

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 42/75

URTEIL

Verkündet am

5. Mai 1977

Kaufmann,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der E [REDACTED] T [REDACTED] Reederei GmbH, vertreten durch
ihren Geschäftsführer H [REDACTED] K [REDACTED], K [REDACTED] S,
H [REDACTED] S,
2. des Schiffsführers W [REDACTED] J [REDACTED],
V [REDACTED] Straße [REDACTED], B [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Paulsen und Gürich -

gegen

die N [REDACTED] - und H [REDACTED] - B [REDACTED] - Versicherungs AG,
vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder D [REDACTED] A [REDACTED],
A [REDACTED] H [REDACTED], H [REDACTED] K [REDACTED] und Dr. R [REDACTED], A [REDACTED] W [REDACTED] S,
H [REDACTED] S,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Brandner -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Hamm vom 17. September 1974 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat MS "R[REDACTED]" (67 m lang; 8,20 m breit; 904 t; 500 PS) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Dieses Fahrzeug fuhr am 4. März 1972 mit einer Ladung von 702 t Kies (Tiefgang: 2,10 m) auf der Weser zu Tal. Gegen 16.20 Uhr begegnete es nach dem Durchfahren einer starken Rechtskrümmung mit dem TMS "E[REDACTED] R[REDACTED]" (67,20 m lang; 8,20 m breit; 803 t; 540 PS; Ladung: 680 t Dieselöl; Tiefgang: 2,04 m) Steuerbord an Steuerbord. Dabei hatte MS "R[REDACTED]" bei Kilometer 258,2 mit dem Heck Grundberührung und erlitt Schäden am Ruder.

- 3 -

Die Klägerin hat den Havarieschaden der Interessen-ten des MS "Regina" auf 25.091,58 DM beziffert. In Höhe dieses Betrags nimmt sie aus übergegangenem Recht die Beklagte zu 1 als Eignerin des TMS "Esso Rendsburg" und den Beklagten zu 2 als verantwortlichen Schiffsführer dieses Fahrzeugs am Unfalltag in Anspruch. Dem Beklagten zu 2 wirft sie im wesentlichen vor, mit unvermindert hoher Geschwindigkeit an MS "Regina" vorbeigefahren zu sein; dadurch sei der Talfahrer derart stark abgesunken, daß er mit dem Heck auf Grund geschlagen sei. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 25.091,58 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 allerdings nur dinglich mit TMS "Esso Rendsburg" und im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten haben jedwedes Verschulden des Beklagten zu 2 an der Havarie des MS "Regina" bestritten. Dieser habe die Geschwindigkeit des TMS "Esso Rendsburg" vor der Begegnung rechtzeitig und genügend herabgesetzt. Zu der Grundberührung des Talfahrers sei es dadurch gekommen, daß er in der Rechtskrümmung zu weit nach links gefahren und bei dem Versuch, mit Steuerbordkurs aus dem Hang herauszukommen, mit dem Achterschiff noch weiter nach Backbord und dort auf eine Untiefe geraten sei.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "Esso Rendsburg" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht 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:

1. Die Revision bittet zunächst, die Zulässigkeit der Berufung nachzuprüfen. Insoweit bestehen jedoch, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, keine Bedenken. Zwar hat die Berufungsbegründungsschrift keinen Berufungsantrag enthalten. Trotzdem genügte sie der Vorschrift des § 519 Abs. 3 ZPO. Denn ihr Inhalt ergab mit hinreichender Deutlichkeit, daß die Klägerin das klagabweisende Urteil des Schifffahrtsgerichts in vollem Umfange angriff und ihren erstinstanzlichen Klageantrag im Berufungsrechtszug uneingeschränkt weiter verfolgte (vgl. BGH, Urt. v. 14. 12. 50 - III ZR 24/50, LM § 519 Nr. 1).

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2 die Grundberührung des MS "Regina" durch nautisch fehlerhaftes Verhalten verursacht:

Am Unfalltag sei der Wasserstand der Weser niedrig gewesen. Das habe auch der Beklagte zu 2 gewußt; er habe vor der Begegnung mit dem Echolot eine Wassertiefe von nur 2,20 m gemessen. Mit Rücksicht auf diesen Umstand

hätte er, wie der Sachverständige Kapitän D. überzeugend ausgeführt habe, den Gegenkommer erst bei einer auf 4 bis 5 km/st verringerten Geschwindigkeit gefahrlos passieren können. Stattdessen habe er nach dem eigenen Vortrag der Beklagten und nach den Aussagen der Besatzungsmitglieder des TMS "E. R." mit diesem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 6 km/st - gegen Land - eingehalten. Dadurch habe sich während der Vorbeifahrt eine Absenkung des Gegenkommers um mindestens 20 bis 30 cm und ein leichtes Verfallen seines Hinterschiffes nach Backbord hin ergeben, wo dieser in der sich zum Ufer hin bald erheblich verringernenden Wassertiefe mit dem Ruder den Grund berührt habe.

3. Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an.

a) Zwar ist es richtig, daß der Zeuge S. ("E. R.") bei der Vernehmung durch das Schiffs-fahrtsgericht ausgesagt hat, die Geschwindigkeit des Bergfahrs habe "vielleicht bei 6 km/st" gelegen. Diese Bekundung nötigte das Berufungsgericht jedoch nicht, zu Gunsten der Beklagten von einer Geschwindigkeit des TMS "E. R." von 5 km/st auszugehen, nachdem sie diese selbst mit rund 6 km/st (vgl. BU S. 3 letzte Zeile / S. 4 erste Zeile) angegeben hatten und der Sachverständige D. die Geschwindigkeit des Bergfahrs auf Grund der Aussage des Zeugen M. ("E. R.") sogar auf 6 bis 8 km/st geschätzt hatte.

b) Entgegen der Ansicht der Revision brauchte das Berufungsgericht nicht näher auszuführen, wie die Sog- und Druckwirkungen sich im einzelnen vermindert hätten, wenn das TMS "E. R." die Geschwindigkeit von 6 auf 5 km/st verringert hätte. Vielmehr konnte es sich insoweit den Darlegungen des Sachverständigen Denker anschließen, wonach diese Wirkungen dann für den Talfahrer nicht mehr gefährlich gewesen wären, zumal nicht ersichtlich ist, daß die Beklagten diesen Teil der Äußerungen des Sachverständigen bezweifelt haben.

c) Daß aneinander vorbeifahrende Schiffe sich - insbesondere in einem engen Fahrwasser oder bei niedrigem Wasserstand - wechselseitig beeinflussen, ist in Schifffahrtskreisen allgemein bekannt (vgl. auch Müller, Untersuchungen über die gegenseitige Kursbeeinflussung von Schiffen auf Binnenwasserstraßen, Schiff und Hafen 1967, 393 ff. sowie Müller, Untersuchungen über die wechselseitige Beeinflussung der Absenkung bei aneinander vorbeifahrenden Schiffen, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1969, 465 ff.). Ebenso weiß jeder Schiffsführer, daß der von seinem Fahrzeug ausgehende Druck und Sog um so größer ist, je höher dessen Geschwindigkeit ist. Führt daher ein Schiff an einem anderen Fahrzeug mit zu hoher Geschwindigkeit vorbei, so muß seine Führung damit rechnen, daß dieses Fahrzeug außergewöhnlich stark absinken oder seitlich versetzt werden kann. Das alles berücksichtigt die Revision nicht genügend, soweit sie meint, der Beklagte zu 2 habe nicht in Rechnung stellen müssen, daß das Heck des Talfahrers um einige Meter nach Backbord geraten könne. Auch läßt sich dem angefochtenen Urteil

nicht entnehmen, daß der Kurs des Talfahrers am äußersten Rande der Fahrrinne oder sogar außerhalb derselben verlaufen sei.

4. Zur Frage eines etwaigen Mitverschuldens der Führung des Talfahrers hat das Berufungsgericht lediglich bemerkt, daß "für eine Verursachung durch eigene Fahrfehler des Schiffsführers von MS 'Regina' nach dem Sachverständigengutachten jeder Anhaltspunkt" fehle. Da der Sachverständige aber insoweit auch nur ausgeführt hatte, "er sehe keinerlei Anhaltspunkte für ein Mitverschulden des Talfahrers MS 'R[REDACTED]', insbesondere könne man dem Schiffsführer nicht vorwerfen, er habe im Ausgang der Kurve schon früher mehr nach rechts steuern müssen", hat das Berufungsgericht die Mitverschuldensfrage durch den Hinweis auf die Erklärungen des Sachverständigen nicht erschöpfend behandelt. Das rügt die Revision deshalb mit Recht. Allerdings ist ihr nicht zu folgen, soweit sie meint, ein Mitverschulden des Talfahrers sei schon anzunehmen, weil er während der Begegnung - angeblich - einen zu großen Seitenabstand zu dem Bergfahrer eingehalten und das Verfallen des Hecks seines Fahrzeugs um einige Meter nach Backbord nicht verhindert habe. Dem steht im ersten Punkte entgegen, daß Druck und Sog um so stärker und damit gefährlicher gewirkt hätten, je näher der Talfahrer an den Bergfahrer herangegangen wäre, während die Revision im zweiten Punkte nicht beachtet, daß das Ausscheren des Hecks die Folge der durch die überhöhte Geschwindigkeit des Bergfahrers entstandenen Druck- und Sogverhältnisse war. Mit Recht weist die Revision hingegen darauf hin,

daß sich das Berufungsgericht nicht mit dem Vortrag der Beklagten auseinandergesetzt hat, die Führung des MS "R[REDACTED]" sie verpflichtet gewesen, den Bergfahrer durch ein Achtungssignal zur Herabsetzung seiner Geschwindigkeit zu veranlassen, wenn sie diese für überhöht angesehen hätte. Auch kann es in einem solchen Falle für den Talfahrer geboten gewesen sein, die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs noch stärker, als von seiner Führung behauptet, herabzusetzen und damit dessen Absenkung infolge der eigenen Fahrt so weit als möglich zu vermindern. Ist nämlich für die Führung eines Schiffes bei sorgsamer Beobachtung aller Umstände erkennbar, daß sich dieses bei der Begegnung mit einem anderen Fahrzeug bis unter die Sollltiefe setzen kann, so ist sie verpflichtet, dieser Gefahr durch jede sachgerechte Maßnahme zu begegnen (BGH, Urt. v. 5. 5. 69 - II ZR 233/67, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1969, 706).

5. Mit Rücksicht auf die vorstehenden Ausführungen bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. An dieses war sie deshalb - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

Stimpel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Skibbe