

2

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 140/70

URTEIL

Verkündet am  
3. Juli 1972  
Kaufmann,  
Justizangestellte

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma E. W. [REDACTED]'s S. [REDACTED] en E. [REDACTED]  
N. V., vertreten durch ihren Vorstand, Koop W. [REDACTED],  
D. [REDACTED], M. [REDACTED] Willem V. [REDACTED], D. [REDACTED],  
C. [REDACTED], Egbert Lourens V. [REDACTED], D. [REDACTED],  
T. [REDACTED], Egbert W. [REDACTED], D. [REDACTED], T. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Firma M. [REDACTED] Shipping and Tourist Agency, B. [REDACTED] (Libanon),  
vertreten durch ihre Geschäftsführer Wa'il L. [REDACTED] und  
Josef A. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 5. November 1970 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 24. Oktober 1966 um 2.33 Uhr stießen auf der Elbe oberhalb Cuxhaven bei der Leuchttonne 17 das niederländische Küstenmotorschiff "I [REDACTED]" der Klägerin (376 BRT) und der libanesisische Dampfer "D [REDACTED]" der Beklagten (2.300 BRT) zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

"I [REDACTED]" fuhr elbeabwärts, "D [REDACTED]" elbeaufwärts, beide unter Lotsenberatung. Die Sicht war bei westlichen Winden 3 - 6 Bft gut, es lief Ebbstrom. Das Fahrwasser ist etwa 680 m breit. Beide Schiffe sind nach dem Unfall in Kenntnis der erhobenen Ansprüche auf neue Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin hat behauptet, der Zusammenstoß habe sich in der nördlichen Fahrwasserhälfte ereignet und sei durch ein falsches Backbordmanöver von "D [REDACTED]" verschuldet worden. "I [REDACTED]" sei dem Fahrwasser gefolgt und noch rechtzeitig nach Steuerbord ausgewichen. "D [REDACTED]" habe Kurs und Geschwindigkeit beibehalten und einen Warn-ton abgeben müssen. Die Klägerin hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 65.217,48 hfl oder deren Gegenwert in Deutscher Mark und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in "D [REDACTED]" wegen dieses Betrages beantragt.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und widerklagend die Verurteilung der Klägerin zur Zahlung von 93.868,44 DM begehrt. Sie hat behauptet, "I [REDACTED]" sei weit auf die falsche Fahrwasserseite geraten und habe zu spät seinen Kurs dem Fahrwasserverlauf anpassen wollen. Das von "I [REDACTED]" verspätet angeordnete Steuerbordmanöver sei nur verzögert ausgeführt worden. "D [REDACTED]" habe annehmen können, "I [REDACTED]" wolle das Fahrwasser zum Amerikahafen queren und habe nur als Manöver des letzten Augenblickes Backbordruder gegeben.

Das Landgericht hat die Klage zu 1/3 und die Widerklage zu 2/3 dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Im übrigen hat es Klage und Widerklage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Klägerin und der Beklagten die Klage zu 1/4 und die Widerklage zu 3/4 im Rahmen des § 774 HGB dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Im übrigen hat es Klage und Widerklage abgewiesen. Mit der Revision begehrt die Klägerin, die Beklagte unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zu verurteilen, an die Klägerin den Betrag von 48.913,11 hfl oder deren Gegenwert in Deutscher Mark (= 3/4 des Schadens der Klägerin) nebst



Zinsen zu zahlen und wegen dieses Betrages die Zwangsvollstreckung in den Dampfer "D [REDACTED]" zu dulden. Ferner begehrt die Klägerin, die Widerklage insoweit abzuweisen, als die Beklagte mehr als 23.467,11 DM (= 1/4 des Schadens der Beklagten) verlangt. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat zutreffend deutsches Recht (§§ 735 ff HGB) angewandt, da der Libanon, dessen Flagge "D [REDACTED]" führte, nicht Mitgliedsstaat des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 ist. Es ist zu der Überzeugung gelangt, daß "I [REDACTED]" in der Fahrwasserkrümmung der Elbe bei Tonne 17 nicht frühzeitig genug vor dieser Tonne seinen Kurs dem Fahrwasserverlauf angepaßt und infolgedessen die nördliche, für sie rechte Fahrwasserhälfte verlassen hat. Damit habe "I [REDACTED]" schuldhaft gegen das Rechtsfahrgebot (§ 35 SSchSO von 1961) verstoßen und die Gefahrenlage heraufbeschworen. Die Revision meint, das Berufungsgericht hätte auf Grund der Beweisaufnahme nach den örtlichen Verhältnissen, wie sie in der Seekarte dargestellt seien, zu dem Ergebnis gelangen müssen, der Kollisionsort habe in der nördlichen Fahrwasserhälfte gelegen. Es habe keine klaren Feststellungen über ein fehlerhaftes Verhalten der "I [REDACTED]" getroffen, sondern nur Unterstellungen vorgenommen. Danach bleibe die Möglichkeit bestehen, daß "I [REDACTED]" auf dem von der Feuerleitlinie gekennzeichneten Kurs gefahren und nicht in die südliche Fahrwasserhälfte geraten sei. Die Rüge ist nicht begründet.

