

II ZR 143/59

Verkündet
am 7. November 1960
Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Reeders Achille L [REDACTED], N [REDACTED],
Via N [REDACTED] M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die O [REDACTED] L [REDACTED] (M [REDACTED] Z [REDACTED]) N.V.,
vertreten durch ihren alleinigen Geschäftsführer A. V [REDACTED]
in R [REDACTED], W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 7. November 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Haager, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats
des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom
21. April 1959 wird auf Kosten des Beklagten zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der dem Beklagten gehörende, die italienische Flagge führende Dampfer "O [REDACTED]", 7.202 BRT, 134 m lang, 17,38 m breit, ging am 20. Dezember 1954 vor der Ausreise aus dem Hafen Hamburg gegen 15 Uhr zur Übernahme von Proviant mit Genehmigung des Oberhafenamts auf der Nordseite der Elbe in der zum Hafengebiet gehörigen sog. Kuhle unterhalb der Landungsbrücke von Neumühlen vor Anker. Gegen 17 Uhr verließ das der Klägerin gehörende, die niederländische Flagge führende MS "Prins Willem van O [REDACTED]", 7.328 BRT, 134,12 m lang, 18,97 m breit, den Kaiser-Wilhelm-Hafen und fuhr unter Assistenz eines Elblotsen im nördlichen Fahrwasser elbeabwärts. Beim Passieren der Liegestelle des Dampfers "O [REDACTED]" kam es zwischen beiden Schiffen um 17,18 Uhr zu einem Zusammenstoß. MS "Prins Willem van O [REDACTED]" (im folgenden "P.W.v.O.") stieß mit seiner Steuerbordseite gegen den Steven des Dampfers "O [REDACTED]" (im folgenden D. "O."). Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. Sie sind auf neue Reisen ausgesandt worden.

Zur Zeit der Kollision lief Ebbstrom. Der Wind wehte aus westlicher Richtung mit Stärke 6 bis 7. Es war dunkel, die Sicht war klar.

Mit der Klage begehrt die Klägerin Ersatz für den an ihrem Schiff entstandenen Schaden, den sie auf 323 898,45 hfl nebst Zinsen berechnet hat, sowie Verurteilung zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das Schiff des Beklagten und Feststellung seiner Verpflichtung zum Ersatz allen weiteren Schadens aus der Kollision, insbesondere der Kosten der von ihr dem Beklagten gestellten Bankverpflichtung. Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt und mit der Widerklage Ersatz des am D. "O." entstandenen Schadens begehrt, den er auf 8 570,52 US-Dollar, 883 884 ital. Lire und 872,09 DM berechnet, sowie Verurteilung zur Duldung der

- 3 -

Zwangsvollstreckung wegen dieser Beträge in das Schiff der Klägerin.

Die Klägerin hat geltend gemacht: D. "O." habe nicht während der Dunkelheit an seiner Liegestelle bleiben dürfen. Er habe schräg zum Strom im Fahrwasser noch über die 10-Meter-Linie (ungefähre Verbindungslinie der Peiltiefen von 10 m unter Kartennull gemäß Peilung vom Januar 1956) hinausgelegen, und als vorderes Ankerlicht habe nur eine Kabel Lampe in Höhe von 2 bis 2,50 m über Deck am vorderen Flaggstock gehangen, die vom MS "P.W.v.O." nicht zu sehen gewesen sei. Die Decksbeleuchtung sei nicht eingeschaltet gewesen. Am Heck sei kein auf- und niederbewegtes Licht gezeigt worden. Warnungstöne seien bei Annäherung nicht gegeben worden.

Der Beklagte hat geltend gemacht, D. "O." habe an erlaubter Stelle gelegen, ohne die elbeabwärts gehende Schifffahrt zu behindern, und sei vorschriftsmäßig beleuchtet gewesen. Als vorderes Ankerlicht habe an der Spitze des 6,30 m hohen Flaggstocks eine 100 Watt Birne gebrannt. Auch das Hecklicht sei ordnungsmäßig gewesen. Weitere Lichter seien nicht zu zeigen und keine Schallsignale zu geben gewesen. MS "P.W.v.O." sei mit 10 Knoten zu schnell und ohne den erforderlichen sorgfältigen Ausguck gefahren. Die vom Lotsen angeordneten Manöver "hart Backbordruder" und "voll voraus", die die Kollision verhindert haben würden, seien vom I. Offizier durch das Manöver "voll rückwärts" gehemmt worden. Dadurch sei es zur Kollision gekommen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und die Widerklage dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Oberlandesgericht, dessen Urteil Hansa 1959 S. 2604 abgedruckt ist, hat den Zahlungsanspruch der Klage dem Grunde nach für berechtigt erklärt und die beantragte Feststellung getroffen, soweit



