

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 249 Bb; BinnSchG § 92; HGB § 735

BGH, Urt. v. 7. Juni 1973 - II ZR 98/71 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln;
Rheinschiffahrts-
gericht St. Goar

do

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 98/71

URTEIL

Verkündet am

7. Juni 1973

Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffsführers und Schiffseigners Cornelius
Leonardus Z [REDACTED], Z [REDACTED]/Niederlande,
S [REDACTED] van Z [REDACTED] straat [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Assurantie Mij. "N [REDACTED] R [REDACTED]" N. V.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

do

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juni 1973 durch
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts in Köln vom
11. Juni 1971 - Aktz.: 3 U 184/70 - wird
auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

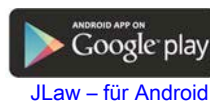
Am 13. Dezember 1964 fuhr MS "T [REDACTED]" (44,87 m lang;
5,08 m breit; 356 t; 155 PS) auf dem Rhein zu Tal. Das
Schiff hatte 1.260 Ballen Cellulose mit einem Gesamt-
gewicht von 283,5 t geladen, wovon ein Teil als Decklast
gestaut war. Gegen 16.30 Uhr drehte MS "T [REDACTED]" bei
Oberspay über Backbord auf, um am linken Ufer zu über-
nachten. Während dieses Manövers krängte das Fahrzeug
nach Steuerbord, richtete sich nicht wieder auf, schlug
voll Wasser, kenterte und blieb kieloben bei Strom-km
578,4 liegen.

Die Klägerin ist führender Versicherer des MS "T [REDACTED]".
Sie hat - auf Grund abgetretenen und übergegangenen Rechts -
den Beklagten zunächst in vollem Umfang auf Ersatz der

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



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



Unfallschäden des Eigners von MS "T[REDACTED]" in Anspruch genommen, und zwar dinglich haftend mit MS "M[REDACTED]" (46,80 m lang; 5,10 m breit; 396,5 t; 165 PS) und persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinnSchG. Ihre Klage hat sie zuletzt vor allem damit begründet, daß der Beklagte mit MS "M[REDACTED]", das ihm gehört und das er am Unfalltag verantwortlich führte, talwärts in einem Abstand von nur einem Meter am Heck des auf-drehenden MS "T[REDACTED]" vorbeigefahren sei, dadurch dieses Fahrzeug zu harten Ruder- und Maschinenmanövern ge-nötigt habe, was zunächst zu einem Verrutschen der Decklast und schließlich zum Kentern des MS "T[REDACTED]" geführt habe. Im Verlauf des Rechtsstreits hat die Klägerin eingeräumt, daß MS "T[REDACTED]" fehlerhaft beladen und dadurch die Stabilität des Fahrzeugs vermindert war. Mit Rücksicht darauf hat sie die Klage auf ein Viertel ihres ursprünglichen Klageanspruchs beschränkt.

Der Beklagte bestreitet jedes Mitverschulden an dem Unfall. Nach seinem Vortrag ist MS "T[REDACTED]" umge-schlagen, weil es zunächst nicht zügig aufgedreht und sodann die hohe Decklast ein Aufrichten des während des Aufdrehens nach Steuerbord krängenden Fahrzeugs verhindert habe. Dadurch sei Wasser durch die nicht geschlossene Tür des Maschinenraums in das Innere des Schiffes gelangt und habe zu dessen Kentern geführt.

Der Beklagte hat MS "M[REDACTED]" in Kenntnis der Klage-forderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat - jeweils begrenzt auf die dingliche Haftung mit MS "M[REDACTED]" und auf die persönliche Haftung im Rahmen des § 114 BinnSchG - den ursprünglichen (auf 111.836,70 hfl und 980 DM nebst Zinsen lautenden) Zahlungsantrag dem Grunde nach zu 1/4 für gerechtfertigt erklärt und den Beklagten verurteilt, die Klägerin bzw. ihren Rechtsvorgänger zu 1/4 von bestimmten Ansprüchen Dritter freizustellen. Ferner hat das Rheinschiffahrtsobergericht festgestellt, daß der Beklagte der Klägerin bzw. ihrem Rechtsvorgänger 1/4 von allem weiteren Schaden zu ersetzen hat, der ihnen durch das Kentern des MS "T[REDACTED]" entstanden ist oder noch entstehen wird. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Dem angefochtenen Urteil ist folgender Unfallhergang zu entnehmen:

MS "T[REDACTED]" fuhr etwa Strommitte zu Tal. Es kündigte das Aufdrehmanöver - zumindest zweimal - durch das Schallzeichen "1 x lang, 2 x kurz" an. Es verminderte außerdem die Geschwindigkeit erheblich, so daß es bei Beginn des Wendens praktisch nur noch trieb. Nach Ausdrehen des Ruders nach Backbord bemerkte seine Führung, daß das - etwa in Kiellinie folgende - MS "M[REDACTED]" stetig

näherkam. Da sie befürchtete, MS "M[REDACTED]" werde dem nach Backbord eindrehenden MS "T[REDACTED]" in die Backbordseite laufen, legte sie das Ruder hart nach Steuerbord. Außerdem stellte sie die Maschine auf "voll voraus". MS "M[REDACTED]" gelang es, MS "T[REDACTED]" nach Steuerbord freizufahren und das Heck dieses Fahrzeugs mit einem Meter Abstand zu passieren. Das Ruder- und Maschinenmanöver des MS "T[REDACTED]" bewirkte allerdings, daß dieses Fahrzeug, das sich bereits infolge der Drehbewegung nach Backbord etwas zur Steuerbordseite geneigt hatte, bis auf 10 Grad nach Steuerbord krängte, was zunächst zu einem teilweisen Verrutschen der Decklast nach Steuerbord, sodann zu einer verstärkten Steuerbordschräglage des Schiffes und schließlich, nachdem das Wasser zunächst das Maschinenraumsüll und sodann den Tennebaum überspült hatte, zu dessen Kentern führte.

2. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten vor, gegen § 46 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 verstoßen zu haben. Nach dieser Vorschrift habe er nach Abgabe des Aufdrehsignals durch MS "T[REDACTED]" die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs soweit vermindern und den Kurs in der Weise ändern müssen, daß das angekündigte Manöver ohne Gefahr habe ausgeführt werden können. Der Beklagte habe jedoch entweder die eine oder die andere Maßnahme unterlassen. Das ergebe sich daraus, daß er das Heck des MS "T[REDACTED]" mit MS "M[REDACTED]" in einem Abstand von nur einem Meter passiert habe. Dabei sei der Beklagte auch auf Grund der allgemeinen Sorgfaltspflicht eines Schiffers (§ 4 RheinSchPolVO 1954) verpflichtet gewesen, unmittelbar nach der rechtzeitig erfolgten Ankündigung des

Aufdrehmanövers den Kurs seines Fahrzeugs nach Steuerbord zu verlegen, zumal der Abstand zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "T[REDACTED]" nach seinen eigenen Angaben zu dieser Zeit nur 200 m betragen habe, die Art der Durchführung des Wendemanövers für ihn nicht von vornherein zu übersehen und außerdem erkennbar gewesen sei, daß das mit hoher Decklast fahrende MS "T[REDACTED]" auf der Steuerbordseite tiefer im Wasser gelegen habe als auf der Backbordseite.

Diese Ausführungen sind entgegen der Ansicht der Revision aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Wieso das Berufungsgericht damit die "Anforderungen an das Verhalten eines nachfolgenden Schiffes im Zusammenhang mit einem Aufdrehmanöver des vorausfahrenden Schiffes" überspannt haben soll, hat die Revision nicht näher dargelegt, ist auch nicht ersichtlich. Wie der Vorschrift des § 46 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 zu entnehmen ist, hat die durchgehende Schifffahrt, sofern dies nötig ist und ihre eigene Sicherheit nicht gefährdet, das Wenden zu Berg (Aufdrehen) vom Zeitpunkt seiner Ankündigung an durch Ruder- oder Maschinenmanöver zu unterstützen, damit das Aufdrehen ohne Gefahr geschehen kann (vgl. auch § 6.13 Nr. 1 - 3 RheinSchPolVO 1970 und BGH, Urt. v. 5. Okt. 1964 - II ZR 84/63 - VersR 1964, 1169). Das geschieht nicht, wenn ein dem Aufdrehenden nachfolgendes Fahrzeug seinen Kurs oder die Geschwindigkeit so wählt, daß es sich dem Aufdrehenden bis auf einen geringen Abstand nähert oder in einem solchen Abstand an dessen Heck vorbeifährt. Denn damit setzt das nachfolgende

Fahrzeug den Aufdrehenden der Gefahr einer Kollision aus. Daß es hier so lag, konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß der Angabe des Beklagten vor der Wasserschutzpolizei entnehmen, der Abstand zwischen dem Achterschiff des MS "T[REDACTED]" und dem Vorschiff des leicht nach Steuerbord versetzten MS "M[REDACTED]" habe etwa 1 m betragen, als MS "T[REDACTED]" mit dem Drehen angefangen habe. Es war deshalb auch nicht so, wie die Revision entgegen dieser Angabe vorträgt, daß die Annäherung der beiden Fahrzeuge bis auf 1 m eine Folge der Unterbrechung des Wendemanövers des MS "T[REDACTED]" gewesen sei. Daher vermag auch alles, was die Revision aus diesem Vortrag zu Gunsten des Beklagten herleitet, diesen nicht zu entlasten, zumal er nach seinen weiteren Bekundungen vor der Wasserschutzpolizei trotz der von ihm erkannten Absicht des etwa 200 m vor ihm fahrenden MS "T[REDACTED]", bei Oberspay über Backbord aufzudrehen, den Kurs seines Fahrzeugs nicht zum rechten Ufer hin verlegte und diesem Fahrzeug weiter in Kiellinie auf-lief, obwohl er an dessen Schraubenschlag sah, wie es die Fahrt verminderte. Somit hat das Berufungsgericht zu Recht angenommen, daß der Beklagte die Vorschrift des § 46 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 fahrlässig verletzt sowie gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers schuldhaft verstoßen hat.

3. Das Berufungsgericht hat im Gegensatz zu dem Rheinschiffahrtsgericht die Frage bejaht, ob das nautisch fehlerhafte Verhalten des Beklagten für das Kentern des MS "T[REDACTED]" adäquat ursächlich war, und hierzu ausgeführt:

Ein Ereignis sei für den Eintritt eines Schadens als adäquat ursächlich anzusehen, wenn es im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, unwahrscheinlichen und nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen geeignet sei, den eingetretenen Schaden herbeizuführen. Für diese Beurteilung komme es nicht auf die Einsicht oder Voraussicht des Schädigers, sondern auf eine objektive nachträgliche Prognose an, so daß neben den dem Schädiger bekannten Umständen alle dem optimalen Betrachter zur Zeit des Ereignisses erkennbaren Umstände zu berücksichtigen seien. Das Verhalten des Beklagten wäre demnach nur dann für das Kentern des MS "T [REDACTED]" nicht adäquat ursächlich gewesen, wenn das Umschlagen dieses Fahrzeugs als ein gänzlich außerhalb jeder Erfahrung stehendes Ereignis anzusehen sei. Das sei hier nicht festzustellen. Es entspreche einer allgemeinen Erfahrung, daß eine zu dichte Annäherung an einen vorausfahrenden Talfahrer diesen - zur Vermeidung einer Kollision - zu spontanen, möglicherweise unrichtigen Maßnahmen veranlassen könne. Ferner stehe es nicht vollständig außerhalb der Erfahrung und Voraussehbarkeit, daß eine dadurch bewirkte scharfe Ruderlegung verbunden mit einem plötzlichen Maschineneinsatz zu einer erheblichen Neigung eines Motorschiffes zur Seite hin führen könne. Daß dann aber unter besonders ungünstigen Umständen ein mit einer hohen Decklast fahrendes, überdies erkennbar steuerbordlastiges Schiff bei einer seitlichen Neigung auch kentern könne, wenn Wasser in den Schiffskörper eindringe, liege ebenfalls nicht ganz außerhalb eines voraussehbaren Geschehensablaufs.

Die Revision greift auch diese Ausführungen des Berufungsgerichts ohne Erfolg an.

a) Die Erwägungen des angefochtenen Urteils darüber, wann ein Ereignis in einem adäquaten Zusammenhang mit einem bestimmten Erfolg steht, entsprechen in ihren wesentlichen Punkten der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 3, 261, 266; 57, 137, 141) und lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Insoweit hat auch die Revision keine Bedenken geltend gemacht.

b) Die Revision kann nicht bezweifeln, daß eine zu dichte Annäherung eines Fahrzeugs an einen aufdrehenden Talfahrer diesen erfahrungsgemäß zu spontanen Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision veranlassen kann. Sie meint jedoch, hier sei zu beachten, daß die "zu dichte Annäherung" des MS "M [REDACTED]" erst eingetreten sei, als das "spontane Rudermanöver" des MS "T [REDACTED]" bereits vollzogen gewesen sei. Das ist, wie bereits oben unter 2. aufgezeigt wurde, nicht richtig.

c) Es bedarf keiner Erörterung, ob es, wie die Revision ausführt, technisch unmöglich ist, ein Binnenschiff allein durch extreme Ruder- und Maschinenmanöver zum Kentern zu bringen. Darum geht es hier nicht. Denn der Streitfall ist durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß MS "T [REDACTED]" mit einer hohen Decklast fuhr. Es liegt aber nicht außerhalb jeder Erfahrung, daß eine solche Last, insbesondere wenn sie, was erfahrungsgemäß vorkommen kann, falsch gestaut ist, bei einer stärkeren

Krängung des Schiffes verrutschen und sodann zu dessen Kentern führen kann. Wird daher ein Schiff durch die nautisch falsche Fahrweise eines anderen Fahrzeugs zu Ruder- und Maschinenmanövern veranlaßt, die eine stärkere seitliche Neigung des Schiffes bewirken und gerät nunmehr seine hohe Decklast ins Rutschen, so besteht zwischen diesem Ereignis (sowie zwischen einem dadurch bedingten Kentern des Schiffes) und der fehlerhaften Fahrweise des anderen Fahrzeugs ein *a d ä q u a - t e r* Zusammenhang.

d) Es ist richtig, daß die auf MS "T[REDACTED]" zur Vermeidung einer Kollision mit MS "M[REDACTED]" vorgenommenen Ruder- und Maschinenmanöver nur zu einer Krängung des Fahrzeugs von 10 Grad geführt haben und daß das Schiff bei dieser seitlichen Neigung allein nicht gekentert wäre. Es trifft weiter zu, daß das Wasser das Maschinenraumsüll erst bei einer Neigung des MS "T[REDACTED]" von 21 Grad und den Tennebaum erst bei einer solchen von 29 Grad überspülen konnte. Daraus folgt entgegen der Ansicht der Revision jedoch nicht, daß das Kentern des Fahrzeugs ein ganz außergewöhnliches Ereignis gewesen wäre und kein adäquater Zusammenhang zwischen der nautisch falschen Fahrweise des Beklagten, den dadurch veranlaßten harten Ruder- und Maschinenmanövern des MS "T[REDACTED]", dem Verrutschen seiner Decklast und dem nachfolgenden Kentern bestanden hätte.

4. Soweit die Revision die Schuldverteilung, wie sie das Berufungsgericht vorgenommen hat, angreift, hat sie keinen Rechtsfehler aufzuzeigen vermocht. Mit Recht hat das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß der Beklagte durch die ohne weiteres vermeidbare Gefährdung des MS "T [REDACTED]" einen gewichtigen Beitrag zu der Havarie dieses Fahrzeugs geleistet hat.

Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Tidow