

2017 076

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 25/68

URTEIL

Verkündet am
20. Oktober 1969
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

Klägerin und Revisionsklägerin,

2.

er

Nebenintervenietin der Klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1:

- Prozeßbevollmächtigte zu 2:

gegen

Beklagte und Revisionsbeklagte,
Rechtsanwalt

- Prozeßbevollmächtigter:

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Oktober 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 14. Dezember 1967 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das MS "Delfborg" (397 BRT) der Beklagten stieß am 28. Dezember 1964 etwa um 16.10 Uhr, nachdem es die alte Süd-Schleuse in Brunsbüttelkoog auf der Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal verlassen hatte, mit dem Steven gegen die Umschlaganlage der Klägerin am Südufer des Kanals und beschädigte sie. Das Schiff war nach Steuerbord aus dem Ruder gelaufen. Hierfür will die Führung von MS "Delfborg" (im folgendenden: MS "D") die Fahrweise

des MS "Gretke Oldendorff" (1598 BRT) - im folgenden:
MS "O" - der Nebenintervenientin verantwortlich machen.
Dieses Schiff hatte nach den Aufzeichnungen des Kanal-
amts 4 Minuten nach MS "D" die neue Süd-Schleuse ver-
lassen und war mit "Voll voraus" auf Kanalfahrt gegang-
en. MS "D" und "O" gerieten kurz vor Erreichen der
Kiel-Kanal-Kohlenanlage der Klägerin in einen geringen
Querabstand, der schließlich fast zur Berührung führte.
Die dabei auftretende Sogwirkung ließ MS "D" aus dem
Ruder laufen. MS "D" konnte durch Maschinenmanöver nicht
verhindern, daß es gegen die Anlage geriet. Über den
Hergang, der zu der starken Annäherung der beiden Schiffe
führte, streiten die Parteien.

Die Klägerin, die von der Beklagten den Ersatz ihres
auf 20.014,37 DM bezifferten Schadens an der Anlage ver-
langt, hat behauptet, MS "D" habe MS "O" auf dessen Steuer-
bordseite überholen wollen, ohne genügenden Raum zu haben
und das Überholen durch Signal anzukündigen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und be-
stritten, MS "O" aufgelaufen zu sein. Vielmehr habe das
4 Minuten später aus der Schleuse ausgelaufene, aber
schnellere MS "O" ein dichtes Überholmanöver ohne Signal
durchgeführt und dadurch die Sogwirkung verursacht.

Auf Streitverkündung der Klägerin ist die Reederin
des MS "O" der Klägerin als Nebenintervenientin beige-
treten. Das Seeamt hatte ein Verschulden des Lotsen von
MS "D" festgestellt, weil er das MS "O" zu spät in der
gefährlichen Lage bemerkt habe. Das Bundesoberseeamt hat
den Spruch geändert und ein Verschulden der Schiffsführun-
gen beider Schiffe und ihrer Lotsen nicht festgestellt.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Nebeninter-
venientin hat sich diesem Antrag angeschlossen. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht zutreffend von einem Beweis des ersten Anscheins aus, daß das MS "D" der Beklagten schuldhaft gegen die Ladebrücke der Klägerin geraten ist und die Anlage beschädigt hat (Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, § 735 Anm. 78; RGZ 120, 258, 263). Es hält den Anscheinsbeweis für ausgeräumt, weil auf Grund unstreitiger Tatsachen die ernsthafte Möglichkeit eines nicht von der Besatzung verschuldeten Geschehensablaufes bestehe. Die Tatsache des früheren Auslaufens von MS "D" aus der Schleuse und der Umstand, daß keinerlei Anhaltspunkte für ein anfängliches Überholen von MS "D" durch MS "O" und ein späteres Wiedereinholen von MS "O" durch MS "D" vorlägen, ergäbe die ernsthafte Möglichkeit, daß MS "O" durch seine Sogwirkung bei Annäherung an MS "D" dieses Schiff aus dem Ruder und in die Uferanlage laufen ließ. Der Anscheinsbeweis entfalle mithin. Die Klägerin habe aber den Beweis, daß MS "D" Überholer von MS "O" gewesen und sich dabei in gefährlicher, zum Ruderversagen führenden Weise in den Sog von MS "O" begeben habe, nicht geführt. Es bestehe ein "non liquet".

