

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1898, RGBL 868,
§ 92; HGB § 735

- a) Aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht des Schiffsführers folgt die Verpflichtung, ein über den Schiffskörper hinausragendes Ruder nach dem Festmachen des Schiffs so zu legen, daß infolge der Enge des Fahrwassers in nahem Abstand passierende Schiffe tunlichst nicht gefährdet werden.
- b) Ein Schiff darf sich dem Heck eines anderen auch bei engem Raum zum Manövrieren jedenfalls nicht so weit nähern, daß es in den Drehkreis der über den Schiffskörper hinausragenden Ruderblätter des anderen Schiffs (z. B. eines mit einer Doppelrudieranlage ausgerüsteten Tankleichters) gerät.

BGH, Urt. v. 30. April 1959 - II ZR 120/58

OLG Bremen
LG Bremen

Verkündet
am 30. April 1959
Hirth, Just. Angest.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2491 000

I m N a m e n d e s V o l k e s

I n d e m R e c h t s s t r e i t

der T[REDACTED]-Reederei-Gesellschaft mit beschränkter
Haftung in Du[REDACTED]-Ru[REDACTED], Ta[REDACTED], ge-
setzlich vertreten durch ihre Geschäftsführer Direk-
tor Curt N[REDACTED], Gö[REDACTED] bei V[REDACTED], D[REDACTED]str. [REDACTED],
und Prokurist Werner Nö[REDACTED], Du[REDACTED], Sch[REDACTED]str. [REDACTED],

Klägerin, Widerbeklagten und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Carl W. H[REDACTED], Tankschiffahrt, in Ha[REDACTED]-
Bl[REDACTED], K[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte, Widerklägerin und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 16. April 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Bremen vom 1. April 1958 aufgehoben.

Auf die Berufung der Beklagten wird unter Zu-
rückweisung der Berufung im übrigen das Urteil
des Landgerichts Bremen, 1. Kammer für Handels-
sachen, vom 9. August 1956 dahin abgeändert:

- 1 a -

Der Klaganspruch ist dem Grunde nach zu einem Drittel im Rahmen des § 774 HGB gerechtfertigt. In Höhe von 1 554,90 DM nebst Zinsen wird die Klage abgewiesen.

Die Widerklage ist dem Grunde nach zu zwei Dritteln gerechtfertigt, der Zahlungsanspruch aber nur im Rahmen des § 114 des Binnenschiffahrtsgesetzes. In Höhe von 31 436,73 DM nebst Zinsen wird die Widerklage abgewiesen.

Der Rechtsstreit wird zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe der Ansprüche an das Landgericht Bremen zurückverwiesen.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten der Revision bleibt dem Landgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand :

Die Klägerin ist Eignerin des Motortankleichters "TRG 7", Heimathafen Du■■■■, 878 t Ladefähigkeit, 67 m lang, 8,40 m breit. Das Schiff ist mit einer Doppelruderanlage ausgestattet. Sie besteht aus zwei freihängenden Balance-Rudern, die im Deck in starken Halslagern gelagert sind. Die beiden Ruderblätter sind als Hohlkörper ausgebildet, deren äußere Kante über den Schiffsrumpf hinausragt, und zwar bei Mittschiffslage des Ruders und bei Hartruderlage (Steuerbord oder Backbord) um 700mm über die Scheuerleiste (Bargholz) des Schiffes. Bei voller Beladung des Schiffes liegt die obere Kante der Ruderblätter etwa 450 mm unterhalb der Wasseroberfläche.

Die Beklagte ist Reeder des im Seeschiffsregister eingetragenen Tankmotorschiffs "R■■■■", Unterscheidungssignal DHRU, Heimathafen Ha■■■■, 852 BRT, 62,51 m lang, 9,69 m breit.

