

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 106/73

URTEIL

Verkündet am

4. April 1974

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B [REDACTED] Shipping Company, O [REDACTED], ul. L [REDACTED],
UdSSR, vertreten durch ihren Präsidenten D [REDACTED] oder ihren
Vizepräsidenten Kapitän A. T [REDACTED], beide in O [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die Reederei A [REDACTED] Transport KG, R [REDACTED], vertreten durch
ihre persönlich haftende Gesellschafterin, die A [REDACTED] Trans-
port und Verwaltungs GmbH in R [REDACTED], diese vertreten durch
ihren Geschäftsführer Werner J [REDACTED], B [REDACTED] über R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. April 1974 durch die Richter Fleck, Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 7. Juni 1973 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. November 1969 fuhr das der Klägerin gehörende - deutsche - MS "C [REDACTED]" (499 BRT; 75,33 m lang; 11,40 m breit) mit einer Ladung Papier (Tiefgang 4,10 m) auf dem Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung. Gegen 6.20 Uhr - es war noch dunkel, die Sicht aber gut - näherte sich dieses Fahrzeug der Weiche Oldenbüttel. Dort hielten sich wegen eines Haltesignals für alle von Westen kommenden Fahrzeuge von über 700 BRT oder 3,70 m Tiefgang drei größere Schiffe in der Nähe der Dalben am Südufer der Weiche auf. Hinter dem letzten dieser Schiffe, dem etwa 2.000 BRT großen MS "C [REDACTED]", befand sich noch im westlichen Weichenhals das russische, in Ballast fahrende MS "N [REDACTED] S [REDACTED]" der Beklagten (4.059 BRT; 114 m lang; 17 m breit; Tiefgang 5,40 m). Dieses Fahrzeug hatte wegen des auf seine Steuerbordseite mit Stärken von 4 bis 5 drückenden Südwestwindes einen Backbordanker geworfen und dampfte mit harter Backbordruderlage in die Kette ein.

Da sein Heck etwas in die nördliche Fahrwasserhälfte ragte, gab "C [REDACTED]" ein Achtungszeichen und verminderte die Geschwindigkeit. Im Verlaufe der weiteren Annäherung an "N [REDACTED] S [REDACTED]" wiederholte "C [REDACTED]" das Achtungszeichen. Als dieses Schiff noch etwa 200 bis 150 m von "N [REDACTED] S [REDACTED]" entfernt war, stoppte dieses Fahrzeug vorübergehend die Maschine, weil es von dem ebenfalls in östlicher Richtung laufenden, etwa 35 m langen, MS "M [REDACTED]" dicht an der Steuerbordseite überholt wurde und "M [REDACTED]" nicht gefährden wollte. Dadurch fiel das Heck von "N [REDACTED] S [REDACTED]" weiter zum nördlichen Kanal- ufer hin ab. Dem suchte sie nach dem Passieren der "M [REDACTED]" durch Maschinenmanöver (GLV-LV-GLV) zu begegnen. Als nunmehr "C [REDACTED]" an ihrer Backbordseite vorbeifuhr, geriet dieses Fahrzeug in ihren Schraubenstrom, lief dadurch aus dem Kurs und kollidierte in der südlichen Kanalhälfte mit dem dort hinter "N [REDACTED] S [REDACTED]" treibenden MS "M [REDACTED]" (418 BRT). Beide Fahrzeuge wurden dabei nicht unerheblich beschädigt.

Die Klägerin nimmt die Beklagte in Höhe von 85 % des Schadens in Anspruch, der ihr und dem Reeder der "M [REDACTED]" durch die Kollision entstanden ist. Diesem hat sie seinen Unfallschaden ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 84.040 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie hat behauptet, "N [REDACTED] S [REDACTED]" sei während der Annäherung der "C [REDACTED]" immer stärker mit dem Heck in das nördliche Fahrwasser geraten, obwohl sie das durch entsprechende Maschinenmanöver hätte vermeiden können; als "C [REDACTED]" von "N [REDACTED] S [REDACTED]" noch etwa 150 m entfernt gewesen sei, habe dieses Fahrzeug bereits in einem Winkel von 20° bis 25° zur Kanalachse gelegen, sein Heck etwa 25 m in die nördliche Fahrwasserhälfte geragt und dessen Abstand zur Nordböschung des Kanals nur noch



ca. 35 m betragen; zwar habe sich "N [REDACTED] S [REDACTED]" nunmehr infolge des Überholmanövers der "M [REDACTED]" in einer gewissen Zwangslage befunden; es sei aber falsch gewesen, deshalb die Maschine zu stoppen, weil das zu einem verstärkten Abfall des Hecks zur Nordböschung hin habe führen müssen; außerdem sei zu beanstanden, daß "N [REDACTED] S [REDACTED]" die Maschine während der Vorbeifahrt der "C [REDACTED]" wieder habe laufen lassen.