Die Revision hält die Ansicht des Berufungsgerichts, der Anscheinsbeweis sei entkräftet, für verfehlt. Soweit sie geltend macht, zu Unrecht halte das Berufungsgericht

für möglich, MS "O" habe den schädlichen Sog durch die Annäherung an das vorausfahrende MS "D" erzeugt und deshalb sei MS "D" schuldlos, ist ihr nicht zu folgen. Das Berufungsgericht konnte von einem unstreitigen Zeitvorsprung des MS "D" beim Verlassen der Schleuse vor MS "O" ausgehen, der mit 4 Minuten notiert worden ist, aber wegen des Anschreibens nur der vollen Minute auch geringer gewesen sein kann. MS "D" nahm also vor MS "O" die Fahrt durch den Binnenhafen in den Kanal auf. Das Berufungsgericht brauchte die ernsthafte Möglichkeit, daß MS "D" noch bei der Sogwirkung auf sein Ruder vor MS "O" gelegen hat und nicht bereits kurz nach dem Verlassen der Schleuse von diesem überholt worden ist, auch dann nicht für ausgeschlossen zu erachten, wenn berücksichtigt wird, daß MS "O" 10 1/2 kn und MS "D" nur 8 bis 8 1/2 kn laufen konnte, denn die Maschine von MS "O" ist bereits nach vier Minuten (ebenfalls unter Anschreiben nur der vollen Minute) auf "VL" beordert worden. Angesichts des unstreitigen Zeitvorsprunges von MS "D" hätte die Klägerin dartun müssen, daß MS "O" zunächst überholt hat und dann zurückgefallen ist. Das ist aber von keinem Zeugen bekundet worden. Ein Signalaustausch nach § 65 der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal (im folgenden KBO) hat nicht stattgefunden. Die Aufzeichnungen über die Geschwindigkeiten lassen, wie das Berufungsgericht darlegt, keine sicheren Schlüsse zu. Auch der Umstand, daß die neue Süd-Schleuse etwa 50 m weiter in den Kanal hineinragt als die alten Schleusen brauchte bei einer Strecke von 1000 bis 1500 m bis zur gefährlichen Annäherung nicht zu einer anderen Beurteilung Anlaß zu geben. Die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufes als des typischen bei einem

Ruderversagen, nämlich die Möglichkeit, daß die Sogwirkung durch zu dichtes Überholen eines anderen Schiffs ohne Verschulden des Überholten entstanden ist, konnte das Berufungsgericht ohne Verstoß gegen § 286 ZPO für gegeben erachten. Welche Tatsachen im Einzelfall ausreichen, um einen Anscheinsbeweis zu erschüttern, ist eine Frage tatrichterlicher Würdigung. Vom Revisionsgericht ist nur nachzuprüfen, ob der Begriff der ernsthaften Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufes verkannt ist (BGH LM ZPO § 286 (C) Nr. 58). In dieser Richtung ergeben sich keine Bedenken. Die Beklagte hat auch nach Ansicht des Berufungsgerichts genügend dargetan, daß nach der erkannten Annäherung von MS "O" korrigierende Manöver versucht worden sind, die aber als Manöver des letzten Augenblicks ohne Verschulden von MS "D" erfolglos geblieben sind. Die Revision macht insoweit geltend, daß MS "D" jedenfalls nicht rechtzeitig die Annäherung erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen habe. In dieser Hinsicht sind die Ausführungen des Berufungsgerichts allerdings nicht rechtsfehlerfrei.