TMS "Rü■■■■" lag am 19. Januar 1955 nachts um 3 Uhr im westlichen Teil des Ölhafens der Deutschen Vacuum Oil-Gesellschaft in Bremen nach Löschung klar zum Auslaufen an der Pier IV (Nordufer) außen neben dem Tankleichter "P■■■■". An der Pier III (Nordufer) lagen innen das Tankmotorschiff "No■■■■" und außen der Motortankleichter "TRG 7" vertäut. Die Breite der Ausfahrt aus dem westlichen Teil des Hafenbeckens in den breiteren Teil betrug infolgedessen etwa 35 m. Es herrschte Westwind Stärke 6. Zur Beratung der Schiffsführung befand sich ein Weserflußlotse an Bord des

TMS "R[REDACTED]", das in Ballast nach Einswarden sobald wie möglich auslaufen und seinen Liegeplatz für "TRG 7" freimachen sollte. Zur Assistenz für das Auslaufmanöver war der Motorschlepper "G[REDACTED]" beordert, der vorn an Backbord, Steven hafenauswärts, festgemacht hatte. Nach Abgabe des Schleusensignals legte "R[REDACTED]" von der "P[REDACTED]" mit Unterstützung durch den Schlepper ab. Der Schlepper suchte sodann "R[REDACTED]" durch Backborddrehung auf Auslaufkurs zu bringen. Auf "R[REDACTED]" wurde das Ruder auf Backbord gelegt und "Voraus ganz langsam" gefahren, um die Backborddrehung zu unterstützen. "R[REDACTED]" und der Schlepper "G[REDACTED]" gerieten bei diesem Manöver in die Lücke zwischen der Pier III und IV. "R[REDACTED]", auf dem außenbords mehrere Fender hingen, schob sich in Korkfenderabstand an der Scheuerleiste des "TRG 7" vorbei. Hierbei stieß der Schiffskörper von "R[REDACTED]" in Höhe des Plattenganges C gegen das Steuerbord-Ruderblatt des "TRG 7". Nach einer Schleifspur von 2 m drang das Ruderblatt zwischen den Spanten 29 und 30 (21,5 m von achtern) in den Schiffskörper ein, so daß ein Leck von 42 cm Länge und 12 cm Breite entstand. "R[REDACTED]" mußte auf Strand gesetzt werden. Das Ruderblatt des "TRG 7" wurde am äußeren Ende verbogen und sein Hohlkörper leck.

Die Parteien verlangen voneinander Ersatz des ihnen durch die Beschädigungen entstandenen Schadens. Sie haben ihre Schiffe in Kenntnis der erhobenen Forderungen auf neue Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat Ersatz der Kosten der Reparatur des Ruders von "TRG 7" nebst Dockkosten und Nutzungsverlust in Höhe von 2 332,35 DM nebst Zinsen verlangt.

Sie hat behauptet, der Schiffsführer des "TRG 7" habe das Ruder nach dem Festmachen an der Pier III mittschiffs gelegt und mit der Fußbremse gesichert. Das Ruder sei durch fehlerhaftes Manöver von "R[REDACTED]" beschädigt worden, die sich wegen des bei Tankschiffen üblichen, über das Heck hinausragenden Ruders in der gebotenen Entfernung habe halten müssen. Wenn das Ruder beim Unfall nicht mittschiffs gestanden haben sollte, so sei es durch die Sogwirkung der in seiner Nähe arbeitenden Schraube von "R[REDACTED]" nach Steuerbord gedreht worden. Eine Pflicht, das Ruder mittschiffs zu legen, habe im übrigen nicht bestanden.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat ferner Widerklage erhoben mit dem Antrage, die Klägerin zu verurteilen, 94 310,20 DM nebst Zinsen an die Beklagte zu zahlen und wegen dieser Forderung auch die Zwangsvollstreckung in das Motorschiff "TRG 7" zu dulden. Sie hat ein Verschulden der Schiffsführung von "R[REDACTED]" bestritten. "R[REDACTED]" habe "TRG 7" nur leicht berührt, wie dies im Hafen bei engem Fahrwasser häufig vorkomme und regelmäßig ohne nachteilige Folgen bleibe. Hier sei es nur deshalb zu Schäden an "R[REDACTED]" und am Ruder des "TRG 7" gekommen, weil das Ruder entgegen seemännischer Sorgfaltspflicht nicht landeinwärts oder mittschiffs, sondern Steuerbord gelegt worden sei, so daß es über die Bordwand in Richtung der Hafenausfahrt hinausgeragt habe. Bei Mittschiffslage sei eine Berührung ^{des Ruders} der "TRG 7" bei der Vorbeifahrt von "R[REDACTED]" unmöglich gewesen. Zum mindesten habe das überliegende Ruder gekennzeichnet oder gewahrschaut werden müssen.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil die Beklagte zur Zahlung von 1 580,55 DM an die Klä-