sie die Kosten der Bankverpflichtung betrifft. Die Widerklage hat es abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des ersten Urteils, während die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Für die Beurteilung der Ersatzpflicht wegen des den Schiffen bei dem Zusammenstoß zugefügten Schadens gilt nicht, wie das Berufungsgericht annimmt, deutsches Recht, weil der Zusammenstoß in deutschen Gewässern stattgefunden hat. Vielmehr sind die Grundsätze des Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913, 49) maßgebend, da die Niederlande und Italien Vertragsstaaten sind. Nach Art. 1 gilt das Abkommen ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern sich der Zusammenstoß ereignet hat. Die hier in Betracht kommenden Bestimmungen des Abkommens (Art. 3, 4) entsprechen aber den §§ 735, 736 HGB, die das Berufungsgericht herangezogen hat.

II. Das Berufungsgericht führt aus, es sei zwar nicht zu beanstanden, daß D. "O." im Zeitpunkt der Kollision in der sog. Kuhle bei Neumühlen vor Anker gelegen habe, wohl aber, wie er dort gelegen habe. Infolge des Windes und des Ebbstroms sei der vor Anker liegende D. "O." in eine Schräglage von 45 ° geraten und habe etwa 20 m mit dem Steven über die 10 m-Linie des Fahrwassers hinausragend und mit dem Heck elbeabwärts etwa an der 5 m -Linie im Fahrwasser gelegen. Er habe aber, um die durchgehende Schifffahrt nicht zu behindern, stromrecht unmittelbar an der 5 m -Linie liegen müssen.

Die Revision meint, die Begründung des Berufungsgerichts für die Lage des D. "O." im Fahrwasser sei fehlerhaft und in

sich widerspruchsvoll. Der Steven könne nicht 20 m über die 10 m Linie hinausgedrückt worden sein, vielmehr müsse der Ebbstrom das Heck in Stromrichtung gedreht haben. Das Berufungsgericht habe übersehen, daß nur ein Buganker gesetzt gewesen sei. Die Rüge ist unbegründet.

Das Berufungsgericht ist übereinstimmend mit den Sachverständigen zu dem Ergebnis gekommen, Wind und Strom in ihrem Zusammenwirken hätten das vor seinem Steuerbordbuganker mit etwa 58 m langer Kette liegende Schiff derart in eine Schräglage gebracht, daß der Steven über die 10 m -Linie hinausgedrückt worden sei. Der Sachverständige Wertefrongel hatte sogar eine Versetzung des Stevens um 40 bis 50 m über die 10 m -Linie angenommen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Feststellung des Berufungsgerichts etwa denkgesetzlich unmöglich sein sollte. Das vor dem Buganker liegende Schiff war gleichzeitig den in verschiedenen Richtungen wirkenden Kräften des Windes und des Ebbstroms ausgesetzt.

III. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsirrtum die Lage des D. "O." als unzulässig bezeichnet. Es nimmt an, daß D. "O." so nahe wie möglich zum Ufer hätte liegen müssen und die durchgehende Schifffahrt nur so wenig wie möglich hätte behindern dürfen. Der das Ankern im Fahrwasser oder in dessen Nähe betreffende § 48 SSchStrO hat nach den Ausführungen des Berufungsgerichts während der Geltungsdauer der Hafenordnung und damit im Zeitpunkt der Kollision im Hamburger Hafen nicht gegolten. Davon ist für die Revisionsinstanz auszugehen (§ 549 ZPO). Die Auffassung des Berufungsgerichts über die falsche Art des Ankerns findet ihre rechtliche Stütze in der allgemeinen Rechtspflicht, bei der Teilnahme am Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen und diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die zur Abwendung

