

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 133/84

URTEIL

Verkündet am: 15. April 1985
Henco, Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Herbert M[REDACTED] GmbH, B[REDACTED]-H[REDACTED]-Straße,
C[REDACTED], vertreten durch den geschäftsführenden
Gesellschafter Sigurd M[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Reederei MS "M[REDACTED]", Ö[REDACTED] L[REDACTED],
Gesellschaft mbH, T[REDACTED]gasse 5, W[REDACTED], vertreten durch
Dr. Hans-Georg W[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes
hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. April 1985
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh,
Dr. Seidl und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Celle vom 26. April 1984 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

2

- 3 -

Tatbestand:

Die Beklagte bereedert das MS "Rautz" (91,24 m lang; 13,34 m breit; 1.600 BRT; 3.206 tdw). Beladen mit 3.070 t Split wollte das Schiff am 15. August 1982 in Cuxhaven im Neuen Fischereihafen anlegen. Ihm assistierte ein Kopfschlepper. Der MS "Rautz" angewiesene Liegeplatz befand sich am südöstlichen Ende des Hansa-Kais. Er war ca. 150 bis 200 m lang. Er endete an der rechtwinklig zum Hansa-Kai verlaufenden Ro-Ro-Pier. Dort lag das von der Klägerin bereits teilweise abgewrackte ehemalige MS "Twyford". Das Heck des Wracks reichte bis nahe an den Hansa-Kai. Während des Anlegemanövers geriet MS "Rautz" mit dem Vorsteven gegen die achtere Steuerbordseite des Wracks. Dadurch erhielt dieses ein größeres Leck und sank. Danach gelangten Ölrückstände aus dem Wrack in das Hafenbecken. Der Klägerin sind für das Reinigen des Hafenbeckens, verschiedener dort liegender Schiffe und des Wracks von Ölverschmutzungen erhebliche Kosten entstanden. Diese sowie weitere Schadensbeträge verlangt sie von der Beklagten ersetzt. Sie wirft der Besatzung des MS "Rautz" vor allem vor, das Anlegemanöver mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren zu haben. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 209.314,39 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte bestreitet jedwedes Verschulden der Besatzung des MS "Rautz" an der Anfahrtung des Wracks. Während des Anlegemanövers habe sich das von der Brücke pneumatisch gesteuerte Ventil zum Umsteuern des Getriebes infolge eines zuvor nicht erkennbaren technischen Defekts plötzlich nicht mehr betätigen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

lassen. Infolgedessen habe der Kapitän die Schraube des MS "Rautz" nicht auf rückwärts umstellen können, um damit das Schiff aufzustoppen. Hiervon habe er den sich im Maschinenraum aufhaltenden Maschinisten Ziehe telefonisch verständigt. Dieser habe zunächst die Kontrollinstrumente überprüft und sodann das Ventil von Hand betätigt. Zu diesem Zeitpunkt sei bereits die Anfahrung des Wracks erfolgt. Mit dem zuvor geworfenen Steuerbordanker habe sich MS "Rautz" nicht mehr aufstoppen, mit der bereits an Land festgemachten Vorspring auch nicht festhalten lassen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Die Beklagte hat nach § 485 HGB für den Unfallschaden der Klägerin zu haften, wenn die Besatzung des MS "Rautz" das frühere MS "Twyford" schuldhaft angefahren hat.

2. Führt ein Schiff ein Fahrzeug an, das an geeigneter Stelle liegt und rechtzeitig zu erkennen ist, so spricht regelmäßig der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden der Besatzung des anrennenden Schiffes (vgl. Senatsurt. v. 1. Februar 1982 - II ZR 77/81, LM § 92 b BinnSchG Nr. 1 = VersR 1982, 491).