gerin verurteilt und im übrigen die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Widerklage hat es abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen und die Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klagantrag und den Antrag auf Abweisung der Widerklage weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe :

- I. Das Berufungsgericht ist bei der Beurteilung des Sachverhalts davon ausgegangen, daß das Ruder des "TRG 7" bei der Annäherung von "R[REDACTED]" hart Steuerbord gelegen hat. Gegen diese für die rechtliche Würdigung entscheidende Feststellung erhebt die Revision einige Verfahrensrügen, jedoch ohne Erfolg.
1. Zu der Behauptung der Klägerin, das Ruder des "TRG 7" sei erst beim Passieren von "R[REDACTED]" durch die Sogwirkung der Schraube aus der Mittschiffslage nach Steuerbord gedreht worden, hatte das Berufungsgericht den Sachverständigen He[REDACTED] gehört. Dieser hatte zwar eine gewisse, durch düsenartige Verengung der Wasserströmung zwischen den Schiffen entstehende Sogwirkung angenommen, aber entgegen der Auffassung des Privatgutachters der Klägerin den Schraubensog als zu gering bezeichnet, um selbst ein nicht mit der Bremse festgesetztes Ruder aus der Mittschiffslage zu bringen. Den Antrag der Klägerin auf Einholung eines Obergutachtens konnte das Berufungsgericht unbeachtet lassen, weil es sich bereits eine sichere Überzeugung von dem Hergang des Unfalls auf Grund einer erschöpfenden

Außerung des gerichtlichen Sachverständigen gebildet hatte. Diesem war insbesondere, worauf die Klägerin jetzt Wert legt, aus dem Vortrag der Klägerin (Schriftsatz vom 10. November 1956 S. 4) und der Zeichnung des Achterschiffs von "TRG 7" (Bl. 103 d.A.) bekannt, daß "TRG 7" ein Kreuzerheck hat. Für "R" ergab sich die Heckform aus dem Plan der Außenhautabwicklung. Der Sachverständige He hat auch die Heckformen bei seinem Nachtragsgutachten berücksichtigt, wie die Einzeichnung der entsprechenden Wasserlinienschnitte in die Zeichnung des Gutachters der Klägerin vom 19. Dezember 1957 (Bl. 170) ergibt. Gleichwohl hat der gerichtliche Sachverständige eine zur Drehung des Ruders ausreichende Sogwirkung verneint, und das Berufungsgericht konnte ihm ohne Verletzung des § 286 ZPO folgen.

2. Auch bei der Würdigung der Aussage des Zeugen B durch das Berufungsgericht tritt kein Rechtsfehler hervor. Das Berufungsgericht konnte die vor ihm gemachte Aussage B dahin verstehen, er habe entgegen seiner früheren Darstellung das Ruder nicht mittschiffs gelegt, sondern angenommen, das Ruder sei beim Anlegen durch die noch arbeitende Schraube automatisch in die Mittschiffslage gekommen, er habe es nur festzulegen gehabt. Da der Sachverständige He (Bl. 161) es bezweifelt hatte, ob das Ruder von selbst die Mittschiffslage eingenommen hat, war eine Würdigung der weiteren Aussage dahin, B habe sich über die Ruderlage geirrt und das Ruder tatsächlich ohne Kontrolle des Ruderanzeigers in der Steuerbord-Lage belassen, als er unter Deck ging, nicht ausgeschlossen. Zu einer Befragung der Parteien vor dieser Würdigung bestand kein Anlaß. § 139 ZPO ist nicht verletzt.