der Dritten drohenden Gefahren erforderlich sind (BGHZ 19, 124, 127; BGH LM BGB § 823 (DC) Nr. 19). Diese Pflicht tritt neben die Verpflichtungen, die sich aus den für das Handeln im Verkehr im einzelnen ergangenen Vorschriften ergeben (RGZ 165, 159). In der Schifffahrt hat dieser Grundsatz seinen Ausdruck in Art. 29 der Seestraßenordnung (= SStrO) und im § 4 Abs. 3 Seeschiffahrtsstraßenordnung (= SSchStrO) gefunden. Dort wird hervorgehoben, daß keine der besonderen Vorschriften den Reeder, den Führer oder die Mannschaft eines Fahrzeuges von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern oder Signalen oder im Halten des nötigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln befreien soll, die durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände geboten sind. Im Hafen Hamburg sind die Seestraßenordnung und die Seeschiffahrtsstraßenordnung nur kraft der Verweisungen in § 2 der Hafenordnung vom 31. Dezember 1933 (jetzt § 2 Hafengesetz vom 21. Dezember 1954, HambGVBl S. 169) anwendbar. Die Hafenordnung und das Hafengesetz gelten jedoch nicht über den Bezirk des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg hinaus, so daß die Revision nicht darauf gestützt werden kann, daß die Entscheidung des Berufungsgerichts auf deren Verletzung beruhe (vgl. BGH LM ZPO § 549 Nr. 48 betr. Hamburgische Wege-
reinigungVO). Der allgemeine Rechtsgrundsatz über die Abwendung von Gefahren ist aber in seiner Geltung für die Haftung nach dem Übereinkommen vom 23. September 1910, §§ 734 ff HGB nicht von der Erwähnung in den landesrechtlichen Bestimmungen abhängig. Das Revisionsgericht ist daher zur Nachprüfung seiner Anwendung berufen, unabhängig von der Beurteilung der Frage, wann eine im Landesgesetz in Bezug genommene bundesrechtliche Vorschrift revisibel ist (BGHZ 10, 367, 371).

Die Anwendung des erwähnten Rechtsgrundsatzes durch das

Berufungsgericht ist nicht zu beanstanden. Die Revision meint, das vom Oberhafenamt erlaubte Ankern in der Kuhle bei Neumühlen habe es mit sich gebracht, daß unter den nicht ungewöhnlichen Strom- und Windverhältnissen ein Teil des Schiffes über die 10 m -Linie des Fahrwassers in den Strom hineingeragt habe. Jedes andere Schiff hätte dies berücksichtigen müssen. Das Berufungsgericht hat aber festgestellt, daß die elbeabwärts gehende Schifffahrt erheblich dadurch gefährdet worden ist, daß D. "O." schräg im Fahrwasser etwa 20 m über die 10 m -Linie hinausgelegen hat. Damit hat er sich im Bereich des von den großen Seeschiffen in Anspruch genommenen Teils des Fahrwassers befunden. Die Erlaubnis des Oberhafenamts deckte ein solches Ankern nicht. War, wie das Berufungsgericht feststellt, die Kuhle bei Neumühlen überhaupt kein regelmäßiger Ankerplatz für größere Seeschiffe, so mußte die Gefahr für die elbeabwärts gehenden Schiffe noch erheblich vermehrt werden, wenn ein Schiff bei Dunkelheit über die 10 m -Linie hinaus im Fahrwasser lag. Da die Elbe als enges Fahrwasser anzusehen ist (vgl. § 3 Abs. 4 SSchStrO; RGZ 19, 14, 16 für den Hafen Hamburg), hatte sich die elbeabwärts gehende Schifffahrt an der Nordseite des Fahrwassers zu halten (vgl. Art. 25 SStrO) und kam damit in den Bereich des Stevens von D. "O.".

Das Berufungsgericht hat auch festgestellt, daß diese Lage vermeidbar und mit dem Ankern in der Kuhle nicht zwangsläufig verbunden gewesen ist. Es führt aus, das Schiff habe stromrecht unmittelbar an der 5 m Linie, wenn nicht durch Legen des Ruders, so durch Laufenlassen der Maschine gehalten werden können. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe die technische Möglichkeit, mit der Maschine den Ebbstrom totzulaufen, auf Grund einer mißverstandenen Äußerungen des Sachverständigen Koch ohne genügende Befragung eines

Sachverständigen und für den Beklagten überraschend angenommen. Ein Verfahrensfehler des Berufungsgerichts ist aber nicht dargetan.

