

ZPO § 286 C

Zur Frage des Anscheinsbeweises für das Verschulden der Schiffsführung, wenn ein Dalben durch eine Schiffsberührung plastisch verformt wird.

BGH, Urt. v. 21. April 1977 - II ZR 37/75 - OLG Oldenburg
LG Aurich

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 37/75

URTEIL

Verkündet am
21. April 1977
Kaufmann,
Justizsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei Un[REDACTED] T[REDACTED] Inc., vertreten durch ihren Vorstand, Mr. W. J. Cr[REDACTED], 1[REDACTED] Avenue of the Am[REDACTED], New York 10019, USA,
2. des Kapitäns Knut Ri[REDACTED], Pl[REDACTED] Apt. B - 23, 250 P[REDACTED] Boulevard, Mo[REDACTED] Pa 19067, USA,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

das Land Niedersachsen, vertreten durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, dieser vertreten durch den Regierungspräsidenten - Wasser- und Schifffahrtsverwaltung -, S[REDACTED]platz 3, M[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 21. April 1977
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die
Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 4. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom
19. November 1974 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

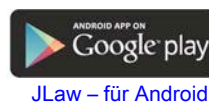
Tatbestand:

Am Vormittag des 28. Januar 1968 scherte das von
der Beklagten zu 1 bereederte und von dem Beklagten zu 2
verantwortlich geführte Turbinenschiff "O. J."
(225 m lang; 30,7 m breit; 18.123 BRT; Ladung: 38.651 long
tons Eisenerz; Tiefgang: 9,95 m; 12.000 PS) bei der Ein-
fahrt in die große Seeschleuse Emden nach Backbord aus und
geriet gegen einen Dalben der auf dieser Seite befindlichen
- nördlichen - Reihe von Leitdalben.

Die Klägerin, der die Schleusenanlage gehört, behauptet, daß der Dalben durch die Berührung der "O. J." plastisch verformt worden sei. Dadurch sei ihr ein Schaden von 42.520,50 DM entstanden. Diesen Betrag nebst Zinsen verlangt sie von den Beklagten als Gesamtschuldnern. Deren Schadensersatzpflicht gründet sie auf die Behauptung, daß der Beklagte zu 2 die Beschädigung des Dalbens verschuldet habe. Zunächst sei ihm vorzuwerfen, daß er sich der



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



Schleuseneinfahrt mit seinem Fahrzeug mit zu geringer Geschwindigkeit genähert und dadurch den vorhandenen Gegebenheiten (Druck des Wassers auf das Steuerbordvorschiff infolge einer asymmetrischen Form des Vorhafenbeckens; kräftige Windböen zwischen 5 und 9 m/sec von Backbord achtern) nicht genügend Rechnung getragen habe. Mit Rücksicht auf diese Gegebenheiten sei es weiter falsch gewesen, daß er den stärksten der vier Schlepper, die der "O. J." assistiert hätten, vorne an Steuerbord anstatt achtern an Backbord eingesetzt habe. Ferner habe er beim Ausscheren der "O. J." ein fehlerhaftes Maschinenmanöver ("halbe Kraft voraus" statt "rückwärts velle Kraft") angeordnet.

Demgegenüber sind die Beklagten der Ansicht, daß das von der Klägerin beanstandete Verhalten des Beklagten zu 2 nautisch richtig gewesen sei. Auch bestreiten sie, daß der Dalben durch die - für die "O. J." infolge der hydrodynamischen Verhältnisse im Vorhafenbecken unvermeidbare - Berührung plastisch verformt worden sei. Zumindest müsse der Dalben bereits schadhaft gewesen sein und seine volle Arbeitskraft nicht mehr besessen haben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Der Klage ist schon aus folgenden Gründen stattzugeben:

1. Nach dem angefochtenen Urteil haben die beiden - 40 m voneinander entfernten - Leitdalbenreihen vor dem Schleusenhaupt der großen Seeschleuse Emden den Zweck, Kursabweichungen der von der Ems in die 40 m breite und 260 m lange Schleusenkammer einfahrenden Schiffe zu korrigieren. Die Dalben sind, wie dem Urteil weiter zu entnehmen ist, allgemein so beschaffen, daß sie Berührungen durch nautisch richtig geführte Schiffe ohne plastische Verformung standhalten. Kommt es daher durch eine Schiffsberührung zu einer solchen Verformung, so spricht der Anscheinsbeweis dafür, daß sich die Führung des gegen den Dalben geratenen Schiffes nautisch falsch verhalten hat, so daß ihr Fahrzeug mit ungewöhnlicher, d. h. die Arbeitskraft des Dalbens übersteigender, Wucht gegen diesen geraten ist. Dieser Anscheinsbeweis greift hier zu Gunsten der Klägerin ein, da - nach den rechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts - auch der mittlere Leitdalben der nördlichen Dalbenreihe bis zur Berührung durch die "O J" eine für seine Zweckbestimmung ausreichende Arbeitskraft besessen hat und erst durch dieses Ereignis plastisch verformt worden ist.