- II. Das Berufungsgericht hat bei der Prüfung, ob die Schäden am Ruder des "TRG 7" von der Schiffsführung von "R[REDACTED]" schuldhaft verursacht worden sind oder ob die Führung des "TRG 7" ihrerseits ein Verschulden an der Entstehung der Schäden von "R[REDACTED]" trifft, ausgeführt, "TRG 7" habe sein Ruder mittschiffs legen müssen und durch die Steuerbordlage die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers außer acht gelassen. Die Revision hält diese Auffassung für verfehlt. Jedoch ergibt das angefochtene Urteil keinen Rechtsfehler.

Ausdrückliche Vorschriften über die Ruderlage eines festgemachten Schiffes bestehen nicht. Das meint offenbar auch die Revision, wenn sie ausführt, das Berufungsgericht habe keine "Rechtspflicht", das Ruder mittschiffs zu legen, festzustellen vermocht. Gleichwohl kann sich aus allgemeinen Gesichtspunkten eine rechtliche Verpflichtung für die Schiffsführung ergeben, eine bestimmte Ruderlage zu unterlassen, um eine Gefährdung oder Verletzung Dritter zu verhüten. Zwar kann gemäß § 549 ZPO mit der Revision die Anwendung des § 52 Seeschiffsverkehrs-Ordnung (SSchSO) nicht gerügt werden, aus dem das Berufungsgericht in erster Linie die Pflicht des "TRG 7", das Ruder nach dem Festmachen nicht hart Steuerbord liegen zu lassen, entnommen hat. § 52 SSchSO gilt am Unfallort, der im Hafen Bremen liegt, nicht unmittelbar als Verordnung des Bundesministers für Verkehr (§ 1 Abs. 2 SSchSO), sondern kraft Verweisung in § 5 der Hafenordnung für die stadtbremischen Häfen vom 13. Dezember 1912 (Gesetzblatt S. 1), der die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Unterweser für anwendbar erklärt, soweit sie nicht durch die Hafenordnung geändert werden. Diese Verweisung bezog sich bei ihrem

Erlaß auf landesrechtliche Vorschriften, nämlich die auf einer Vereinbarung Preussens, Oldenburgs und Bremens beruhenden gleichlautenden polizeilichen Vorschriften für die Unterweser (Bekanntmachung des Senats der Freien Hansestadt Bremen vom 22. Mai 1901, Gesetzblatt S. 75). Die Übernahme der Vorschriften ist also nicht als solche reichsrechtlicher Bestimmungen erfolgt (vgl. BGHZ 10, 367, 361; Urt. des erkennenden Senats vom 27. Juni 1957 - II ZR 344/55 betr. Hamburger Hafenordnung). § 52 SSchSO gibt aber inhaltlich nur den Grundsatz des § 276 BGB für einen besonderen Fall wieder, wenn er vorschreibt, daß ein am Ufer festgemachtes Fahrzeug zur eigenen und zur allgemeinen Sicherheit der Schifffahrt jede Vorsichtsmaßregel treffen muß, damit alle Schäden verhindert werden, die durch das Vorbeifahren eines anderen Schiffs entstehen können. Das Berufungsgericht hat daher auch neben § 52 SSchSO die allgemeinen Grundsätze über die Sorgfaltspflicht herangezogen. Die Schuldfeststellung beruht also auch auf der Anwendung des Bundesrechts. Sie ist ohne Rechtsirrtum vom Berufungsgericht vorgenommen worden.