Das Berufungsgericht bringt genügend deutlich zum Ausdruck, daß dann, wenn Ruderlegen nicht ausgereicht haben sollte, das Schiff dauernd stromrecht zu halten, dies durch Maschinenmanöver hätte ermöglicht werden können. Das Berufungsgericht meint also nicht, daß ein dauerndes Laufen der Maschine in der Art nötig gewesen wäre, daß gerade der Ebbstrom ausgeglichen wurde. Eine solche Auffassung könnte allerdings, wie der Revision zuzugeben ist, Bedenken unterliegen, weil die Äußerungen der Sachverständigen nicht ergeben, daß ein solches Manövrieren nautisch überhaupt möglich gewesen wäre. Das Berufungsurteil ist vielmehr dahin zu verstehen, daß ein Zusammenwirken von Rudermanövern mit zeitweisen Maschinenmanövern geeignet gewesen wäre, eine stromrechte Lage herbeizuführen und aufrechtzuerhalten. Es mag sein, daß ein solches Manövrieren, das ständige Kontrolle und Korrektur der Schiffslage erfordert hätte, das Schiff "unruhig" gemacht hätte, wie die Revision meint. Das Berufungsgericht verstößt aber gegen keinen Erfahrungssatz und hält sich im Rahmen der ihm zustehenden Würdigung der Sachverständigenbeweise, wenn es eine solche Kontrolle der Schiffslage für möglich hält. Der Sachverständige Wertefrongel, auf den sich das Berufungsgericht in erster Linie stützt, hatte ausgeführt, das Ruderlegen würde genügt haben. Auch der zur Assistenz beordnete und bei D. "0." liegende Schlepper hätte D. "0." beim Drehen unterstützen können. Der Sachverständige hatte ferner dargelegt, daß die richtige Ankerlage mit dem Bug zum Land gewesen wäre, weil das tiefer liegende Heck des in Ballast fahrenden Schiffes mit Ruder und M a s c h i n e besser für ein Manövrieren klar ge-

blieben wäre. Das Überschreiten der 10 m -Linie sei durch Ruderlegen gänzlich zu verhindern gewesen. Auch die Revision hält es für möglich, daß mit der Maschine vorübergehend eine stromrechte Lage hätte erzielt werden können. Auf Grund der Äußerungen der Sachverständigen konnte das Berufungsgericht ohne Verletzung des § 286 ZPO zu der Ansicht gelangen, daß der richtige Einsatz der Maschine in Verbindung mit dem Ruderlegen es in jedem Falle nautisch ermöglicht hätte, in der Kuhle so zu ankern, daß das Schiff nicht in den über 10 m tiefen Teil des Fahrwassers, die eigentliche Fahrrinne für Seeschiffe, hineinragte.

IV. Auch die schuldhafte Verursachung der Kollision durch die Schräglage des Schiffes im Fahrwasser über die 10 m -Linie hinaus ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsfehler für gegeben erachtet worden. Die Führung des D. "O." mußte damit rechnen, daß passierende Schiffe das Fahrwasser mindestens bis zur 10 m -Linie in Anspruch nehmen und unter Umständen aus irgendwelchen Gründen (z.B. Verdecken der Ankerlichter durch Rauch) nicht in der Lage sein würden, D. "O.", auch wenn er - wovon hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auszugehen ist - die vorgeschriebenen Lichter zeigte, rechtzeitig auszumachen und ihm auszuweichen. Die Führung von D. "O." konnte sich nicht, wie die Revision meint, darauf verlassen, daß passierende Seeschiffe wegen eines etwaigen Ankerliegers in der Kuhle überhaupt nicht bis an die äußerste, nach dem Tiefgang für sie in Betracht kommende Grenze der ihnen zustehenden Fahrwasserseite gehen würden.

V. Das Berufungsgericht hat entgegen der Meinung der Revision auch nicht gegen § 286 ZPO verstoßen, indem es den II. Offizier des D. "O.", G [REDACTED], nicht vernommen hat.

Dieser Zeuge ist in der Berufungsinstanz nur noch im Zusammenhang mit der Frage, ob die Brücke von D. "O." mit einem Wachoffizier besetzt war und welche Maßnahmen von diesem zu ergreifen gewesen wären, benannt worden (Bl. 538 GA). Das Berufungsgericht unterstellt aber, daß auf der Brücke von D. "O." ein wachhabender Offizier war (S. 34 UA). Auf die Vernehmung des Zeugen G. [REDACTED] konnte es mithin nicht mehr ankommen, da die notwendigen Maßnahmen, um D. "O." stromrecht außerhalb der 10 m -Linie zu halten, nicht getroffen worden sind.

