habe die antliche Pflicht, dafür zu sorgen, dass die Übernahme von Lotsen nur an solchen Stellen erfolgen dürfe, an denen keinerlei Gefahr der Einwirkung eines Meerestroms bestehe. Dass es keine derartigen gefahrlosen Stellen in der Nähe des Hafens von Cuxhaven gebe, habe die Beklagte selbst nicht vorgetragen. In dem Unterlassen einer entsprechenden Anordnung liege ein eigenes Verschulden der Beklagten. Der Schlußsatz dieses Abschnittes der Urteilsgründe lautet "auf Grund dieses Verschuldens ist sie (die Beklagte) für den Zusammenstoß auch dann verantwortlich, wenn ein navigatorisches Verschulden des Führers des Lotsendampfers nicht anzunehmen wäre". Die Revision ist der Auffassung, die Urteilsgründe seien dahin zu verstehen, das Berufungsgericht habe zwar dazu geneigt,

21

ein für den Zusammenstoß ursächliches Verschulden des Schiffers des Lotsendampfers zu bejahen, es habe die Frage dann jedoch nicht entschieden, sondern die Verurteilung auf eine Amtspflichtverletzung der Beklagten selbst gegründet; die Voraussetzungen für eine solche Haftung aus § 839 BGB Art 34 GG seien jedoch nicht dargetan. Der Zusammenhalt des ersten Teils der Urteilsbegründung und des Schlußsatzes des zweiten Teils ergibt indessen, entgegen der Ansicht der Revision, dass das Berufungsgericht ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Schiffers des Lotsendampfers festgestellt hat. Es geht dementsprechend nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe in erster Linie von einer Haftung aus §§ 485, 486, 735, 774 HGB, Art 7 EGHGB, aus, wenn es diese Vorschriften auch ebensowenig erwähnt wie die des § 839 BGB, Art 34 GG. Die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts sollen nach dem Zusammenhang des Urteils nur eine Hilfsbegründung für den Fall darstellen, dass das Revisionsgericht der ersten Begründung nicht folgen sollte.

Der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt rechtfertigt die Haftung der Beklagten aus §§ 485, 486, 735, 774 HGB, Art 7 EGHGB. Das Berufungsgericht hat zwar keine Feststellungen darüber getroffen, ob der Schiffer des Lotsendampfers Beamter war. Diese Frage kann indessen auf sich beruhen, ebenso wie die Frage, ob er etwa eine ihm der Klägerin gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt hat. Denn gegenüber einer Haftung aus §§ 485, 486, 735, 774 HGB, Art 7 EGHGB könnte die Beklagte sich rechtsgrundsätzlich nicht auf § 839 Abs 1 Satz 2 BGB berufen. Es kann insoweit auf die einschlägigen Ausführungen des in RGHZ 3, 321 ff, 328 ff abgedruckten Urteils des erkennenden Senats verwiesen werden. Entscheidend für eine Haftung aus §§ 485, 486, 735, 774 HGB

Art 7 EGHGB ist, ob der Schiffer des Lotsendampfers, den der Klägerin entstandenen Schaden schuldhaft verursacht hat. Grundsätzlich hat die Klägerin die Tatsachen, aus denen sie ihre Rechte herleitet, also hier ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Schiffers des Lotsendampfers zu beweisen. Es kommt ihr hier jedoch, wie das Berufungsgericht, wenn auch mit unrichtiger Begründung, so doch in Ergebnis zutreffend festgestellt hat, der Beweis des ersten Anscheins zugute. Der erkennende Senat hat sich in seinen Entscheidungen bereits mehrfach mit den Beweisgrundsätzen des ersten Anscheins befasst, so u.a. in dem BGHZ 2, 1 ff, 5 abgedruckten Urteil und in dem ebenfalls zum Abdruck in der amtlichen Sammlung bestimmten Urteil vom 23. Mai 1952 (I ZR 163/51). Der Beweis des ersten Anscheins beruht auf der Erfahrung des Lebens, dass gewisse Geschehensabläufe typisch vor sich gehen. In Fällen, die erfahrungsgemäß in einer bestimmten Richtung verlaufen, sich als typisch abspielen, läßt sich aus der Wirkung auf die Ursache schliessen. Bei denjenigen Tatbeständen, die auf einen solchen typischen Geschehensablauf hinweisen, kann gegebenenfalls rein erfahrungsgemäß und daher nach dem ersten Anschein unterstellt werden, dass ein bestimmtes Ereignis, z.B. ein entstandener Schaden, auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen ist. Die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Beweis des ersten Anscheins hier zugunsten der Klägerin spreche, trifft aus folgenden Erwägungen in Ergebnis zu: In der Unfallsnacht herrschten normale Witterungs- und Lichtverhältnisse, irgendwelche ungewöhnlichen Strömungen sind nicht beobachtet worden. Der Dampfer der Klägerin wartete mit langsam fahrender Maschine, den Ebbstrom totlaufend, an einer Stelle, an der sich eine Strömung aus dem Hafen heraus nicht mehr geltend machen konnte. Der Dampfer mach

te keine Fahrt über den Grund. Von seiner Besatzung wurden keine Rudermanöver ausgeführt. Ein Schiff in einer solchen Lage ist im Verhältnis zu einem anderen Schiff, das Fahrt über den Grund macht und seitlich heranzieht, einem stillliegenden Schiff gleichzuachten. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, dass der Lotsendampfer als überholendes Schiff anzusehen sei und daß daher Art 24 SeestrO eingreife. Diese Ausführungen sind freilich verfehlt. Die Vorschrift des Art 24 SeestrO steht im Abschn V der Seestrassordnung, der die Überschrift "Ausweichen" trägt. Die Bestimmung paßt für die Fälle, in denen ein Schiff an ein anderes heranziehen will, um Fahrgäste zu übernehmen, grundsätzlich nicht (Schaps Deutsches Seerecht 2. Aufl Bd I Anh III zum 2. Art des Abschn 7 S 824). Es kommt aber für die Entscheidung im Ergebnis nicht darauf an, dass die Voraussetzungen des Art 24 SeestrO nicht vorlagen. Nach dem eigenen Vortrag der Beklagten befand sich der Dampfer "Cr..." der Klägerin, als der Lotsendampfer an ihn heranzieht, an einer Stelle der Elbe, an der die Lotsen üblicherweise übergesetzt werden. Diese Stelle war für den Zweck erlaubt und nach der eigenen Schilderung der Beklagten an sich auch geeignet. Der Dampfer "Cr..." war in der Nacht auch hinreichend zu sehen. Nach den obigen Ausführungen war er einem stillliegenden Schiff gleichzuachten. Bei dieser festgestellten Sachlage ist, auch wenn, wie erörtert, Art 24 SeestrO auszuschneiden hat, die Annahme zulässig, daß bei dem Zusammenstoß in der Unfallnacht nach dem Geschehen auf ein ursächliches Verschulden des Schiffers des Lotsendampfers zu schließen sei. Es sind die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins zugunsten der Klägerin anzuwenden. Nach gefestigter Rechtsprechung spricht, wenn ein fahrendes, in