Die Verpflichtung, das Ruder nicht hart Steuerbord liegen zu lassen, konnte unbedenklich bereits aus der allgemeinen Rechtspflicht gefolgert werden, im Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen. Jeder, der eine Gefahrenquelle schafft, hat auch die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, die zur Abwendung der hieraus Dritten drohenden Gefahren nötig sind. Fehlen Sonderbestimmungen, die ein bestimmtes Verhalten vorschreiben, so kann sich die Pflicht zum Handeln aus dieser allgemeinen Rechtspflicht ergeben. Insbesondere ist für das nautische Verschulden anerkannt, daß neben

den Vorsichtsmaßnahmen, die durch ausdrückliche Vorschriften, z.B. in der Seestraßenordnung, der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung und der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung, gefordert werden, im Hinblick auf die seemännische Praxis oder die berufliche Übung der Binnenschiffahrt und die besonderen Umstände des Falles weitere Vorsichtsmaßregeln nötig werden können, die ebenfalls rechtlich geboten sind und deren Unterlassung daher rechtswidrig ist (vgl. Art. 29 SStrO, § 4 Abs. 4 SSchSO, § 4 BSchSO; Schaps, Das deutsche Seerecht, § 735 Anm. 13; Urt. des erkennenden Senats vom 6. März 1958 - II ZR 306/56, MDR 1958, 489 = Hansa 1958, 982).

Das Doppelruder des "TRG 7" hat Ruderblätter, die bis zu 70 cm über die Außenkante der Scheuerleiste des Schiffes hinausragen und sich bei voller Belastung des Schiffes unter Wasser befinden. "TRG 7" lag an der nur etwa 35 m breiten Ausfahrt in das weitere Hafenbecken des Ölhafens außen an "No. [REDACTED]". Das Auslaufen von "R. [REDACTED]", das bereits Schleusensignal gegeben hatte, stand bevor. Entgegen der Meinung der Revision kann es also nicht darauf ankommen, ob "TRG 7" nur kurze Zeit an "No. [REDACTED]" festgemacht hatte. Jedenfalls war mit Schiffsverkehr im Hafenbecken zu rechnen. Das erkennbar bevorstehende Manöver von "R. [REDACTED]" war wegen des herrschenden Windes, der Enge des Hafenbeckens und der Dunkelheit schwierig. Leichte Berührungen oder auch eine starke Annäherung im Bereich des Drehkreises der Ruderblätter waren nicht ausgeschlossen. Zwar ragen die Ruderblätter des "TRG 7" auch bei Mittschiffs-lage über die Scheuerleiste hinaus. Bei Anwendung durchschnittlicher Sorgfalt hat aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Führung von

"TRG 7" erkennen können, daß zwischen der Pier III und der Pier IV manövrierende Schiffe jedenfalls dann besonders durch die Ruderblätter gefährdet wurden, wenn das Ruder nach Steuerbord lag. Die Revision vermißt zu Unrecht Überlegungen des Berufungsgerichts, ob es sich hier bei dem Mittschiffs-Legen des Ruders nur um eine rechtlich belanglose Gewohnheit handelt. Das Berufungsgericht legt zutreffend dar, daß hier nicht nur die Befolgung einer Gewohnheit in Frage stand, sondern eine Vorsichtsmaßnahme, um die besondere Gefährdung auszuschließen, die sich ergab, wenn das Ruder in derjenigen Richtung über die Bordwand hinausragte, aus der etwa unter voller Ausnutzung des knappen Raumes sich bewegende Schiffe zu erwarten waren. Ob sich über die Ruderlage beim Festmachen eine Regel aufstellen läßt, insbesondere stets Mittschiffslage geboten ist, kann dahinstehen. Jedenfalls konnte das Berufungsgericht unbedenklich annehmen, daß hier nach dem Festmachen unter Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht eine Ruderlage beibehalten worden ist, bei der ein im Hafenbecken manövrierendes Schiff besonders stark gefährdet wurde, wenn es beim Passieren der Hafengege auch nur zu einer leichten Berührung kam. Zwar konnten, worauf die Revision hinweist, auch bei Mittschiffs- oder Backbordlage des Ruders Hafenbenutzer, etwa Boote, Barkassen oder Leichter durch das Ruder beschädigt werden, wenn sie sich dem Heck zu sehr näherten. Dieser sonstige Hafenverkehr mußte aber auf die Gefährdung durch die großen Ruderblätter seinerseits Rücksicht nehmen.