VI. Das Berufungsgericht sieht ein Verschulden der Führung des D. "O." auch darin, daß sie keinerlei besondere Maßnahmen getroffen hat, um elbeabwärts kommende Schiffe auf D. "O." aufmerksam zu machen. Dieser habe bei starkem Schiffsverkehr und verhältnismäßiger Enge des Fahrwassers an einer die stromabwärts gehende Schifffahrt sehr gefährdenden, nur selten von größeren Schiffen zum Ankern benutzten Stelle gelegen, an der zahlreiche Lichter der Umgebung das Ausmachen der Ankerlichter erschwert hätten. Die Revision meint, daß D. "O." sich auf die vorgeschriebenen Ankerlichter habe beschränken dürfen. Dieser Auffassung ist nicht zu folgen. Die Lage des Schiffes erforderte weitere Sicherungsmaßnahmen nach ausdrücklichen Vorschriften oder auf Grund der besonderen Umstände des Falles.

Allerdings kann dem Berufungsgericht nicht darin beigegeben werden, daß es der Führung von D. "O." vorwirft, sie habe es unterlassen, die Decksbeleuchtung und die Arbeitslampen bei Annäherung eines elbeabwärts fahrenden Schiffes einzuschalten. Es ist anerkannt, daß zur Vermeidung von Gefahren die Führung oder das Zeigen noch anderer Lichter als der vorgeschriebenen und zugelassenen gestattet ist und auch nötig sein kann. So hat z.B. das Reichsgericht (RGZ 83, 141) ausge-

führt, daß es notwendig sein könne, nachts die Schiffsseite zu beleuchten, um den Lotsen zu übernehmen. Die hierbei verwendeten Lichter (z.B. Arbeitslampen) sind alsdann so anzubringen, daß sie mit den vorgeschriebenen Lichtern nicht verwechselt werden können und deren Sichtbarkeit nicht beeinträchtigen sowie den Ausguck nicht behindern (Art. 1 (b) SStr0; § 6 Abs. 2 SSchStr0). Der Gebrauch von Lichtern zur Unterrichtung anderer Schiffe über die Lage des Schiffs und zur Verhütung von Kollisionen ist aber für alle vorkommenden Fälle in der Seestraßenordnung und der Seeschiffahrtsstraßenordnung geregelt worden. Wenn es für ein Schiff nötig ist, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, darf es nach Art. 12 SStr0 außer den vorgeschriebenen Lichtern ein Flackerfeuer zeigen. Liegen besondere Umstände vor oder erfordert es die seemännische Praxis, so muß dieses Signal gezeigt werden (Art. 29 SStr0). Für den Fall des Ankerns im Fahrwasser sieht § 18 SSchStr0 ein am Heck auf und nieder zu bewegendes Licht vor. Die Decksbeleuchtung und die Arbeitslampen des Schiffs, die ihrer Natur nach nicht dazu bestimmt sind, auf das Schiff und seine Lage aufmerksam zu machen, werden im Gesetz auch nicht als Hilfsmittel, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, erwähnt. Eine seemännische Praxis, die sich dahin entwickelt haben könnte, diese Beleuchtung in besonderen Fällen allgemein zur Warnung anderer Schiffe mitzuverwenden, ist vom Berufungsgericht nicht festgestellt worden. Aus der eingehenden Regelung des Gebrauchs von Lichtern zum Zwecke der Abwendung von Gefahren für andere Schiffe ist zu entnehmen, daß mit ihrer Beachtung die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erfüllt ist, soweit Lichter in Frage stehen. Es mag sein, daß im Einzelfall, wie auch die vom Berufungsgericht gehörten Sachverständigen bestätigen, durch eine Beleuchtung des Decks oder die Einschaltung der Arbeitslampen, die so angebracht sind, daß Verwechslung und Blendung möglichst ausgeschlossen sind,

eine Warnung anderer Schiffe besser als durch die vorgeschriebenen Lichter erreicht werden kann. Andererseits ist aber nicht zu übersehen, daß allgemein die Wirkung der vorgeschriebenen Lichter beeinträchtigt wird, wenn die Fahrzeuge für verpflichtet gehalten werden, aus besonderen Gründen wegen gefährdender Lage statt eines Flackerfeuers oder des bewegten Lichtes oder neben diesen Decksbeleuchtungen oder Arbeitslampen einzuschalten, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Die ungestörte Durchführung der international einheitlichen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See schließt es aus, eine Pflicht zum Gebrauch nicht vorgeschriebener oder zugelassener Lichter, insbesondere der Decksbeleuchtung und der Arbeitslampen des Schiffs, aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entnehmen (vgl. auch Marsden, Collisions at Sea, 10. Aufl. S. 415).