Das Berufungsgericht hat den Kollisionsort nicht genau zu bestimmen vermocht. Es hat nur unterstützend zu den anderweit über die Fahrweise der "I [REDACTED]" angestellten Erwägungen angeführt, daß er etwa in der Mitte des Fahrwassers südlich der Tonne 17 gelegen haben werde, wenn von den Angaben ihres Kapitäns über die Entfernung von der Tonne 17 im Zeitpunkt der Kollision (2 bis 3 Kabellängen = 370 bis 555 m) ausgegangen werde. Da "Ijsselborg" vor dem Zusammenstoß mit Hart-Steuerbordlage noch annähernd einen Viertel-Drehkreis beschrieben habe, werde klar, daß "I [REDACTED]" erheblich auf die falsche Seite des Fahrwassers gelangt sein müsse (S. 14 BU). Die Revision meint, die Strecke von der Tonne 17 über den Unfallort bis zur Fahrwassergrenze nach Süden betrage 1.200 - 1.300 m, so daß der Unfallort bei der Entfernung der Tonne 17 von 2 - 3 Kabellängen noch im nördlichen Fahrwasser gelegen haben müsse. Das Fahrwasser ist aber, wie die Karte ergibt (vgl. auch Gutachten Bl. 149 GA) nur etwa 680 m breit. Der Schluß des Berufungsgerichts, "I [REDACTED]" müsse, wenn die Entfernungsangabe ihres Kapitäns als richtig angenommen werde, erheblich auf die falsche Fahrwasserseite geraten sein, ist nach den örtlichen Gegebenheiten nicht unmöglich. Der Revision ist auch nicht zu folgen, wenn sie meint, nach der Lage des Unfallortes könne "I [REDACTED]", wenn sie, wie das Berufungsgericht annehme, auf der Grenze des Leitsektors für die auslaufende Schifffahrt gefahren sei, noch nicht über die Fahrwassermitte hinaus gelangt sein. Der Unfallort ist nicht festgestellt. Das Berufungsgericht hat aber ausgeführt, aus der Beweisaufnahme ergäben sich keine überzeugenden Anhaltspunkte dafür, daß die Kollision, wie die Klägerin meint, südöstlich der Tonne 17 und in der nördlichen Fahrwasserhälfte stattgefunden habe.

Die Revision vermag nicht darzutun, daß diese Würdigung die örtlichen Gegebenheiten außer acht läßt. Das Berufungsgericht hat aus den nach der Beweisaufnahme allein in Betracht kommenden Kursen von "I [REDACTED]" geschlossen, daß sie in das südliche Fahrwasser geraten mußte. Wenn sie, wie ihr Lotse bekundet habe, der Leitsektorengrenze des Feuers Cuxhaven folgte, habe sie eben oberhalb der Tonne 17 ihren Kurs auf 324 Grad rw ändern müssen. Das sei nicht geschehen. Auch der von "I [REDACTED]" angegebene und vom Lotsen und Steuermann bestätigte Kompaßkurs von 300 Grad = 295 Grad rw habe schon etwa in Höhe der Tonne 18 nach Steuerbord korrigiert werden müssen, um in der richtigen Fahrwasserhälfte zu bleiben. Das Berufungsgericht stellt hiernach eindeutig fest, daß "I [REDACTED]" die nach den Peilungen der Feuer oder nach dem Kompaßkurs erforderlichen Kursänderungen nicht vorgenommen und deshalb die Mitte des Fahrwassers nach Süden überschritten hat. Die Ansicht der Revision, das Berufungsgericht habe bloße, nicht gerechtfertigte Unterstellungen vorgenommen, trifft mithin nicht zu.