Die Beklagte, die "N [REDACTED] S [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt hat, hat Klageabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen hat sich dieses Fahrzeug wegen des starken Südwestwindes und des langsamen Einfahrens der vor ihm befindlichen Schiffe in die Weiche, insbesondere aber infolge des als unzulässig anzusehenden Überholmanövers der "M [REDACTED]" in einer Zwangslage befunden, in der es nicht anders als geschehen habe handeln können. Auch sei die Schräglage der "N [REDACTED] S [REDACTED]" nur geringfügig gewesen. Allenfalls habe ihr Heck 10 m in die nördliche Kanalhälfte hineingeragt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat sie bis zur Hälfte der Unfallschäden von "C [REDACTED]" und "M [REDACTED]" dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts lag "N [REDACTED] S [REDACTED]", während "C [REDACTED]" passierte, "in einem der Größe nach streitigen Winkel zur Kanalachse so, daß ihr Heck mindestens 10 m in das nördliche Fahrwasser

hineinragte". Dadurch, so meint das Berufungsgericht, habe "N [REDACTED] S [REDACTED]" gegen Regel 25 (a) SeeSO - die zur Unfallzeit auch für den Nord-Ostsee-Kanal galt (vgl. § 2 BO) - verstoßen, wonach in einem engen Fahrwasser ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten muß, die an seiner Steuerbordseite liegt, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist. Dieser Verstoß begründet nach Ansicht des Berufungsgerichts einen Anscheinsbeweis "für den von der Klägerin behaupteten, im Grunde gar nicht bestrittenen Kausalablauf" sowie für das Verschulden der "N [REDACTED] S [REDACTED]". Zwar sei die Rechtsprechung bei der Anwendung der Grundsätze des Anscheinsbeweises auf Fälle angeblicher Fernschädigung zurückhaltend. Wenn jedoch ein Schiff in das den Gegenkommern vorbehaltene Fahrwasser gerate und ein Gegenkommer, vom Schraubenwasser getroffen, aus dem Kurs laufe und mit einem - dem sich verkehrswidrig verhaltenden Schiff - nachfolgenden Fahrzeug zusammenstoße, so spreche in hohem Maße der erste Anschein dafür, daß die falsche Lage jenes Schiffes den Unfall adäquat verursacht habe. Ebenso könne unbedenklich davon ausgegangen werden, daß der objektive Verstoß der "N [REDACTED] S [REDACTED]" gegen Regel 25 (a) SeeSO deren Verschulden auch "im Hinblick auf die Schädigung der Klägerin indiziere". Jeder Nautiker wisse, daß er die Fahrregeln für den Nord-Ostsee-Kanal mit seinem dichten Verkehr sorgfältig zu beachten habe und daß ein Verstoß gegen Regel 25 (a) SeeSO eine Behinderung eines Gegenkommers, dessen Aus-dem-Ruder-Laufen und schließlich einen Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug herbeiführen könne.

Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand, soweit das Berufungsgericht einen Anscheinsbeweis zu Lasten der Beklagten angenommen hat.