VII. Wegen des Ankerns in schräger Lage im Fahrwasser hatte aber, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, D. "O." gemäß § 18 SSchStrO (in Verbindung mit § 2 Abs. 1 b Hafenordnung) am Heck ein weißes Licht derart auf und nieder zu bewegen, daß es einem sich nähernden Fahrzeug sichtbar blieb, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber war. Die Revision bezweifelt nicht, daß die Voraussetzungen des § 18 SSchStrO vorgelegen haben. Auch war dieses Licht neben den Ankerlichtern nach Art. 11 (b) SStrO wegen der besonders gefährdenden Lage zu zeigen. Die Revision beanstandet, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unterlassen des Zeigens und dem Zusammenstoß angenommen worden ist. Die Rüge ist nicht begründet.

Das Landgericht hat den Kausalzusammenhang verneint, weil das Licht wegen der Aufbauten des D. "O." vom MS "P.W.v.O." nicht hätte wahrgenommen werden können. Die Revision hält § 139 ZPO für verletzt, weil das Berufungsgericht dem Beklag-

ten keine Gelegenheit zum Beweisantritt gegeben habe, bevor es vom Landgericht abgewichen sei. Hierzu bestand aber kein Anlaß. Das Licht war so zu zeigen, daß es dem sich nähernden Schiff sichtbar blieb. Daß dies auch auf größere Entfernung wegen der Aufbauten ausgeschlossen gewesen wäre, ist nicht festgestellt. Das Heck war wegen der Schräglage unbehindert durch die Aufbauten für elbeabwärts gehende Schiffe sichtbar. Werden die nötigen Lichter nicht ordnungsgemäß gezeigt, so spricht ein Anscheinsbeweis für die Ursächlichkeit der Unterlassung mit der Kollision (Schaps § 735 Anm. 77). Für die Entkräftung dieses Anscheinsbeweises hatte die Beklagte nichts vorgetragen. Das Berufungsgericht konnte ohne besondere Befragung des Beklagten, ob noch Beweise angetreten werden sollten, annehmen, daß das an richtiger Stelle gezeigte bewegte Licht besser als das Ankerlicht auszumachen gewesen und die Kollision durch sein Zeigen verhindert worden wäre. Auch ein Verschulden der Schiffsführung, die nicht dafür sorgte, daß dieses vorgeschriebene Licht rechtzeitig gezeigt wurde, ist zutreffend vom Berufungsgericht angenommen worden.

VIII. Das Berufungsgericht entnimmt ein schuldhaftes, für den Zusammenstoß ursächliches Verhalten der Führung von D. "O." ferner daraus, daß bei Annäherung von MS "P.W.v.O." kein Warnton abgegeben worden ist. Die Revision macht geltend, daß weder Anlaß noch Möglichkeit zur Abgabe eines Warntones bestanden habe. Diese Auffassung ist nicht zutreffend.

Das Berufungsgericht legt nicht dar, aus welcher Rechtsvorschrift es die Pflicht zur Abgabe eines Schallsignals herleitet. Die rechtliche Grundlage für die Zulässigkeit der Abgabe eines Schallsignals (vgl. § 28 SSchStrO) ergibt sich indes aus Art. 12 SStrO. Als wirksames Schallsignal im Sinne dieser Vorschrift kam das Signal nach Art. 15 (c) IV SStrO

(. - .) in Betracht. Dieses an sich für den Fall des Nebels bestimmte Signal kann auch bei guter Sicht gegeben werden, um einem sich nähernden Fahrzeug den Standort anzuzeigen und es vor der Gefahr eines Zusammenstoßes zu warnen (vgl. Budde/Koch, SStrO IX 14). Ferner konnte das Signal "Achtung" (-) gegeben werden (vgl. Anlage zu § 29 SSchStrO lfd. Nr. 1). Die Pflicht zur Abgabe eines wirksamen Schallsignals nach Art. 12 SStrO ist aus Art. 29 SStrO im Hinblick auf die vom Berufungsgericht festgestellte besonders gefährdende Lage des D. "O." zu entnehmen. Das Signal war auch bereits bei Annäherung eines anderen Schiffes zu geben, ohne Rücksicht darauf, ob eine Kollisionsgefahr erkennbar war. MS "P.W.v.O." näherte sich auf zulässigem Kurs in dem von D. "O." zu Unrecht in Anspruch genommenen Teil des Fahrwassers. Das Berufungsgericht hat auch festgestellt, daß der Unfall sich nicht ereignet hätte, wenn ein Schallsignal bei Annäherung des MS "P.W.v.O." gegeben worden wäre.