II. Auch die Feststellungen des Berufungsgerichts über den Kurs von "D [REDACTED]", nach denen diese nicht auf die falsche Seite des Fahrwassers gelangt sei und sich südöstlich der Tonne 17, wo die Kollision nach der Darstellung der Klägerin stattgefunden haben soll, klar in der Südseite des Fahrwassers befunden habe, können von der Revision nicht als unmöglich beanstandet werden. "D [REDACTED]" ist in höchstens 350 m Abstand an der "A [REDACTED] L [REDACTED]" vorbeigefahren (S. 12 BU). Auch bei einem Kurs von 138 Grad rw (140 Grad aK) bereits ab "A [REDACTED] L [REDACTED]" blieb sie bei diesem Abstand südöstlich der Tonne 17 im südlichen Fahrwasser (vgl. die Seekarte und die entsprechende Lagekarte des Sachverständigen H [REDACTED]).

III. Die Revision vermag auch nicht darzutun, das Ausweichemanöver von "I [REDACTED]" nach Steuerbord nach Regel 19 SSO, § 2 SSchSO sei so rechtzeitig vorgenommen worden, daß die Gefahrenlage durch das Fahren im falschen Fahrwasser bei richtigem Verhalten von "D [REDACTED]" noch hätte behoben werden können. "I [REDACTED]" befand sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts noch im falschen Fahrwasser, als die Steuerbord-Kursänderung vorgenommen wurde. "D [REDACTED]" konnte, wie das Berufungsgericht ausführt, zunächst darauf vertrauen, daß "I [REDACTED]" rechtzeitig die erforderliche Kursänderung nach Steuerbord in das rechte Fahrwasser vornehmen werde, und daher seinen Kurs und seine Geschwindigkeit zunächst beibehalten. Als "D [REDACTED]" Osterhöft passiert hatte und "I [REDACTED]" immer noch keine Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen hatte, nahm der Lotse von "D [REDACTED]" nunmehr an, "I [REDACTED]" wolle den Bug von "D [REDACTED]" kreuzend den Amerikahafen anlaufen (S. 15 BU). Die Schiffsführung von "I [REDACTED]" erkannte auch, daß es an der Zeit war, nach Steuerbord abzdrehen, nahm aber die Fahrt nicht aus dem Schiff, als das Schiff auf das Rudermanöver nicht sofort drehte (S. 14 BU). Auf die Entfernung der Schiffe in Metern im Zeitpunkt der Steuerborddrehung, deren Feststellung die Revision vermißt, kommt es für die Frage der Rechtzeitigkeit nicht an. "I [REDACTED]" fuhr jedenfalls im falschen Fahrwasser und rief den Eindruck hervor, sie wolle Steuerbord an Steuerbord passieren. Sie kreuzte die Buglinie der "D [REDACTED]" (S. 16 Abs. 2 BU) derart, daß diese, die ihren Kurs beibehalten mußte (Regel 21 SSO), zu einem unzulässigen Backbordmanöver in demselben Augenblick verleitet wurde, in dem "I [REDACTED]" doch noch, seiner Ausweichtpflicht verspätet nachkommend, nach Steuerbord ging (S. 16 BU).

h

IV. Mit Recht hat das Berufungsgericht ein grobes Verschulden von "I [REDACTED]" gemäß § 736 HGB angenommen, die in dem durch Feuer und Tonnen gut gekennzeichneten, viel befahrenen Elbefahrwasser bei klarer Sicht erheblich auf die falsche Seite geraten ist und sich der nautischen Situation nicht mehr gewachsen gezeigt hat, als sie gefahrdrohend wurde. Die festgestellten Verstöße von "D [REDACTED]" (keine Herabsetzung der Geschwindigkeit, kein Warnton nach Regel 28 (b) SSO bei unklarer Annäherung, falsches Backbordmanöver, nachdem "I [REDACTED]" aber den Eindruck erweckt hatte, zum Amerikahafen zu fahren), konnte es ohne Rechtsverstoß nach § 736 HGB geringer bewerten und eine Verteilung des Schadens im Verhältnis 3 : 1 vornehmen.

Stempel

Dr. Bauer

Liesecke

Dr. Tidow

Fleck