seiner Steuerfähigkeit nicht beschränktes Schiff mit einem stillliegenden Schiff zusammenstößt, der erste Anschein für die ursächliche Schuld des Schiffers des fahrenden Schiffes, sofern das stillliegende an einer erlaubten und geeigneten Stelle liegt und hinreichend zu sehen ist. Auf Grund des Beweises des ersten Anscheins ist die Klägerin nach der ständigen Rechtsprechung des Senats zunächst jeder weiteren Beweisführung enthoben. Der Anscheinsbeweis bewirkt indessen nicht eine Vermutung im Sinne von § 292 ZPO zugunsten der Klägerin. Erst recht ändert er an der grundsätzlichen Beweislast der Klägerin für ein Verschulden des Schiffers der Beklagten nichts. Es steht der Beklagten frei, die auf die allgemeine Lebenserfahrung gestützte tatsächliche Vermutung eines nautischen Verschuldens des Führers des Lotsendampfers durch den Nachweis einer ernsthaft in Erwägung zu ziehen. den Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs zu entkräften. Die Klägerin würde im Falle einer solchen Möglichkeit dann die volle Beweispflicht für ein Verschulden der Schiffsführung des Lotsendampfers wieder zufallen. Der III. Senat des Bundesgerichtshofs, der in seiner Entscheidung vom 25. Oktober 1951 eine abweichende Ansicht dahin vertreten hatte, dass zur Entkräftung einer prima facie= Beweisführung nicht nur die Möglichkeit, sondern die Wahrscheinlichkeit eines anderen Sachablaufs in ernstliche Beachtung gerückt sein müsse, hält an dieser Rechtsauffassung in seiner neueren Entscheidung vom 11. Februar 1952 (III ZR 2/50) nicht mehr fest, sondern ist ausdrücklich der vorstehenden, bereits in BGHZ 2, 1 ff niedergelegten Ansicht des erkennenden Senats beigetreten. Wie in der bereits oben erwähnten neueren Entscheidung des Senats vom 23. Mai 1952 (I ZR 163/51) des näheren dargelegt worden ist, ist es Sache desjenigen,

gegen den der Anscheinsbeweis spricht, die Tatsachen, aus denen die Möglichkeit eines anderen Sachablaufs hergeleitet wird, zu beweisen. Das eigene Vorbringen der Beklagten reicht hier nicht aus, den zugunsten der Klägerin sprechenden Anscheinsbeweis zu entkräften. Die Beklagte hat ausweislich des Tatbestands des Berufungsurteils selbst vorgetragen, an der in Frage kommenden Stelle würden täglich zahlreiche Lotsen übergesetzt. Dieses sei der erste Unfall an der Stelle, der ein gerichtliches Nachspiel habe. Im Jahre 1950 habe der Lotsendampfer überhaupt keinen Unfall gehabt. Es kämen im Laufe des Jahres tausend Lotsenversetzungen vor, nur bei ganz besonderen Verhältnissen träten Meereströmungen ein, die man nicht erwarten könne. Der Unfall hat sich unstreitig in der Nacht zum 5. Juni 1949 bei normalen Witterungsverhältnissen zugegetragen. Bei dieser Sachlage hätte die Beklagte näher darlegen müssen, welche ganz besonderen Verhältnisse denn in dieser Nacht vorgelegen haben sollen, aus denen sich die Möglichkeit des Auftretens eines nicht erkennbaren starken Meerstroms ergeben haben könnte. In der Richtung hat die Beklagte aber, trotzdem die in Betracht kommenden Fragen in den Tatsacheninstanzen eingehend erörtert worden sind, nichts dargelegt. Wenn an einer Unfallstelle nur unter ganz besonderen Verhältnissen Meereströme auftreten, so muß derjenige, gegen den der Anscheinsbeweis spricht, näher darlegen, daß solche besonderen Verhältnisse zur Zeit des Unfalls bestanden, und die Tatsachen, aus denen sie zu entnehmen sind, beweisen. Hieran fehlt es bei dem Vorbringen der Beklagten. Somit ist der gegen die Beklagte sprechende Anscheinsbeweis nicht entkräftet. Daher ist die grundsätzliche Haftung der Beklagten aus §§ 485, 486, 735, 774 EGB, Art 7 EKGEB in der Tat ge-

geben. Die Revision war deshalb aus diesen Grunde zurückzuweisen. Bei dieser Rechtslage erübrigt es sich, auf die Bedenken einzugehen, die die Revision gegen die oben wiedergegebene Hilfsbegründung des Berufungsgerichts erhebt. Insbesondere ist es auch nicht erforderlich, die Frage näher zu erörtern, ob die Rechtsgrundlage für eine etwaige Verkehrssicherungspflicht der Beklagten aus § 823 Abs 1 BGB herzuleiten wäre und ob eine Haftung aus § 839 BGB, den das Berufungsgericht für seine Hilfsbegründung anscheinend anwenden will, schon deshalb nicht in Frage käme..

Nach alledem war, wie geschehen, zu befinden. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Lindenmeier

Birnbach

Schmidt

Wilde

Benkard