II. Ein Verschulden der Führung von "TRG 7" konnte auch ohne Rechtsirrtum angenommen werden, obwohl das Seeamt beiläufig im Rahmen der Untersuchung gemäß dem

Gesetz vom 28. September 1935 (RGBl I, 348) und auch das Landgericht ein solches verneint hatten. Die Frage des Verschuldens war vom Berufungsgericht auf Grund der Beweisaufnahme im Rechtsstreit unabhängig von der Auffassung des Seeamts zu prüfen. Das Seeamt hatte über die Lage des Ruders von "TRG 7" keine Feststellungen getroffen und die Frage der Verletzung einer allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht erörtert. Auch der Umstand, daß das Landgericht angenommen hatte, die Führung von "TRG 7" habe nicht mit der Annäherung eines anderen Fahrzeuges auf nur 70 bis 100 cm zu rechnen brauchen, schloß nicht aus, daß das Berufungsgericht zu einer gegenteiligen Auffassung kam und ein Verschulden feststellte. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine schuldhaftes Amtspflichtverletzung im Sinne des § 839 BGB vorliegt, mögen andere Grundsätze in Betracht kommen.

- IV. Das angefochtene Urteil beruht aber auf einem Rechtsirrtum, soweit es einen adäquaten ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Auslaufmanöver von "R[REDACTED]" und dem Ruderschaden von "TRG 7" sowie jedes Verschulden der Schiffsführung von "R[REDACTED]" bei der Entstehung dieses Schadens und des eigenen Schadens verneint. Der Zusammenstoß ist bei richtiger rechtlicher Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch gemeinsames Verschulden der beteiligten Schiffe herbeigeführt.

Das Auslaufmanöver von "R[REDACTED]" war nach den Umständen (Auslaufen über Heck, Wind, Enge des Fahrwassers, Dunkelheit) geeignet, zu einer dichten Annäherung oder sogar Berührung mit "TRG 7" zu führen. Es lag nicht außerhalb aller Wahrscheinlichkeit, daß "R[REDACTED]" mit dem Ruder des "TRG 7" in Berührung kam, wenn es in die Lücke zwischen der Pier III und der

Pier IV durch den Wind (Stärke 6 - 7) gedrückt wurde. Die Steuerbordlage des Ruders von "TRG 7" war auch kein für die Möglichkeit des eingetretenen Schadens ganz außergewöhnlicher, nach der Auffassung des Lebens überhaupt nicht in Betracht zu ziehender Umstand. Das ergibt sich schon daraus, daß das Seeamt die Mittschiffslage des Ruders beim festgemachten Schiff nicht als unbedingt notwendig betrachtet hat. Nach der Lage, wie sie sich bei dem Beginn des Auslaufmanövers einem objektiven Beurteiler darstellte, und wie sie für die Frage des ursächlichen Zusammenhanges maßgebend ist, kann nicht bezweifelt werden, daß nach der Lebenserfahrung ein Schadenseintritt am Ruder durch eine Berührung von "TRG 7" im Bereich des Hecks nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit lag. Daß sich später auf Grund der Berechnungen des Sachverständigen in der Beweisaufnahme zur Gewißheit des Berufungsgerichts ergeben hat, "R" habe nicht gegen das Ruder geraten können, wenn dieses mittschiffs gelegen hätte, ändert nichts daran, daß das Manöver seiner Anlage nach die Möglichkeit einer Heckberührung im Ruderdrehkreis und auch eine Berührung des Ruderblattes nicht von vornherein gänzlich ausschloß.