Das Berufungsgericht hat den allgemeinen Erfahrungssatz herangezogen, daß auf irgendein schuldhaftes und ursächliches Verhalten desjenigen Schiffes zu schließen ist, das in Fahrt befindlich ein stillliegendes Schiff oder eine Hafenanlage beschädigt. Zur Entkräftung dieses allgemeinen Anscheinsbeweises ist der Nachweis der ernsthaften Möglichkeit nötig, daß alle denkbaren und erfahrungsgemäß vorkommenden verschuldeten Ursachen eines solchen Anfahrens nicht vorgelegen haben (BGH LM ZPO § 286 (C) Nr. 20). Das Berufungsgericht (S. 16 BU) läßt selbst als dritte Möglichkeit außer dem Überholen von MS "D" durch MS "O" oder von MS "O" durch MS "D" offen, ob die beiden

Schiffe in eine Parallelfahrt geraten sind, die von beiden Seiten unbemerkt geblieben ist, weil nach der maßgebenden Seite kein Ausguck gehalten worden ist. Für die Schiffsführung von MS "D" nimmt das Berufungsgericht an, sie sei in diesem Falle an der gefährlichen, mit Sogwirkungen verbundenen Annäherung an MS "O" nicht schuld, weil sie das volle Augenmerk nach Steuerbord richten mußte und auch keinen Ausguck nach hinten zu halten brauchte, weil ein Überholen an Backbord nur nach Abgabe eines Überholsignals und Gestattung des Überholens stattfinden konnte (S. 12 BU). Jedoch ist mit dieser Begründung ein mögliches, wenn auch gegebenenfalls geringfügiges Verschulden von MS "D" noch nicht rechtsirrtumsfrei verneint. § 53 KBO schreibt ausdrücklich vor, daß gut Ausguck nach vorn u n d h i n t e n nötigenfalls auch nach den Seiten gehalten werden müsse. Diese Verpflichtung besteht während der ganzen Fahrt durch den Kanal. Der Lotse muß bei Antritt der Fahrt die entsprechende Besetzung des Ausgucks fordern (Bundesoberseeamt, Spruch vom 14. März 1960, BOSAE VII, 115). MS "D" befand sich zudem im Binnenhafen von Brunsbüttelkoog, in dem zahlreiche Schiffe auf das Einschleusen warteten, zum Teil vor Anker, zum Teil treibend. In der Kanalmitte lag MS "El Neptuno". MS "D" fuhr in ein durch den Ankerlieger und Schiffe an den Dalben am Südufer sich verengendes Fahrwasser, durch das auch weitere um dieselbe Zeit aus der neuen Schleuse ausgelaufene Schiffe auf Kanalfahrt gingen. Daraus konnten sich bei den verschiedenen und wechselnden Geschwindigkeiten der Schiffe ein zeitweises Parallelfahren und Annäherungen ergeben, ohne daß klar zu erkennen war, welches Schiff das andere überholte und zur Signalgebung nach § 65 KBO verpflichtet war. An dieser Stelle konnte auch