Diesen Anscheinsbeweis, der hier zu Gunsten der Klägerin streitet, hat die Beklagte nach Ansicht des Berufungsgerichts erschüttert:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei davon auszugehen, daß ein technisches Versagen des Umsteuerventils auf MS "Rautz" den Unfall verursacht habe. Allerdings sei letztlich ungeklärt geblieben, was die Ursache dafür gewesen sei, daß das bis unmittelbar vor dem Unfall einwandfrei funktionierende Ventil plötzlich versagt habe, als der Kapitän des MS "Rautz" über die pneumatische Fernsteuerung versucht habe, das Schiff mit einem Rückwärtsmanöver aufzustoppen. Jedoch habe die Beklagte bewiesen, daß der - nur kurze - Ausfall des Ventils, "worauf er auch technisch immer beruht haben mag", nicht durch mangelhafte Wartung oder Einstellung des Ventils verursacht worden sei. Möglicherweise sei, wie sich aus dem Gutachten des Sachverständigen Neitzel ergebe, eine Blockierung des Ventils durch ein eingedrungenes Schmutzteilchen erfolgt. Damit habe die Beklagte einen möglichen Ursachenverlauf nachgewiesen, "der allein auf einem technischen Versagen beruht und der Verschuldensmomente nicht enthält".

3. Nach Ansicht der Revision ist die Feststellung des Berufungsgerichts, daß das Umsteuerventil versagt habe, verfahrensrechtlich fehlerhaft. Dem kann nicht zugestimmt werden. Die Feststellung beruht auf den vom Berufungsgericht für glaubhaft angesehenen Aussagen des Kapitäns K. von MS "Rautz", des ihn beratenden Hafenlotsen B., des Maschinisten Z. und des Schlepperkapitäns Kr. sowie auf dem Vortrag

der Klägerin, daß es beim Ablegen des MS "Rautz" "wieder nicht geklappt" habe, das Getriebe von der Brücke aus auf rückwärts umzusteuern. Richtig ist, daß das Berufungsgericht auch in dem - von ihm irrtümlich für unbestritten angesehenen - Bericht des nach dem Unfall zugezogenen Kundendienstmonteurs Smith eine Stütze für die Feststellung gesehen hat, daß das Umsteuerventil versagt habe. Ob ihm insoweit ein Verfahrensfehler, wie die Revision rügt, unterlaufen ist, kann dahinstehen. Mit dem Hinweis auf den Bericht S. [REDACTED] hat das Berufungsgericht das bereits aus den Zeugenaussagen und dem Vortrag der Beklagten gewonnenen Beweisergebnis nur zusätzlich gestützt.

Entgegen der Ansicht der Revision sind die Ausführungen des Berufungsgerichts auch insoweit rechtlich fehlerfrei, als es angenommen hat, daß das plötzliche Versagen des Umsteuerventils auf einem technischen Fehler beruht hat. Das Berufungsgericht ist auf Grund des Beweisergebnisses überzeugt, daß die Besatzung des MS "Rautz" kein Verschulden an dem Ausfall des Ventils trifft. Schon daraus konnte es den Schluß ziehen, daß ein technischer Fehler das Versagen des Ventils bewirkt hat, zumal der Sachverständige N. [REDACTED] eine Möglichkeit für einen solchen Fehler (kurzzeitiges Blockieren des Ventils durch Schmutzpartikel) aufgezeigt hatte. Der Revision ist deshalb nicht zu folgen, soweit sie meint, das Berufungsgericht habe nur dann einen technischen Fehler als Grund für das Versagen des Ventils annehmen dürfen, wenn es die eigentliche Ursache für einen solchen Fehler hätte feststellen können.

4. Die Revision meint weiter, daß ein technisch bedingter Ausfall des Umsteuerventils allein nicht genüge, den gegen die Beklagte streitenden Anscheinsbeweis zu erschüttern. Im Streitfall gehe es nach dem Vortrag der Klägerin um ein mehrfaches Besatzungsver schulden: Zu schnelles Zufahren auf den Liegeplatz; mangelnde Fähigkeit der Mannschaft, das Anlegemanöver durchzuführen; fehlerhafter Einsatz des Kopfschleppers; unterlassene Bedienung des "over-ride Systems" durch den Kapitän, womit er unter Umgehung der Pneumatik unmittelbar das Ventil hätte umsteuern können; Nichtwerfen des Backbordbugankers und verspätetes Setzen des Steuerbordbugankers; zu späte Handumschaltung des Umsteuerventils durch den Maschinisten Z[REDACTED]. Diese zahlreichen Anknüpfungspunkte für ein Besatzungsver schulden würden durch ein technisches Versagen des Ventils allein nicht widerlegt. Dazu ist zu bemerken:

Das Berufungsgericht hat nicht feststellen können, daß die Besatzung des MS "Rautz" nach dem Beweis des ersten Anscheins ein ganz bestimmtes Verschulden trifft. Vielmehr ist es nach allgemeiner Erfahrung davon ausgegangen, daß die Besatzung des MS "Rautz" die Anfahrung des Wracks durch irgendein Verschulden verursacht hat. Um diesen allgemeinen Anscheinsbeweis zu entkräften, ist es erforderlich, gegenüber den denkbaren verschuldeten Schadensursachen jeweils die ernsthafte Möglichkeit eines anderen unverschuldeten Geschehensablaufs aufzuzeigen (vgl. Senatsurt. v. 20. Oktober 1969 - II ZR 25/68, VersR 1969, 35, 36). Das ist seitens der Beklagten geschehen. Der technisch bedingte Ausfall des Umsteuerventils stellt gegenüber allen von der Klägerin als denkbar vorgetragenen Verschuldensur-

ursachen die ernsthafte Möglichkeit eines anderen, von der Besatzung des MS "Rautz" nicht verschuldeten Geschehensablaufs dar. Damit ist der, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, zu Gunsten der Klägerin streitende Anscheinsbeweis ausgeräumt. Demgemäß hat sie ohne die Erleichterung durch diesen Beweis ein ursächliches Besatzungsverschulden nachzuweisen.

5. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Klägerin den Beweis für ein solches Verschulden nicht geführt. Auch dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Das Berufungsgericht hat verneint, daß MS "Rautz" mit zu hoher Geschwindigkeit auf den Liegeplatz zugefahren ist. Zwar habe das Schiff nach § 13 Abs. 1 der Verordnung über die Häfen in Niedersachsen v. 5. März 1975 (Nds. GVBl S. 88) - Allgemeine Hafenordnung (AHO) - mit größter Vorsicht fahren und die Geschwindigkeit bis an die Grenze der Steuerfähigkeit vermindern müssen. Jedoch habe die Klägerin nicht bewiesen, daß das nicht der Fall gewesen sei. Hingegen habe MS "Rautz" die Fahrt nicht so weit herabsetzen müssen, daß das Schiff auch ohne Maschinenhilfe hätte aufgestoppt werden können. Allerdings sehe § 30 Abs. 3 SeeSchStrO eine solche Regelung für Fahrzeuge beim Einlaufen in eine Schleuse vor. Diese Sondervorschrift sei aber auf Fahrten in Häfen nicht entsprechend anwendbar. Dem ist zuzustimmen. Für eine entsprechende Anwendung des § 30 Abs. 3 SeeSchStrO ist schon deshalb kein Raum, weil § 15 Abs. 1 Satz 2 AHO eine spezielle Regelung der Geschwindigkeit beim "Durchfahren von Schleusen und Brückenöffnungen" enthält. Sie schreibt

vor, daß "die Geschwindigkeit notfalls bis an die Grenze der Steuerfähigkeit herabgesetzt werden muß". Sie entspricht damit § 13 Abs. 1 Satz 2 AHO, der ebenfalls eine eigenständige Regelung der Fahrgeschwindigkeit im Hafen enthält. Daß die Geschwindigkeit des MS "Rautz" gegen die genannten Regelungen verstoßen hat, hat das Berufungsgericht nicht feststellen können. Die Verfahrensrügen der Revision hiergegen sind unbegründet, was gemäß § 565 a ZPO nicht weiter ausgeführt zu werden braucht.

b) Das Berufungsgericht hat darin, daß der Kapitän des MS "Rautz" nach dem Versagen des Umsteuerventils das "over-ride System" nicht betätigt hat, kein unfallursächliches Verschulden gesehen. Die Feststellung, daß mit Hilfe dieses Systems nur der Ausfall von Teilen der Druckluftleitung zum Betätigen des Ventils habe überwunden werden können, hingegen nicht das Blockieren des Ventils als solches, beruht auf einer möglichen Würdigung der Ausführungen des Sachverständigen; sie ist verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden.