Die Berührung des "TRG 7" am Heck erscheint auch, wenn sie, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, nur eine leichte gewesen ist, als ein Zusammenstoß im Sinne der §§ 735, 736 HGB, der durch ein Verschulden der Besatzung beider Schiffe herbeigeführt worden ist. Mit dem Berufungsgericht ist davon auszugehen, daß leichte Berührungen, wie sie im belebten Hafenverkehr, insbesondere beim An- und Ablegen oder Hindurchfahren zwischen Schiffen, ständig vorkommen, sich regelmäßig nicht als schuldhaftes Zusammenstöße darstellen (Schaps,

Das deutsche Seerecht, Vorbem. vor § 734 Anm. 16; § 735 Anm. 20). Die Bauart der Schiffe ist hierauf eingerichtet (Barghölzer, Scheuerleisten, Fender). Auch bei genauestem Manövrieren lassen sich solche Berührungen nicht immer vermeiden. Hier liegt aber der Fall besonders, was das Berufungsgericht rechtsirrtümlich nicht beachtet hat. "R[REDACTED]" stieß am Heck gegen "TRG 7". Dieser Tankkahn hat eine bei solchen Fahrzeugen zulässige und häufig vorkommende Rudereinrichtung mit besonders großen Ruderblättern. Die als Hohlkörper ausgebildeten Ruderblätter ragen bis zu 70 cm über die Scheuerleiste hinaus. Das Berufungsgericht stellt fest, daß dem Kapitän von "R[REDACTED]" und dem beratenden Lotsen bekannt gewesen ist, daß Schiffe von der Art des "TRG 7" solche Doppelruderanlagen besitzen. Bei dem Passieren von "TRG 7" konnte von "R[REDACTED]" zwar ohne Verschulden ein Entlangscheuern an der Längswand des Schiffes unter Abschwächung durch Fender mit in Kauf genommen werden. Bereits die Annäherung im Drehkreis der Ruderblätter, deren genaue Lage und Größe nicht ausgemacht und berücksichtigt werden konnte, stellt sich aber als eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dar. Die festgestellte Berührung des Hecks des mit solcher Ruderanlage ausgerüsteten "TRG 7" nahe an der Mittelachse des Schiffes war mithin ein verkehrswidriges und schuldhaftes Verhalten. Das sonst im Hafenverkehr zunehmende Entlangscheuern an der Bordwand eines anderen Schiffes mußte jedenfalls am Heck eines Tankkahnes mit überstehenden Ruderblättern unterbleiben. Aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht (vgl. § 4 Abs. 4 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung) ist zu folgern, daß auch beim an sich zulässigen Manövrieren im knappen Raum das Eindringen in den über den Schiffskörper hinausreichenden Drehkreis der Ruderblätter einer solchen