rechts überholt werden (§§ 63, 65 KBO; Spruch des Oberseeamts S. 34). Es besteht durchaus die Möglichkeit, daß der Unfall nicht durch falsches Überholen, sondern durch eine bei aufeinander zu laufenden Kursen sich ergebende etwa parallele Annäherung der Schiffe verursacht worden ist, die erst im letzten Augenblick erkannt wurde (vgl. die Stellungnahme des Bundesbeauftragten vor dem Bundesoberseeamt, Spruch S. 27, 28; ferner S.16 BU). Ein Verschulden von MS "D" ist bei dieser Sachlage nicht dadurch ausgeräumt, daß kein Überholsignal eines anderen Schiffes zu hören war. Vielmehr war zu erörtern, ob genügend entkräftet ist, daß bei dem gebotenen Ausguck nach hinten und nach der Seite MS "D" die bedrohliche Parallelfahrt und Annäherung des MS "O" mit Steuerbord-Kurs bemerken mußte. Zwar war, wie das Berufungsgericht darlegt, MS "O" ausweichpflichtig (Art. 19 SSO), wenn es sich mit Steuerbord-Kurs MS "D" näherte. Kam es aber aus irgendeinem Grund zu einer gefährlichen Annäherung, die MS "D" bei gehörigem Ausguck bemerken konnte, so mußte MS "D" nach Art. 21 Satz 2 SSO die nötigen Maßnahmen treffen, die zur Abwendung eines Zusammenstoßes mit MS "O" oder zur Abwendung der einem Dritten drohenden Gefahren nötig waren. Dazu konnte auch die Ermäßigung der Geschwindigkeit gehören, um die Absichten des Ausweichpflichtigen festzustellen oder um die gefährliche Sogwirkung zu vermeiden, die durch längeres Nebeneinanderfahren entstehen konnte (Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, Art. 21 SSO Anm. 6, 7). Auch beim Fehlen einer besonderen Rechtspflicht muß der von einem falschen Verhalten eines anderen bedrohte Verkehrsbeteiligte alle nach Lage der Sache und nach der Verkehrsanschauung zumutbaren Gegenmaßnahmen treffen, um seine eigene und die Schädigung Dritter zu

verhüten (vgl. BGH VersR 1961, 608). Es war also zu erörtern, ob von der Beklagten der Anscheinsbeweis auch genügend in der Richtung ausgeräumt worden ist, MS "D" habe, wenn es den gebotenen Ausguck gehalten hätte, zur Vermeidung einer starken Annäherung des MS "O" die Geschwindigkeit noch so rechtzeitig herabsetzen können, daß eine Sogwirkung verhütet wurde. Ferner war zu prüfen, ob sich aus Art. 29 SSO für MS "D" die Pflicht zur rechtzeitigen Abgabe des Achtungssignals nach § 39 KBO oder des Gefahr- und Warnsignals (§ 41 KBO) ergab, um die Aufmerksamkeit von MS "O" zu erregen, als dieses Schiff sich mit Steuerbordkurs näherte. Bei gehörigem Ausguck mußte diese Annäherung bemerkt werden. Die Abgabe eines solchen Signals ist geboten, wenn ein konkreter Anlaß zur Abgabe vorliegt (Schaps-Abraham, Art. 29 SSO Anm. 11). Die rechtzeitige Abgabe eines Warnsignals hätte möglicherweise MS "O", das nach den Feststellungen des Bundesoberseeamts keinen Ausguck an Steuerbord hielt, zur Erfüllung seiner Ausweichpflicht und Vermeidung einer Annäherung veranlaßt. Schließlich wäre zu erörtern, ob auch ohne Ankündigung eines Überholmanövers einem bei gehörigem Ausguck erkennbaren Überholen das Signal, das Überholen werde nicht gestattet (§ 65 Abs. 4 Buchst. b KBO), entgegenzusetzen war, weil der Raum für ein gefahrloses Überholen nicht ausreichte.

Es unterliegt tatrichterlicher Beurteilung, ob die Beklagte nach den Umständen des Falles auch unter Berücksichtigung der Ausguckpflicht von MS "D" und der in Betracht kommenden nautischen Maßnahmen genügend die ernsthafte Möglichkeit dargetan hat, daß es ohne ein auch nur

20

geringes Verschulden von MS "D" zum Ruderversagen durch Sogwirkung und zum Anfahren der Ladeanlage gekommen ist.

Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben, ohne daß es einer Erörterung der weiteren, gegen die Beweiswürdigung nach der angenommenen Entkräftung des Anscheinsbeweises erhobenen Verfahrensrügen bedürfte. Der Klägerin bleibt es überlassen, ihre Beweisanträge in der erforderlichen weiteren Verhandlung erneut zu stellen, wenn sie es für nötig erachtet.

Dr. Kuhn

Fleck

Liesecke

Dr. Kellermann

Dr. Schulze