c) Das Berufungsgericht brauchte nicht zu erörtern, ob die Besatzung des MS "Rautz" auch den Backbordbuganker hätte werfen müssen. Diese Frage hat im Berufungszug nach dem Vortrag der Parteien keine Rolle gespielt. Das war offenbar deshalb der Fall, weil sich der Kopfschlepper bei Versagen des Umsteuerventils backbords des MS "Rautz" hielt und außerdem die Gefahr bestand, daß ein solches Ankermanöver das zum Hansa-Kai beigehende Schiff beschädigte.

d) Der Maschinist Z [REDACTED] von MS "Rautz" hat sich, wie er bei seiner Vernehmung unwidersprochen angegeben hat, im Maschinenraum aufgehalten, weil er das beim Einlaufen in einen Hafen stets tue. Danach braucht auf die Zweifel des Berufungsgerichts nicht besonders eingegangen zu werden, ob das trotz des Klassezusatzes des Schiffes "wachfreier Maschinenraum" geboten gewesen sei. Jedoch erscheint der Hinweis angebracht, daß die Schiffsführung trotz eines solchen Klassezusatzes den Maschinenraum dann nicht wird unbesetzt lassen dürfen, wenn die Lage des Schiffes oder die besonderen Gegebenheiten des Reviers unverzügliche Maschinen- oder Rudermanöver erfordern können und die Einrichtungen für eine Umstellung von Hand bei Ausfall der Fernbedienung von der Brücke sich im Maschinenraum befinden. Das machen die Tätigkeitsrichtlinien für nautische und technische Wachoffiziere auf See und im Hafen deutlich, die im Zusammenhang mit dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszewgnissen und dem Wachdienst von Seeleuten (BGBI. 1982 II 297) ergangen sind (VkB1 1985, 14). Sie sehen u.a. vor, daß bei der Fahrt in Gewässern mit großer Verkehrsdichte (zu denen regelmäßig die Fahrt im Hafen zählt) sicherzustellen ist, daß alle zum Manövrieren des Schiffes benutzten Maschinen sofort auf Handbetrieb umgeschaltet werden können.

e) Das Berufungsgericht hält es für nicht bewiesen, daß Ziehe nach dem telefonischen Anruf des Kapitäns bis zur Betätigung des Umsteuerventils von Hand Zeit vergeudet hat. Er habe zunächst die Instrumente kontrolliert, um herauszufinden, warum die Schraube nicht

rückwärts gedreht habe. Das sei - zumindest als Maßnahme des letzten Augenblicks - nicht vorwerfbar, auch wenn er nach dem Telefonanruf gewußt habe, "daß MS 'Rautz' sich auf Kollisionskurs befand und allenfalls die sofortige Einleitung des Rückwärtsmanövers diese vermeiden konnte".

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Angaben des Kapitäns und des Maschinisten Z[REDACTED] zum Inhalt des zwischen ihnen geführten Telefongesprächs widersprüchlich seien. Das ist nicht richtig. Der Kapitän hat nach seiner Bekundung zu Z[REDACTED] gesagt, "daß das Rückwärtsmanöver nicht kommt und daß er die Maschine rückwärts geben solle". Ziehe hat bei seiner Vernehmung angegeben, er habe gerade die Maschine kontrolliert, "als der Kapitän mich anrief, daß die Schraube nicht rückwärts lief; ich habe daraufhin die erforderlichen Kontrollen durchgeführt, um mich um die mögliche Ursache des Versagens zu kümmern, konnte indessen an der Maschine nichts feststellen". Entgegen der Ansicht der Revision geben diese Aussagen auch nichts dafür her, daß Kapitän und Maschinist sich unsicher verhalten hätten. Ferner kann es in einem Fall, in dem die (bisher stets funktionierende) Umstellung der Schraube für ein Rückwärtsmanöver plötzlich nicht erfolgt, nicht als sinnlos bezeichnet werden, wenn der hiervon von der Brücke unterrichtete Maschinist zunächst die Kontrollinstrumente überprüft, um die Ursache dieses Vorfalls zu finden.

6. Die Klägerin hat den Klageanspruch auch auf § 831 BGB gestützt. Nach den rechtlich fehlerfreien Ausführungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte den ihr im Rahmen dieser Vorschrift obliegenden Entlastungsbeweis geführt. Damit kann § 831 BGB ebenfalls nicht den Klageanspruch tragen.

Stimpel

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Seidl

Brandes