

Nachschlagewerk: ja

ZPO § 286 C

BGH, Urt. v. 11. November 1976 - II ZR 191/74 - Schiffahrts-
obergericht
Köln
Schiffahrts-
gericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 191/74

URTEIL

Verkündet am

11. November 1976

Kaufmann,
Justizsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Schiffsgemeinschaft Ru[REDACTED]-P[REDACTED], Eigentümerin
des MS "T[REDACTED]", bestehend aus:

- a) dem Schiffsführer Bruno Ru[REDACTED], Auf der F[REDACTED]-
[REDACTED] Nr. [REDACTED], H[REDACTED]-Hil[REDACTED],
- b) dem Kaufmann Rolf P[REDACTED], Rh[REDACTED] [REDACTED], Du[REDACTED]-
R[REDACTED],
- c) der Ehefrau Sigrid W[REDACTED] geb. Pö[REDACTED], Br[REDACTED],
zu laden bei der Rhe[REDACTED] Binnenschiffahrts GmbH,
Rh[REDACTED] [REDACTED], Du[REDACTED]-[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die No[REDACTED] Al[REDACTED] Versicherungs-Aktiengesell-
schaft, G[REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED], K[REDACTED] [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand, die Herren Dr. Herbert B[REDACTED] und
Dr. Werner A[REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. November 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 18. Oktober 1974 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 24. November 1972 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat auch die Kosten beider Rechtsmittelzüge zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des TMS "Ka[REDACTED]". Dieses Fahrzeug geriet am 27. Mai 1969 während der Fahrt auf dem D[REDACTED]-H[REDACTED]-Kanal bei Kilometer [REDACTED], [REDACTED] gegen einen in der nördlichen Kanalböschung steckenden Anker und erhielt dabei auf der Backbordseite des Raumes 1 einen 170 mm langen und bis zu 55 mm breiten Riß, durch den Wasser in das Schiff eindrang. Als die



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



Besatzung den Wassereinbruch etwa 30 Minuten später bemerkte, konnte sie trotz Pumpenhilfe der Feuerwehr das Fahrzeug nicht mehr halten, so daß es sich auf Grund setzte.

Die Klägerin beziffert den Havarieschaden der Interessenten des TMS "Ka[REDACTED]" auf 105.600,07 DM. Den Betrag fordert sie - aus abgetretenem Recht - von den Beklagten als den Eignern des MS "T[REDACTED]". Dieses Fahrzeug hatte am 19. März 1964 - unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 1 stehend - den Anker, der die Leckage des TMS "Ka[REDACTED]" verursacht hat, verloren, als es ihn beim Verlassen des U[REDACTED] Hafens präsentieren mußte, um ein Verwehen infolge starken Seitenwindes zu vermeiden. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 105.600,07 DM nebst Zinsen mit der Maßgabe zu verurteilen, daß sie außer dinglich mit MS "T[REDACTED]" auch persönlich im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes haften.

Die Beklagten halten die Klage für unbegründet. Sie bestreiten jedwedes Verschulden der Besatzung des MS "T[REDACTED]" an dem Ankerverlust. Zu diesem sei es gekommen, weil die Öse, die den Anker mit der Ankerkette verbunden habe, ohne jede Überbeanspruchung infolge eines verborgenen Materialfehlers gebrochen sei. Ferner hätten sowohl die Besatzung des MS "T[REDACTED]" als auch Bedienstete der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unverzüglich nach dem verlorenen Anker gesucht, ihn jedoch trotz stundenlanger Bemühungen nicht finden können.