Zwar mag im allgemeinen gegen ein Fahrzeug, das vorschriftswidrig nicht die rechte Fahrwasserseite gehalten hat, ein Anscheinsbeweis dahin streiten, daß sein Verhalten schuldhaft und, wenn im Zusammenhang damit ein Gegenkommer beschädigt wird, dieses auch für die Beschädigung adäquat ursächlich war (vgl. auch BGH, Urt. v. 13. 3. 58 - II ZR 306/56, LM SeestraßenO Nr. 1; Urt. v. 29. 9. 69 - II ZR 54/68, VersR 1969, 1091). Jedoch kommt ein Anscheinsbeweis stets nur dann in Betracht, wenn ein Sachverhalt feststeht, der nach der Lebenserfahrung auf einen bestimmten typischen Geschehensablauf hinweist (BGHZ 31, 351, 357). Deshalb kann die Frage, ob der - objektive - Verstoß eines Fahrzeugs gegen Regel 25 (a) SeeSO einen Anscheinsbeweis gegen dieses Fahrzeug begründet, allein anhand der konkreten Umstände des Falles beurteilt werden. Hier lag es nun so, daß die wegen starken Winddrucks auf die Steuerbordseite in die Kette eindampfende, 114 m lange und 17 m breite "N [REDACTED] S [REDACTED]" mit dem Heck über die Kanalmitte geriet, wobei mit Rücksicht auf die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Lage der "N [REDACTED] S [REDACTED]" während des Passierens der "C [REDACTED]" davon auszugehen ist, daß dies bis zur Behinderung der "N [REDACTED] S [REDACTED]" durch das Überholmanöver der "M [REDACTED]" und das dadurch veranlaßte vorübergehende Stoppen der Maschine nur einige Meter gewesen sind. Eine solche Lage führt aber unter gewöhnlichen Umständen nicht - wie es beim Einhalten der falschen Fahrwasserseite durch ein in normaler Vorfahrt befindliches Schiff sein mag - typischerweise dazu, daß ein Gegenkommer während des Passierens aus dem Ruder läuft und mit einem Schiff auf der anderen Fahrwasserseite kollidiert. Vielmehr spricht gerade die allgemeine Erfahrung dafür, daß die Situation von den Schiffsführungen gemeistert wird, indem entweder der Schräglieger das verhältnismäßig geringe Hinübertagen des Hecks über die Kanalmitte

während der Annäherung des Gegenkommers beseitigt oder dieser mit verminderter Geschwindigkeit und genügendem Seitenabstand zu dem Schräglieger manövriert. Auch kann bei einem nur geringfügigen Verstoß eines Fahrzeugs gegen Regel 25 (a) SeeSO jedenfalls unter den hier gegebenen besonderen Umständen nicht ohne weiteres angenommen werden, daß dieser Verstoß typischerweise auf einem schuldhaften Verhalten der Schiffsführung beruht, zumal es bei der herrschenden Dunkelheit und bei einer Gesamtbreite der Wasserfläche des Kanals von rund 150 m schwer zu erkennen gewesen sein kann, ob das Heck eines in der Fahrwassermitte befindlichen Fahrzeugs etwas in das Gegenfahrwasser geraten ist.

Streitet demnach - jedenfalls nach dem bisher feststehenden Sachverhalt - zu Gunsten der Klägerin kein Anscheinsbeweis, so bedürfen die Fragen eines Verschuldens der "N [REDACTED] S [REDACTED]" und der Kausalität weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht, weshalb das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen ist. Dieses wird dabei Gelegenheit haben, auch die sonstigen, von ihm gegen "N [REDACTED] S [REDACTED]" erhobenen Vorwürfe zu überprüfen. So dürfte sich erst nach näheren Feststellungen über das Verhalten aller von Westen in die Weiche einlaufenden Fahrzeuge die Frage beurteilen lassen, ob "N [REDACTED] S [REDACTED]", wie das Berufungsgericht meint, einen zu geringen Abstand zu "C [REDACTED]" eingehalten und sich dadurch bereits in eine schwierige Lage gebracht hat, obwohl die eigentlichen Schwierigkeiten der "N [REDACTED] S [REDACTED]" erst dadurch eingetreten sind, daß "M [REDACTED]" ein unzulässiges Überholmanöver an ihrer Steuerbordseite durchführte. Auch dürfte der Vorwurf, "N [REDACTED] S [REDACTED]" habe nicht genügend auf die nachfolgenden Fahrzeuge

geachtet, möglicherweise nur dann berechtigt sein, wenn sie mit einem Überholmanöver in der hier gegebenen Lage rechnen mußte. Ferner erscheint es nicht unbedenklich, daß das Berufungsgericht ohne eingehende Erörterung der Gesamtlage angenommen hat, "N [REDACTED] S [REDACTED]" hätte notfalls unter Queren des Gegenfahrwassers an die nördlichen Dalben gehen müssen. Schließlich wird das Berufungsgericht im Falle der erneuten Bejahung eines schuldhaften und adäquat ursächlichen Verhaltens der "N [REDACTED] S [REDACTED]" zu prüfen haben, ob zumindest das Verschulden der "M [REDACTED]", die ein von dem Berufungsgericht als leichtfertig bezeichnetes Überholmanöver durchgeführt hat, nicht schwerer als das der "N [REDACTED] S [REDACTED]" zu bewerten ist.

Fleck

Richter am Bundes-
gerichtshof Liesecke
kann urlaubshalber
nicht unterschreiben

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann