

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 112/70

URTEIL

Verkündet am

24. April 1972

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Verzekering Maatschappij "S[REDACTED]" NV, R[REDACTED] C 1, S[REDACTED], vertreten durch ihren Direktor, Dirk Pieter H[REDACTED], daselbst,
2. der L'E[REDACTED] Societé Anonyme B[REDACTED] D'Assurances, Br[REDACTED], Rue R[REDACTED], vertreten durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates Marcel D[REDACTED],

Klägerinnen und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

1. die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion A[REDACTED],
2. den Schiffsführer Menno Fürst in V[REDACTED],
3. den Schutenführer Dirk de G[REDACTED] in Bo[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. April 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 28. Juli 1970 wird auf Kosten der Klägerinnen zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. Oktober 1962 gegen 18.45 Uhr stießen auf der Ems unterhalb von Emden zwischen den Leuchtfuern Knock/West und Wybelsum bei Tonne E/14 das niederländische Binnenmotorschiff "S [REDACTED]" (nicht "Z [REDACTED]"; vgl. Schiffsnamen am Bug, Hülle Band I, Bl. 7 GA) mit dem Schlepper und Eisbrecher "Aurich" und der von ihm geschleppten Schute "S 16", beide der Beklagten zu 1 gehörig, zusammen. Der Beklagte zu 2 führte den Schlepper "A [REDACTED]", der Beklagte zu 3 die Schute "S [REDACTED]". "S [REDACTED]" ist gesunken.

Die Klägerin zu 1 ist Kaskoversicherin, die Klägerin zu 2 Versicherin von Ladungen der "S [REDACTED]". Sie klagen aufgrund gesetzlichen Forderungsüberganges und Abtretung der Ansprüche des Reeders von "S [REDACTED]" und der Ladungsbeteiligten. "A [REDACTED]" und "S [REDACTED]" sind nach dem Unfall in Kenntnis der erhobenen Ansprüche auf neue Reisen ausgesandt worden.

- 3 -

"Suzan" fuhr ewsabwärts im betonnten Fahrwasser (bei E/16 ca. etwa 260 m breit) nach Delfzijl. "A[REDACTED]" schleppte die mit Baggergut beladene Schute von einem weiter abwärts liegenden Bagger zu einem Spülgerüst, das sich nördlich des betonnten Fahrwassers zwischen den Tonnen E/15 und E/16 befand. Westlich der Leuchttonne E/14 kam es nach einer Kursänderung von "S[REDACTED]" nach Steuerbord und von "A[REDACTED]" nach Backbord zum Zusammenstoß mindestens 130 m außerhalb des Fahrwassers nördlich des Tonnenstriches. Zunächst berührte "A[REDACTED]" leicht "S[REDACTED]". Nach dem Brechen der Schlepptrosse stieß die Schute stark gegen "S[REDACTED]". Diese erhielt ein Leck und sank außerhalb des Fahrwassers. Zur Zeit des Unfalls war es dunkel; die Sicht war gut. Es lief leichter Ebbstrom.

Das Seeamt Emden hat den Unfall untersucht. Ein Verschulden des Führers von "A[REDACTED]" wurde nicht festgestellt.

Die Klägerinnen haben behauptet, "A[REDACTED]" sei links im Fahrwasser oder jedenfalls dicht neben dem Tonnenstrich gefahren und falsch nach Backbord ausgewichen. Der Ausguck sei nicht besetzt gewesen. Der Führer der Schute habe den Schlepper zum richtigen Kurs veranlassen müssen. "S[REDACTED]" sei richtig nach Steuerbord, und zwar schon in einer Entfernung von etwa 2.000 m in Höhe der Tonne E/15, ausgewichen. Die Beklagte zu 1 habe die ständig falsche Fahrweise der Baggerschleppzüge nicht abgestellt und keine Dienstanweisungen wegen des Ausgucks gegeben, sowie eine ungenügende Schlepptrosse verwenden lassen. Die Klägerin zu 1 hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 155.786,80 hfl oder den Gegenwert in deutscher Mark zu zahlen, ferner festzustellen, daß die



Beklagten verpflichtet sind, als Gesamtschuldner allen weiteren Schaden aus dem Unfall zu ersetzen. Die Klägerin zu 2 hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 39.849,25 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben bestritten, daß "A[REDACTED]" im Fahrwasser oder dicht an diesem entlang gefahren sei. Schon kurz hinter der Tonne E/13 habe der Schlepper das Fahrwasser verlassen und geraden Kurs auf das Spülgerüst gehalten. "Suzan" habe das Fahrwasser erst hinter E/14 mit Steuerbordkurs verlassen und sei ohne Signalabgabe auf "A[REDACTED]" zugefahren, als diese 400 m entfernt gewesen sei. "A[REDACTED]" habe nach Backbord auszuweichen versucht, um einen möglichst spitzen Kollisionswinkel zu erreichen.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für berechtigt erklärt und die beantragte Feststellung getroffen. Das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Klägerinnen ihren Klageantrag weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Bei dem Schlepper und Eisbrecher "Aurich" der Beklagten zu 1, der mit dem Binnenmotorschiff "Suzan" zusammengestoßen ist, handelt es sich um ein Dienstfahrzeug der Wasser- und Schifffahrtsdirektion A[REDACTED], das insbesondere für die Zwecke der Unterhaltung der Seewasserstraße "Ems" verwendet wurde. Das Schiff führte gemäß § 4 des Flaggenrechtsgesetzes und der Verwaltungsordnung über die Flaggenbescheinigung für Seeschiffe des öffentlichen Dienstes vom

27. April 1951 (BANZ. Nr. 83; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. I S. 350) die Bundesflagge und nicht oder anstelle dieser die Dienstflagge des Landes Niedersachsen.

Der Unfall hat sich durch Zusammenstoß eines niederländischen Binnenmotorschiffs mit einem die deutsche Flagge führenden Seeschiff, das ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt war, ereignet. Das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl. 1913, 49) findet daher auf den Zusammenstoß keine Anwendung (Art. 11 IÜZ). Vielmehr sind §§ 734 ff HGB heranzuziehen. Diese Bestimmungen gelten gemäß § 739 HGB auch bei Beteiligung eines der Binnenschiffahrt dienenden Schiffe.

II. Das Berufungsgericht hat eine Ersatzpflicht der Beklagten zu 1 verneint, weil die Klägerinnen nicht bewiesen hätten, daß der Zusammenstoß von der Besatzung von "A" oder "S" verschuldet worden sei.

1. Das angefochtene Urteil hält nicht für erwiesen, daß "A" innerhalb des betonnten Fahrwassers (§ 3 SSO von 1961; jetzt § 2 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO vom 3. Mai 1961) gefahren und dabei unter Verstoß gegen § 35 SSO (jetzt § 26 SeeSchStrO) die falsche Seite des Fahrwassers gehalten hat. Die Darstellung der Beklagten, daß "A" das Fahrwasser etwa 100 m hinter der Tonne E/13 verlassen und einen geraden Kurs auf das Spülgerüst II eingehalten habe, sei nicht widerlegt. Die Kollisionsstelle mindestens 130 m nördlich des Tonnenstriches, die Wassertiefe und die Angaben über die von "S" gesehenen Positionslichter sprächen

nicht dagegen. "A[REDACTED]" habe auch das Fahrwasser nicht zu benutzen brauchen. Die Revision hält gleichwohl einen Verstoß gegen § 35 SSchSO für vorliegend, weil "A[REDACTED]" jedenfalls etwa parallel zu der von der Verbindungslinie der Tonnen E/13 und E/14 gebildeten Fahrwassergrenze links unmittelbar jenseits der Grenze, meist in weniger als 100 m Abstand, gefahren sei. Dem ist nicht zu folgen.

Das Gebot des § 35 SSchSO gilt nur für Schiffe, die das Fahrwasser benutzen. Für solche Schiffe, die sich außerhalb des Fahrwassers (auf eigenes Risiko; vgl. § 35 Abs. 7 SSchSO) bewegen, gelten die Ausweichregeln der Seestraßenordnung (§ 2 SSchSO; Art. 18, 19 SSO; vgl. Lampe/Marienfeld, Seeschiffahrtsstraßenordnung § 35 Anm. 1).

2. Mit Recht sind aber die Vorinstanzen davon ausgegangen, ein Schiff, das sich in der Nähe des Fahrwassers bewegt, habe sich so zu verhalten, daß es für andere Fahrzeuge keinem Zweifel unterliegen kann, ob es dem Fahrwasser folgt oder nicht (vgl. jetzt § 26 Abs. 5 SeeSchStrO vom 3. Mai 1971). Ein Verstoß gegen dieses Gebot war zur Unfallzeit nach Art. 29 SSO, § 4 Abs. 4 SSchSO zu beurteilen, weil es zu den nötigen Vorsichtsmaßnahmen gehört, daß jede Verwirrung und Irreführung anderer Schiffe vermieden wird, und die eigenen Absichten klar und frühzeitig erkennbar sind (vgl. Schaps/Abraham aaO; SSO Art. 29 Anm. 17). Das verlangt die Rechtspflicht zur Rücksicht auf die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer.

Das Berufungsgericht verneint einen solchen Verstoß. Es stellt fest, daß für "S[REDACTED]" kein Mißverständnis über den Kurs der "A[REDACTED]" aufkommen konnte. Als "S[REDACTED]" die

"A[REDACTED]" jedenfalls auf 400 bis 500 m ausmachte, konnte nach diesen Feststellungen ihre Führung trotz der Krümmung der roten Tonnenlinie bei der Boje E/14 an den Lichtern der "A[REDACTED]" eindeutig erkennen, daß diese nördlich des Tonnenstriches außerhalb des betonnten Fahrwassers fuhr. Das Berufungsgericht hat dabei nicht unter Verletzung des § 286 ZPO übersehen, daß Dunkelheit ohne Mondlicht herrschte. Die Sicht war jedenfalls gut. Die vorausliegende Tonne E/14 war beleuchtet. Ob "S[REDACTED]" nach Delfzijl wollte und das Fahrwasser deshalb verlassen mußte, spielte keine Rolle für die Begegnung mit "A[REDACTED]".

Hiernach hat "A[REDACTED]" nicht den Schein eines Fahrwasserbenutzers auf falscher Seite erweckt, von dem erwartet werden konnte, er werde rechtzeitig vor der Begegnung auf die richtige Fahrwasserseite hinüberwechseln, so daß ihm mit Steuerbordruder auszuweichen war. Den Ausführungen der Revision über eine mißverständliche Fahrweise wenige Meter hinter der Fahrwassergrenze fehlt die tatsächliche Grundlage. Unstreitig hat auch die Kollision 130 m von der Fahrwassergrenze entfernt stattgefunden, so daß von einem Ausweichen von "A[REDACTED]" in das Gebiet jenseits des Tonnenstrichs erst kurz vor der Begegnung keine Rede sein kann. Es bedarf daher keiner Erörterung, ob "A[REDACTED]" auch dann, wenn sie in unzulässiger Weise in der Nähe des Fahrwasserrandes gefahren wäre, diesen Kurs hätte beibehalten müssen und nicht nach Steuerbord hätte ausweichen dürfen, nachdem "S[REDACTED]" herangekommen war. Es ist anerkannt, daß sogar ein auf der falschen Fahrwasserseite sich bewegendes Schiff nicht mehr auf die richtige Seite übergehen darf, wenn dies mangels genügender Entfernung von einem Gegenkommer nicht ohne Gefahr auszuführen ist (vgl. BGH VersR 1961, 80; Schaps/Abraham aaO Bd. III Art. 25 SSO Anm. 9).

Den Klägerinnen kommt hiernach für den von ihnen mit Recht geforderten Beweis eines Verschuldens der Beklagten kein Anscheinsbeweis wegen Verletzung einer Vorschrift der Seestraßen- oder Seeschiffahrtsstraßenordnung zu Hilfe.

III. Für die Begegnung der beiden Schiffe sind, da sie vor der Kollision außerhalb des Fahrwassers fuhren, Art. 18 und 19 SSO heranzuziehen. Das Berufungsgericht erachtet den Beweis eines Verschuldens der "A[REDACTED]" durch Verstoß gegen diese Vorschriften nicht für geführt. Die Kollisionsgefahr ist nach der Ansicht des Berufungsgerichts erst geschaffen worden, als "S[REDACTED]" kurz vor dem Zusammenstoß eine Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen hatte. Vorher sei "A[REDACTED]" schon auf 2.000 m Entfernung erkennbar einen "S[REDACTED]" nicht hindernden Kurs gefahren. Die Klägerinnen hätten nicht bewiesen, daß "S[REDACTED]" die "A[REDACTED]" schon auf 2.000 m Entfernung gesehen und bereits kurz vor oder in Höhe der Tonne E/15 eine Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen habe (S. 16 BU). Vielmehr sei die Darstellung der Beklagten unwiderlegt geblieben, nach der "S[REDACTED]" den Kurs erst geändert habe, nachdem sie auf 400 m Entfernung von "A[REDACTED]" ausgemacht worden war. Die Klägerinnen haben also nach der Beweismwürdigung des Berufungsgerichts nicht dargetan, daß sich beide Schiffe vor dem Steuerbordmanöver der "S[REDACTED]" auf entgegengesetzten oder sich kreuzenden Kursen so näherten, daß die Gefahr des Zusammenstoßes bestand (Art. 18, 19 SSO). Entgegen der Meinung der Revision hat daher eine Ausweichpflicht von "A[REDACTED]" nach Steuerbord nicht bestanden. Eine gefährliche Lage "grün an grün" (vgl. BOSA IV S. 373) hatte sich nicht ergeben.

Die Klägerinnen haben auch nach den Ausführungen des Berufungsgerichts über die zurückgelegten Entfernungen und Geschwindigkeiten die Darstellung der Beklagten nicht widerlegen können, daß die Kollisionsgefahr erst durch das nicht vorauszusehende Steuerbordmanöver der "S[REDACTED]" etwa eine Minute vor der Kollision herbeigeführt worden ist. "A[REDACTED]" habe dieser durch ein Manöver des letzten Augenblicks mit einer Backborddrehung zu begegnen gesucht, die keinesfalls einen Schuldvorwurf begründen könne. Ein Rechtsfehler des Berufungsgerichts bei dieser Beurteilung ist nicht ersichtlich.

IV. Das Berufungsgericht konnte bei dieser Sachlage auch ohne Rechtsfehler für nicht erwiesen halten, daß ein Ausguck von "A[REDACTED]" durch einen Hinweis auf die sich nähernde "S[REDACTED]" bereits in einer größeren Entfernung als 400 bis 500 m, in der sie nach der Darstellung der Beklagten erkannt wurde, an dem Verlauf etwas geändert hätte. Die Klägerinnen haben nach der Auffassung des Berufungsgerichts nicht bewiesen, daß der Kurs der Schiffe bereits in einer solchen Entfernung eine Kollisionsgefahr begründet die "A[REDACTED]" zum Ausweichen nach Steuerbord hätte veranlassen müssen, wenn "S[REDACTED]" ausgemacht worden wäre. Eine "unklare Situation", wie sie die Revision annimmt, ist nicht dargetan. Die Beibehaltung des Kurses von "A[REDACTED]" zum Spülgerüst trotz Zurufs eines Ausgucks wäre nicht fehlerhaft gewesen. Die Klägerinnen haben nicht bewiesen, daß zu einem Ausweichmanöver der "A[REDACTED]" mit entsprechendem Signal, wie es die Revision für nötig hält, Anlaß bestanden hat. Nahm "S[REDACTED]" eine unklare Situation an, so konnte sie zudem "A[REDACTED]" auf die Zweifel, ob diese ausweichen werde, durch ein Schallsignal aufmerksam machen (Art. 28 (b) SSO; vgl. Gutachten Buchholz Bd. I Bl. 162). Für den hinter "S[REDACTED]"

fahrenden Schiffsführer H[REDACTED] würde dasselbe gelten. Das Berufungsgericht brauchte dessen Fahrweise nicht besonders zu würdigen.

V. Mit Recht hat auch das Berufungsgericht angenommen, daß nach dem für erwiesen erachteten Sachverhalt für den Beklagten zu 3, den Führer der geschleppten Schute, kein Anlaß gegeben war, die Fahrweise seines Schleppers zu beanstanden und von ihm eine Kursänderung zu verlangen. Einen unzulässigen Kurs der "A[REDACTED]", der eine Kollisionsgefahr begründete, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt.

VI. Ohne Erfolg beanstandet die Revision auch die Darlegung des Berufungsgerichts, mit dem es ein Ausrüstungsverschulden durch Verwendung einer ungeeigneten Schlepptrasse verneint. Die Trasse ist unstreitig bei der Kollision gebrochen (S. 3 Tatbestand), also nicht schon vorher, wie sie Revision annimmt. Die Klägerinnen haben nicht dargelegt, daß die Trasse den an den Schiffsbetrieb bei normalem Verlauf zu stellenden Anforderungen nicht gewachsen gewesen wäre und daß es deshalb noch zu einer schweren Kollision zwischen der losgerissenen Schute und "S[REDACTED]" kam. Einer Kollision brauchte die Trasse nicht standzuhalten. Das Berufungsgericht hatte daher keine Pflicht, einen Sachverständigen zu vernehmen. Ein etwaiges Organisationsverschulden wegen fehlender Dienstanweisung für die Besetzung des Ausgucks ist keinesfalls für den Unfall ursächlich geworden.

VII. Hiernach bedarf es keiner Erörterung, ob das Berufungsgericht mit Recht § 839 BGB für die Haftung der Beklagten herangezogen hat, was die Revision bezweifelt.

Eine Haftung der Beklagten für den von den Klägerinnen geltend gemachten Schaden ist jedenfalls deshalb ausgeschlossen, weil der Beweis eines Verschuldens der Besatzung von "A [REDACTED]" oder "S 16" von ihnen nicht geführt worden ist

Stimpel

Liesecke

Fleck

Dr. Kellermann

Dr. Tidow