Außerdem stehe dem Klageanspruch entgegen, daß zwischen dem Ankerverlust und der Havarie des TMS "Ka[REDACTED]" kein adäquater Ursachenzusammenhang angenommen werden könne.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

1. Allerdings kann ihr nicht gefolgt werden, soweit sie meint, das angefochtene Urteil halte schon deshalb einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand, weil das Berufungsgericht zu Unrecht einen adäquaten Ursachenzusammenhang zwischen dem Ankerverlust des MS "T[REDACTED]" und der Beschädigung des TMS "Ka[REDACTED]" bejaht habe. Da der Verlust eines Ankers in nicht hinreichend tiefem Wasser für die Schifffahrt eine Gefahrenlage schafft, ist in solchen Fällen die Beschädigung eines Schiffes durch den verlorenen Anker nicht ungewöhnlich. Daran ändert sich nichts, wenn - wie hier - zwischen dem Verlust des Ankers und der durch ihn verursachten Havarie eines Schiffes ein Zeitraum von gut fünf Jahren verstrichen ist oder wenn er, wie die Revision meint,

"im Bereich einer ständig überwachten Wasserstraße" liegt. Denn solange ein Anker nicht gefunden und gekennzeichnet oder geborgen wird, ist die von ihm für die Schifffahrt ausgehende Gefahr nicht beseitigt. Das gilt selbst dann, wenn er zeitweilig eine Lage einnehmen sollte, in der es zu keiner Berührung mit einem Schiff kommen kann, weil sich diese Lage jederzeit durch die Kraft der Strömung oder infolge Mitnehmens des Ankers durch Schiffe ändern kann. Wie die Erfahrung zeigt, wird auch die Gefahr, die durch den Verlust eines Ankers in nicht hinreichend tiefem Wasser für die Schifffahrt entsteht, nicht bereits dadurch aufgehoben oder entscheidend verringert, daß ein Dritter wegen der ihm für die Wasserstraße obliegenden Verkehrssicherungspflicht gehalten ist, diese in bestimmten Zeitabständen auf ihren sicheren Zustand für den Schiffsverkehr zu kontrollieren und auf die Meldung von dem Verlust eines Ankers hin nach ihm zu suchen (vgl. auch BGH, Urt. v. 6. 2. 69 - II ZR 168/67, VersR 1969, 509, 510).

2. Mit Erfolg wendet sich die Revision hingegen gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Besatzung des MS "T[REDACTED]" den Ankerverlust verschuldet habe. Insoweit hat das Berufungsgericht näher ausgeführt:

Verliere ein Schiff bei einem Ankermanöver durch Bruch der Ankerkette den Anker, so spreche ein Anscheinbeweis für ein Verschulden der Schiffsführung, weil ein solcher Bruch "für gewöhnlich" darauf beruhe, daß entweder das Manöver nicht ordnungsgemäß vorgenommen oder die Kette nur mangelhaft gepflegt und kontrolliert worden sei. Diesen Beweis hätten die Beklagten nicht

vollständig ausgeräumt. Allerdings habe die gebrochene Öse, wie dem Gutachten des Staatlichen Materialprüfungsamts Nordrhein-Westfalen vom 25. August 1972 zu entnehmen sei, einen verborgenen Materialfehler aufgewiesen, so daß ein Anscheinsbeweis für eine unzureichende Pflege oder Kontrolle des Ankergeschirrs seitens der Führung des MS "T[REDACTED]" nicht mehr in Betracht komme. Jedoch hätten die Beklagten einen solchen Beweis insoweit nicht entkräften können, als es um die Frage einer fehlerhaften Ausführung des Ankermanövers gehe. Zu diesem Punkt sei zu berücksichtigen, daß - nach dem Gutachten - die Öse durch eine schlag- oder ruckartige Beanspruchung gebrochen sei. Bei einer derartigen Beanspruchung, die auch bei "optimaler Materialbeschaffenheit" zu einem Bruch der Ankerkette führen könne und deshalb nach Möglichkeit vermieden werden müßte, spreche aber solange ein Anscheinsbeweis für ein schuldhaft unsachgemäßes Ankermanöver, wie nicht Umstände überzeugend dargetan seien, die es wegen der besonderen Lage des Schiffes für sachgerecht hätten erscheinen lassen, den Anker schlag- oder ruckartig zu belasten. Solche Umstände hätten die Beklagten aber nicht dargelegt. Die Besatzung des MS "T[REDACTED]" habe bei der Vernehmung im Verklarungsverfahren nicht bekundet, "was diese Belastung des Ankers unausweichlich oder zumindest von der Sache her geboten erscheinen lasse".

Diesen Ausführungen kann nicht zugestimmt werden, soweit das Berufungsgericht - trotz eines verborgenen Materialfehlers der gebrochenen Öse - auf Grund eines

Anscheinsbeweises ein unsachgemäßes Ankermanöver der Führung des MS "T■■■■" angenommen hat. Nach dem Senatsurteil vom 28. Juni 1962 - II ZR 112/60 (VersR 1962, 751, 752), das den - praktisch gleich liegenden - Bruch einer Schlepptrosse bei einem gewöhnlichen Wendemanöver betrifft, geht der Anscheinsbeweis in einem derartigen Fall in zwei Richtungen: Entweder sei die Trosse aus Gründen, welche die für deren Zustand verantwortliche Schiffsführung zu vertreten habe, nicht in Ordnung gewesen oder die einwandfreie Trosse sei durch einen Navigationsfehler überbelastet worden. Jedoch, so heißt es in der Entscheidung weiter, "könnte" ein nicht erkennbarer Materialfehler der Trosse den Anscheinsbeweis auch in dem zweiten Punkte zu Fall bringen. Ähnlich wird in dem Senatsurteil vom 28. Februar 1969 - II ZR 174/67 (VersR 1969, 441), das sich mit dem Bruch eines Anker und Ankerkette verbindenden Bolzens zu befassen hatte, ausgeführt, daß es zweifelhaft sein könne, ob dann, wenn der Schädiger einen versteckten Materialfehler behauptete, der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Schädigers spreche. In beiden Entscheidungen brauchte allerdings der Senat - aus hier nicht interessierenden Gründen - die jeweils angesprochene Frage nicht abschließend erörtern. Sie ist dahin zu beantworten, daß bei dem Bruch eines Teils des Ankergeschirrs oder einer Trosse, der einen verborgenen Materialfehler aufweist, der Anscheinsbeweis für jedes schuldhafte Verhalten der Schiffsführung entfällt. Da der Bruch auch auf der fehlerhaften Beschaffenheit des gebrochenen Teils beruhen kann, ist damit die Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs gegeben. Dem steht hier, wie das Berufungsgericht anscheinend

meint, nicht entgegen, daß die Öse, die aus einem "äußerst alterungsanfälligen und zum Spröbruch neigenden Werkstoff" bestanden hat, infolge einer schlag- oder ruckartigen Beanspruchung gebrochen ist. Zu einer solchen Beanspruchung kann es beispielsweise auch kommen, wenn ein Schiff, wie es hier der Fall war, mit dem Anker abgefangen werden muß, um ein Verwehen in einer Hafenausfahrt durch Seitenwind zu vermeiden.

3. Da nach den vorstehenden Ausführungen kein Anscheinsbeweis zu Gunsten der Klägerin für ein schuldhaftes Verhalten der Führung des MS "T[REDACTED]" streitet, könnte sie mit der Klage nur dann Erfolg haben, wenn sie ein solches Verhalten im einzelnen dargetan hätte. Daran fehlt es. Das gilt auch, soweit die Klägerin der Führung des MS "T[REDACTED]" vorwirft, sie habe es pflichtwidrig unterlassen, den verlorenen Anker von einem Taucher suchen zu lassen. Hierauf hatten die Beklagten erwidert, der Einsatz eines Tauchers, den übrigens auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei ihrer eigenen Nachsuche nicht herangezogen habe, wäre unsachgemäß und zwecklos gewesen, weil das Wasser im Bereich der Ausfahrt des U[REDACTED] Hafens derart verschmutzt und der dortige Grund derart schlammig sei, daß ein Taucher den in Verlust geratenen Anker nicht hätte finden können. Mit Rücksicht auf dieses Vorbringen der Beklagten hätte die Klägerin näher darlegen müssen, aus welchen Gründen trotzdem der Einsatz eines Tauchers geboten und erfolgreich gewesen wäre. Das ist nicht geschehen.

Demnach war auf die Revision der Beklagten das
erstinstanzliche Urteil wiederherzustellen.

Stempel Richter am BGH Dr. Schulze Dr. Bauer
 kann urlaubshalber nicht
 unterschreiben.

Stempel

Bundschuh

Dr. Skibbe