2. Die Beklagten haben den gegen die Führung der "O J" sprechenden Anscheinsbeweis nicht erschüttert. Hierfür genügt nicht, wie die Revision meint, schon der Umstand, daß das Fahrwasser im Schleusenvorhafen beengt und die Fahrrinne zwischen den Dalbenreihen nur 40 m breit ist. Das mag der Grund dafür sein, daß einzelne, insbesondere große Fahrzeuge beim Durchfahren

des Vorhafens in Richtung Schleuse gegen die Leitdalben geraten können. Jedoch zeigt dieser Umstand allein nicht die Möglichkeit auf, daß eine solche Berührung auch bei nautisch richtigem Verhalten zur plastischen Verformung einzelner Dalben führen kann. Auch hilft der Revision nicht weiter, daß das Vorhafenbecken - aus der Sicht der Schleuse - eine asymmetrische Gestalt hat und dadurch der Raum auf der Steuerbordseite der sich der Schleuseneinfahrt nähernden Schiffe wesentlich kleiner als auf der Backbordseite ist. Das bewirkt zwar, daß diese Schiffe während der Fahrt durch den Schleusenvorhafen infolge des höheren Staudrucks des Wassers auf der Steuerbordseite einen Backborddreh erhalten. Dem können sie aber nach den Ausführungen des Berufungsgerichts durch nautisch richtiges Verhalten wirksam begegnen. Nun meint jedoch die Revision, letzteres treffe jedenfalls für die "O. J." nicht zu. Insoweit sei zu beachten, daß die - in einem anderen Zusammenhang getroffene - Feststellung des Berufungsgerichts, die Führung der "O. J." hätte durch richtigen Schleppereinsatz die Beschädigung des Dalbens verhindern können, aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht haltbar sei. Das ist für die hier zu erörternde Frage jedoch ohne Belang. Denn es geht nicht darum, ob das Berufungsgericht einen bestimmten nautischen Fehler der Führung der "O. J." verfahrensrechtlich einwandfrei festgestellt hat, sondern ob die Beklagten einen möglichen Geschehensablauf aufgezeigt haben, der den gegen die Führung der "O. J." sprechenden Anscheinsbeweis entkräftet. Für das letztere könnte allerdings, wie auch das Berufungsgericht nicht verkannt hat, der Vortrag der Beklagten bedeutsam sein, daß die hydrodynamischen Kräfte im Schleusenvorhafen für die Führung der "O. J." wegen der plumpen und bauchigen Form des Schiffskörpers nicht beherrschbar gewesen seien. Indes haben die Beklagten den zum Nachweis dieser Behauptung im Schriftsatz vom

2. Mai 1974 angekündigten Antrag auf Durchführung eines Modellversuchs in der mündlichen Verhandlung vom 13. Mai 1974 "ausdrücklich noch nicht" gestellt. Daß das, wie die Revision annimmt, später geschehen sein soll, ist nicht ersichtlich. Auch liegt kein Verstoß des Berufungsgerichts gegen § 139 ZPO vor, weil es nach dem Termin vom 13. Mai 1974 von sich aus nicht die Frage aufgeworfen hat, ob die Beklagten den angekündigten Beweis-antrag noch stellen wollen. Hierzu hatte es schon deshalb keinen Anlaß, weil die Beklagten selbst in dem Schrift-satz vom 29. Mai 1974, in dem sie sich erneut mit der Form des Rumpfes der "O J" und deren Auswirkung auf die Manövrierfähigkeit dieses Schiffes befaßt hatten, auf die Frage eines Modellversuches nicht mehr zurück-gekommen waren.

3. Danach ist davon auszugehen, daß der Beklagte zu 2 die Beschädigung des Dalbens verschuldet hat. Gemäß § 823 Abs. 1 BGB hat er diesen - der Höhe nach nicht weiter bestrittenen - Schaden der Klägerin zu ersetzen. Für den Schaden ist auch die Beklagte zu 1 als Reeder der "O J" verantwortlich (§ 485 Abs. 1 HGB).

Dabei haftet sie der Klägerin nicht nur dinglich nach § 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB a. F., sondern nach § 774 Abs. 1 HGB a. F. auch persönlich, da sie offenkundig die "O. J. [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt hat.

Stimpel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Skibbe