
Datum: 27.04.1993
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 54/92
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1993:0427.3U54.92.00

Vorinstanz: Amtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 42/91 BSch

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 21. Januar 1993 verkündete Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort - 5 C 42/91 BSch - wird zurückgewiesen. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden den Beklagten auferlegt. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 9.900,00 DM abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet. Die Beklagten können die Sicherheit auch durch Vorlage einer selbstschuldnerischen Bürgschaft einer deutschen Großbank oder öffentlich-rechtlichen Sparkasse erbringen.

##blob##nbsp; 1

Tatbestand: 2

##blob##nbsp; 3

Die Klägerin ist Versicherer des M. "R." (80 m x 9,5 m; 1240 t) und macht aus 4
übergegangenem Recht Ansprüche aus einem Schiffsunfall geltend, bei dem M. "H."
gegen M. "R. " geriet, geltend. Die Beklagte zu 1) ist Eignerin von M. "H. " (85 m x 10,15 m;
1541 t), das im Unfallzeitpunkt von dem Beklagten zu 2) als Schiffsführer verantwortlich
geführt wurde. M. "R." fuhr am 8. Mai 1991 auf dem R. in Höhe der R. S. B.. M. "H." überholte
M. "R." an der Backbordseite. Während des Überholvorganges lief M. "H." wegen eines
Ausfalls der gesamten Ruderanlage nach Steuerbord aus und kollidierte mit M. "R."
Anschließend liefen beide Schiffe ins Land.

##blob##nbsp;

Die Beklagte zu 1) hat die Ruderanlage im März 1990 bei der Firma M. gebraucht erworben. Die Anlage wies seit dem Einbau in M. "H. " vor dem Unfall, der Gegenstand dieses Rechtsstreites ist, folgende Störungen auf:

##blob##nbsp;

Schon bei der ersten Reise nach dem Einbau der Anlage im April 1990 funktionierte die Anlage nur bei gleichzeitig laufender Hauptmaschine, weil ein Relais defekt war. Die Reparatur erfolgte am 14. April 1990. In der Folgezeit lief das Ruder nicht gleichmäßig - es "ruckte" - und der Autopilot hielt den Kurs nicht. Am 6. August 1990 lief das Schiff bei L. ins Land; Hauptruder und das pneumatische Lufruder waren infolge eines abgebrochenen Hydraulikarmes ausgefallen. Danach wurde der Hydraulikantrieb ausgetauscht. Nach dieser Reparatur ruckte das Ruder in unregelmäßigen Abständen. Im Oktober 1990 hielt der Autopilot den Kurs nicht und wurde repariert. Am 18. Januar 1991 konnte der Beklagte zu 2) nur mit dem elektrischen Notruder steuern, weil sich sowohl das Hauptruder als auch das pneumatische Lufruder kaum bewegen ließen. Unter dem 1. Februar 1991 wurde ein neuer Wendeanzeiger eingebaut. Am 3. Februar 1991 lief das Schiff unterhalb von St. G. bergfahrend nach Steuerbord aus, konnte aber noch aufgefangen werden. Unter den 4. Februar 1991 - auch das Notruder war ausgefallen - lief M. "H." bei G. auf Grund. Ursächlich hierfür waren nach den Feststellungen des Experten J. Verschmutzungen im Öl der Hydraulikanlage. Kurze Zeit darauf, nämlich am 20. Februar 1991, lief das Schiff erneut bei K. ins Land. Hauptruder und Lufruder hatten nicht richtig funktioniert. Dieser Vorfall war Gegenstand des Verklarungsverfahrens H 3/91 AG Mannheim. Ursache des Ausfalls der Ruder war das Hängenbleiben des Schalterstücks des Hauptrudersteuerknüppels. Unter dem 26. April 1991 lief die Ruderfunktion - wie bereits zwei Mal in der Vergangenheit vorgekommen - ganz langsam ab; das rote Licht flackerte auf. Der Beklagte zu 2) reiste bis B. weiter und informierte einen Mitarbeiter der Lieferfirma der Ruderanlage telefonisch von dem Vorfall. Hierbei äußerte er den Verdacht, daß die Hydraulikpumpe für die Störung verantwortlich sein könnte. Der weitere Inhalt des Gesprächs ist zwischen den Parteien streitig.

##blob##nbsp;

Mit der Klage macht die Klägerin den an M. "R. " entstandenen Schaden, Gutachterkosten, Nutzungsverlust und Kosten der W. für die Fahrerlaubnis, insgesamt 146.835,80 DM geltend.

##blob##nbsp;

Sie hat die Auffassung vertreten, die Beklagten hätten spätestens nach der erneuten Störung der Funktion der Ruderanlage am 26. April 1991 das Schiff stilllegen müssen.

##blob##nbsp;

Die Klägerin hat beantragt,

##blob##nbsp;

##blob##nbsp;

##blob##nbsp;

die Beklagten als Gesamtschuldner zu ver-urteilen, an sie 146.835,80 DM nebst 8,5 % Zinsen seit dem 3. August 1991 zu zahlen.	18
##blob##nbsp;	19
Die Beklagten haben beantragt,	20
##blob##nbsp;	21
##blob##nbsp;	22
##blob##nbsp;	23
die Klage abzuweisen,	24
##blob##nbsp;	25
##blob##nbsp;	26
##blob##nbsp;	27
hilsweise ihnen nachzulassen, Sicher-heitsleistung auch durch Bankbürgschaft erbringen können.	28
##blob##nbsp;	29
Sie haben behauptet, der Mitarbeiter der Liefer-firma habe dem Beklagten zu 2) nach dem Vorfall vom 26. April 1991 erklärt, die Verlangsamung der Ruderfunktion könne nicht mit der Pumpe zusammen-hängen. Die Ruderanlage sei nach den Ausfällen vom 4. Februar 1991 und 20. Februar 1991 jeweils von der Schiffsuntersuchungskommission abgenommen wor-den. Schon um deswillen, so die Ansicht der Beklag-ten, hätten sie darauf vertrauen dürfen, daß die Anlage betriebssicher sei.	30
##blob##nbsp;	31
Auf Antrag der Beklagten hat vor dem Schifffahrts-gericht Duisburg-Ruhrort ein Verklarungsverfahren stattgefunden. Wegen des Ergebnisses der Beweisauf-nahme wird auf den Inhalt der Akten 5 II 9/91 AG Duisburg-Ruhrort verwiesen.	32
##blob##nbsp;	33
Durch Urteil vom 21. Januar 1992 - 5 C 42/91 BSch - hat das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Beklagten hätten den infolge des Ausfalls der Ru-deranlage zunächst gegen sie streitenden Anscheins-beweis nicht erschüttert. Wegen der in der Vergan-genheit aufgetretenen Störungen sei den Beklagten bekannt gewesen, daß das Schiff mit einer nicht zuverlässigen Ruderanlage ausgerüstet gewesen sei. Demgemäß seien sie gehalten gewesen, nach der Funk-tionsstörung des Ruders am 26. April 1991 die Reise erst dann fortzuführen, nachdem die Ursache des Fehlers eindeutig festgestellt worden war. Wegen weiterer Einzelheiten des Sach- und Streitstandes sowie der Begründung wird auf das angefochtene Ur-teil (Blatt 57 - 67 d.A.) Bezug genommen.	34
##blob##nbsp;	35
	36

Gegen das ihnen am 27. Januar 1993 zugestellte Ur-teil des Rheinschiffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort haben die Beklagten am 24. Februar 1992 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristver-längerung am 22. April 1992 begründet.

##blob##nbsp; 37

Sie wiederholen und vertiefen ihr Vorbringen er-ster Instanz nach Maßgabe der 38
zweitinstanzlichen Schriftsätze. Sie meinen, sie hätten den gesamten Ausfall der
Ruderanlage nicht vorhersehen können, da die Ursache des Ruderversagens äußerlich nicht
erkennbar gewesen sei. Die - nunmehr durch das Verklarungsverfahren feststehende -
Ursache sei von den Sachverständigen selbst in dem vorangegangenen
Verklarungsverfahren H 3/91 AG Mannheim, das - wie unstreitig ist - den Vorfall vom 20.
Februar 1991 zum Gegenstand hatte, nicht festgestellt worden. Die Beklagten behaupten,
eine Abnahme des Schiffes durch die Schiffsuntersuchungskommission sei am 4. Februar
und 20. Februar 1991 erfolgt. Der Be-klagte zu 2) habe am Abend vor der Fortsetzung der
Reise am 27. April 1991 den Sachverständigen Ing. K. angerufen und ihm die
Verlangsamung des Hauptru-ders geschildert. Dieser habe ihm erklärt, er könne die Ursache
am Telefon nicht feststellen, aber wörtlich hinzugefügt, die Beklagten hätten ja noch die
elektrische Pumpe; damit könnten sie ja weiter-fahren.

##blob##nbsp; 39

Die Beklagten beantragen, 40

##blob##nbsp; 41

##blob##nbsp; 42

##blob##nbsp; 43

unter Abänderung des angefochtenen Ur-teils die Klage abzuweisen. 44

##blob##nbsp; 45

Die Klägerin beantragt, 46

##blob##nbsp; 47

##blob##nbsp; 48

##blob##nbsp; 49

die Berufung zurückzuweisen. 50

##blob##nbsp; 51

Die Akten des Verklarungsverfahrens 5 II 9/91 Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, H 52
3/91 BSch Schiffahrtsgericht Mannheim und die Ermittlungsak-ten W. Emmerich U Nr.
22/91 (Tagebuch-Nr. 605/91) sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

##blob##nbsp; 53

Entscheidungsgründe 54

55

##blob##nbsp;

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sa-che keinen Erfolg. 56

##blob##nbsp; 57

Das Rheinschiffahrtsgericht hat zu Recht die Ver-antwortlichkeit der Beklagten für die 58
Kollision von M. "H." mit M. "R." bejaht. Das Begehren der Kläge-rin findet seinen
rechtlichen Grund in §§ 823 BGB, 3, 4 BSchG in Verbindung mit § 67 VVG. Unstreitig lief M.
"H." während des Überholvorganges nach Steuerbord aus und kollidierte mit M. "R.". Zwar
liegt, wie zwischen den Parteien unstreitig ist, kein nautisches Fehlverhalten des Beklagten
zu 2) vor. Ursächlich für den völligen Ausfall des elek-trisch betriebenen Hauptruders, des
pneumatisch be-triebenen Lufruders und des elektrischen Notruders war vielmehr
ausweislich der im Verklarungsverfah-ren erstatteten Gutachten der Sachverständigen K. und
V. die Beschädigung der Hydraulikpumpe. An dem Bronzering, der die Führung für die
Druckventile sicherstellt, waren, wie der Sachverständige K. im Verklarungsverfahren
überzeugend dargelegt hat, Verschleißerscheinungen festzustellen. Der dadurch
hervorgerufene Abrieb ist aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso wie das herausgeschlagene
Material der Anschlußplatte Nr. 1 in den Ölkreislauf der Kolben-pumpe und sodann in den
Bereich des Schockventils geraten. Nach dem Ergebnis des Verklarungsverfah-rens haben
sich die Beklagten somit dahin entla-stet, daß die Ruderanlage zur Unfallzeit versagt hat.

##blob##nbsp; 59

Die Beklagten müssen sich aber zur Erschütterung des zunächst gegen sie streitenden 60
Anscheinsbewei-ses weiter dahin entlasten,

##blob##nbsp; 61

##blob##nbsp; 62

##blob##nbsp; 63

- die Ruderanlage nach Konstruktion und Einbau tauglich war 64

##blob##nbsp; 65

##blob##nbsp; 66

##blob##nbsp; 67

- sie sich vor der Kollision in ordnungs- gemäßem Zustand befand 68

##blob##nbsp; 69

##blob##nbsp; 70

##blob##nbsp; 71

- der Schiffsführer unmittelbar vor dem Unfall keine zum Ausfall führenden Be- dienungsfehl- 72
begangen hat

##blob##nbsp; 73

74

##blob##nbsp;	
##blob##nbsp;	75
und	76
##blob##nbsp;	77
##blob##nbsp;	78
##blob##nbsp;	79
- er nach dem Ausfall der Anlage so schnell wie möglich auf Handruder umge- stellt hat.	80
##blob##nbsp;	81
(vgl. Bemm/Kortendick, RhSchPVO, Einführung Randnr. 117 und§ 1.08 Randnr. 12 ff.).	82
##blob##nbsp;	83
Vorliegend steht nicht fest, daß sich die Ruderan- lage vor der Kollision in einem ordnungsgemäßen Zu- stand befand. Im Gegenteil spricht alles dafür, daß der in dem Verklarungsverfahren 5 II 9/91 Schiff- fahrtsgericht Duisburg-Ruhrort festgestellte Mangel bereits zuvor bestand. Wie zwischen den Parteien unstreitig ist, lief am 26. April 1991 die Ruder- funktion ganz langsam ab; auch flackerte das rote Warnsignal auf. Die Beklagten haben nicht schlüssig dargetan und unter Beweis gestellt, daß hierfür nicht die ordnungsgemäße Führung der Druckventile, die nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen K. zur zeitweiligen Ruderausfällen geführt hat, ursächlich war. Sie tragen vielmehr selbst vor, daß sich der Metallspan bereits einige Zeit in dem Schockventil befand, weil er in den Dichtungsring fest eingebettet war.	84
##blob##nbsp;	85
Es kann dahinstehen, ob - wie die Beklagten behaup- ten - das Schiff am 4. Februar und 20. Februar 1991 durch die Schiffsuntersuchungskommission abgenommen worden ist. In Anbetracht des neuerlichen Vorfalls am 26. April 1991 hätten sich die Beklagten auch bei einer unterstellten Abnahme nicht auf die Fahr- tüchtigkeit von M. "H." verlassen dürfen. Wie das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat, kann ein Schiffsführer auch bei einer Abnahme durch die S. dann nicht auf den ordnungsgemäßen Zustand der technischen Einrichtungen vertrauen, wenn besondere Umstände dem entgegenstehen. So verhält es sich hier. Die Ruderanlage war von Beginn an unzuverläs- sig. Es kam immer wieder zu Störungen und Ausfällen in derart gravierendem Umfang, daß das Schiff aus dem Ruder und ins Land lief. Dies gilt insbesondere für den Zeitraum vor dem hier streitigen Vorfall. Am 18. Januar 1991 ließen sich Haupt- und Lufruder kaum drehen. Unter dem 3. Februar 1991 lief M. "H." unterhalb von St. G. bergfahrend nach Steuer- bord aus, konnte aber gerade noch aufgefangen werden. Am Tage danach ereignete sich das gleiche, allerdings lief das Schiff auf Grund. Kurze Zeit darauf, nämlich am 20. Februar 1991 - dies trotz der von dem Beklagten behaupteten Abnahme durch die S. am 4. Februar 1991 - lief das Schiff zu Berg fahrend erneut ins Land. Wegen der aufgetretenen Störungen in ganz erheblichem Umfang waren die Beklagten verpflichtet, aucch im Falle einer Abnahme durch die S. nach dem zuletzt genannten Unfall das Schiff nach dem neuerlichen Vorfall vom 26. April 1991 einer gründlichen Überprüfung durch einen Sachver- ständigen zu unterziehen und bis zu dem Ergebnis dieser Überprüfung die Reise zu unterbrechen. Die Fortsetzung der Reise ohne	86

eine solche Maßnahme ist mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffsführers nicht vereinbar und begründet den Vorwurf der Fahr-lässigkeit. Dem steht nicht entgegen, daß sich der Beklagte zu 2) am 26. April 1991 fernmündlich an den Sachverständigen Ing. K. gewandt hat und diesen auf die Verlangsamung des Hauptruders angesprochen hat. Die Beklagten behaupten zum einen nicht, den Sachverständigen auch über das Aufflackern des roten Lichtes und die Verlangsamung der Ruderfunk-tion in zwei weiteren Fällen in Kenntnis gesetzt zu haben. Zum anderen hat der Sachverständige die Beklagte auch ihrem Vorbringen nach darauf hinge-wiesen, daß er die Ursache der erneuten Störung am Telefon nicht feststellen könne. Zur Feststellung dieser Ursache waren die Beklagten wegen der frü-heren Vorfälle aber gehalten. Das Verschulden der Beklagten entfällt auch nicht deshalb, weil der Sachverständige ihrer Behauptung nach geäußert hat, sie könnten mit der elektrischen Pumpe weiterfah-ren. In der Vergangenheit hat es der Beklagte zu 2) wiederholt nicht vermocht, das Schiff trotz der Funktionsfähigkeit des elektrischen Notruders auf Kurs zu halten. Damit war er verpflichtet, jeder auch nur anscheinend geringfügigen Störung der Ruderanlage nachzugehen. Dies war dem Beklagten zu 2) im Grundsatz auch bewußt. Denn er hat unstreitig am Abend des 26. April 1991 den Zeugen Paul auf den neuerlichen Vorfall angesprochen und den Verdacht geäußert, die Pumpe sei hierfür verantwortlich.

##blob##nbsp; 87

Nach alledem hat der Beklagte zu 2) den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis nicht erschüttert. Er hat darüber hinaus gegen die im Verkehr erforder-liche Sorgfalt verstoßen, indem er die Reise am 27. April 1991 fortgesetzt hat, ohne die Ruderanla-ge einer völligen Überprüfung zu unterziehen. 88

##blob##nbsp; 89

Das Vorbringen der Beklagten in dem Schriftsatz vom 7. April 1993 gibt dem Senat für eine Wiedereröff-nung der mündlichen Verhandlung keine Veranlassung. Der bisherige Sachvortrag der Parteien ist nicht ergänzungsbedürftig. 90

##blob##nbsp; 91

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO, die über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711 Satz 1 ZPO. 92

##blob##nbsp; 93

Gegenstandswert für das Berufungsverfahren und Beschwer der Beklagten: 146,835,80 DM 94