Doppelruderanlage unzulässig ist. Auch bei vorsichtiger Annäherung ist in Hecknähe bei einem solchen Fahrzeug wegen der stets begrenzten Genauigkeit des Manövrierens auf so kurze Entfernungen nicht nur mit einem ungefährlichen Entlangscheuern oder leichten Gegenstoßen zu rechnen, sondern die erhebliche Beschädigung des Ruders und des eigenen Schiffes zu befürchten. Von jeder Schiffsführung ist daher zu verlangen, daß auf solche allgemein bekannten und üblichen Ruderanlagen bei Tankkähnen Rücksicht genommen wird, indem auch bei engem Raum für Schiffsbewegungen die Annäherung an das Heck im ganzen Drehkreis des Ruders, gleichviel welche Lage nach den Umständen üblich oder sonst zu erwarten ist, unterlassen wird. Aus diesem Grundsatz ist andererseits nicht zu entnehmen, daß ein Verschulden der Führung von "TRG 7" entfällt, weil sie darauf vertrauen durfte, es werde kein Schiff in den Drehkreis ihres Ruders kommen. Es handelt sich hierbei um eine aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht zu folgernde Vorsichtsmaßnahme, um den Eintritt von Gefahren zu verhüten. Sie entbindet nicht das mit einer solchen Ruderanlage ausgestattete Schiff von der Pflicht, alle nach den Umständen möglichen und zumutbaren Vorsichtsmaßnahmen seinerseits zu treffen. Ob § 45 SSchSO dem vom Seeamt und in den Vorinstanzen unter diesem Gesichtspunkt nicht beanstandeten Manövrieren von "R[REDACTED]" mit dem längsseit festgemachten Schlepper "G[REDACTED]" entgegengestanden hat, wie die Revision meint, kann vom Senat nicht geprüft werden, weil die Hafenordnung und damit hier die in ihr in bezug genommene Seeschiffahrtstraßen-Ordnung, wie ausgeführt, nicht revisibel ist (§ 549 ZPO).

Der Senat gelangt daher auf Grund des festgestellten Sachverhalts zu dem Ergebnis, daß der Zusammenstoß auch durch ein in der Berührung des Hecks von "TRG 7" liegendes Verschulden von "R[REDACTED]" herbeigeführt worden ist (§§ 736, 739 Abs. 1 HGB). Die Klägerin und die Beklagte sind somit zum Ersatz des Schadens, der den Schiffen durch den Zusammenstoß zugefügt worden ist, nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Zu Unrecht hat das Berufungsgericht angenommen, daß auch im Falle eines Verschuldens von "R[REDACTED]" die Klage ganz abzuweisen wäre, weil dieses Verschulden gegenüber dem von "TRG 7" völlig zurücktrete. § 254 BGB ist im Bereich des § 736 HGB nicht anwendbar (RGZ 78, 176). In jedem Falle eines beiderseitigen Verschuldens muß eine Verteilung des Schadens stattfinden (RGZ 94, 93). Diese Verteilung ist, weil vom Berufungsgericht rechtsirrtümlich unterlassen, nunmehr vom erkennenden Senat vorzunehmen, da keine weitere tatsächliche Erörterung nötig ist. Hierbei ist der Senat zu dem Ergebnis gelangt, daß der Zusammenstoß vorwiegend von "TRG 7" schuldhaft verursacht worden ist. Das nach Steuerbord überstehende Ruder hat hier eine besondere Gefahrenlage geschaffen. Bei dem herrschenden Wind und der Enge des Hafenbeckens mußte die Führung von "TRG 7", die auf das Auslaufen von "R[REDACTED]" wartete, um dessen Platz einzunehmen, damit rechnen, daß für "R[REDACTED]" das nach Steuerbord überliegende Ruderblatt gefährlich werden könnte, wenn das Schiff beim Passieren in die Lücke zwischen der Pier III und der Pier IV gedrängt wurde. Das Verschulden der Führung von "R[REDACTED]", die während eines an sich nicht zu beanstandenden und bei Mittschiffslage des Ruders glatt verlaufenden Manövers in den Heckbereich des "TRG 7" geriet, ist demgegenüber geringer zu bewerten. Der Senat hat eine Verteilung im

11

Verhältnis von 2 : 1 für angemessen erachtet.

Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Klage zu einem Drittel, die Widerklage zu zwei Dritteln dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären. Die hiernach unbegründeten Ansprüche waren abzuweisen. Die Einschränkung der persönlichen Haftung gemäß §§ 774, 114 BinnSchG war bereits in der Formel des Zwischenurteils zum Ausdruck zu bringen. Gemäß § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO war die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe der Ansprüche an das Landgericht zurückzuverweisen. Dem Landgericht war auch die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Revision vorzubehalten.

Dr. Nastelski

Dr. Haidinger

Dr. Nörr

Dr. Haager

Liesecke