Ob auch durch Strecken der Ankerkette oder durch Maschinenmanöver der Zusammenstoß noch hätte verhütet werden können, als MS "P.W.v.O." sich näherte, kann bei dieser Sachlage auf sich beruhen.

IX. Das Berufungsgericht verneint ein mitwirkendes Verschulden der Führung von MS "P.W.v.O." an der Kollision, das nach Art. 4 des Übereinkommens vom 23. September 1910 zu berücksichtigen wäre. Das Schiff sei nicht zu schnell und mit ordnungsmäßigem Ausguck gefahren. Die Manöver nach dem Sichten des D. "O." seien nicht schuldhaft. Die Revision hält die Auffassung des Berufungsgerichts in allen drei Punkten für verfehlt, jedoch zu Unrecht.

a) Die Fahrtgeschwindigkeit von MS "P.W.v.O." unterlag gemäß § 2 b Hafenordnung der Bestimmung des § 32 SSchStrO,

nach der mit größter Vorsicht und nötigenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden mußte. Das Berufungsgericht, das in Übereinstimmung mit dem Seeamt und dem Sachverständigen Wertefrongel abweichend vom Landgericht und dem Sachverständigen Koch die Geschwindigkeit von etwa 10 Knoten als nicht zu hoch ansieht, wendet § 32 SSchStrO hier als hamburgisches Landesrecht an, das inhaltlich mit dem Bundesrecht übereinstimmt. Die zur Zeit des Unfalls geltende Hafenordnung hatte im § 2 nur einzelne Bestimmungen der Seewasserstraßenordnung übernommen, an deren Stelle später die entsprechenden Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßenordnung getreten sind. Die Übernahme ist nicht als Bundesrecht statt einer Regelung durch den Landesgesetzgeber erfolgt, sondern dieser hat nur ergänzend einzelne bundesrechtliche Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßenordnung für anwendbar erklärt. § 32 SSchStrO ist daher, soweit er im Hafen Hamburg anzuwenden ist, nicht revisibel (§ 549 ZPO; BGHZ 10, 367, 371). Ob nach den Umständen die Geschwindigkeit von 10 Knoten auf Grund zutreffender rechtlicher Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf den benutzten Teil des Fahrwassers und die Annäherung an einen gelegentlich benutzten Ankerplatz, als "mäßige" angesehen worden ist, kann somit vom Revisionsgericht nicht nachgeprüft werden.

b) Die Revision rügt gemäß § 286 ZPO, es sei nicht beachtet worden, daß laut vorgelegter Bescheinigung der Ausgucksmann C. auf MS "P.W.v.O." ungeeignet gewesen sei, weil er nur beschränkte Sehfähigkeit besessen habe. Die Bescheinigung ergibt aber, daß C. mindestens die nach den niederländischen Bestimmungen für Ausgucksleute vorgeschriebene Sehfähigkeit gehabt hat. Ein Verfahrensfehler ist nicht ersichtlich.

c) Das Berufungsgericht hat auch nicht festgestellt,

daß auf der Brücke von MS "P.W.v.O." der Ausguck irgendwie vernachlässigt worden ist. Die Ankerlichter von D. "O." konnten nach den Ausführungen des Berufungsgerichts auch ohne Verschulden der Besatzung (z.B. infolge Rauchs des Schleppers, störender anderer Lichter an Land oder auf der Elbe) übersehen werden.

d) Die Revision beanstandet noch, der Führung von MS "P.W.v.O." sei zu Unrecht nicht als Verschulden angerechnet worden, daß der I. Offizier nach dem Sichten des D. "O." in das vom Lotsen sachgemäß zum Freibleiben des Stevens von D. "O." angeordnete Manöver "Hart Backbordruder" und "Voll voraus" eingegriffen und den Maschinentelegraphen auf "Voll zurück" und erst auf Veranlassung des Lotsen "Voll voraus" gegeben habe. Dadurch sei die Drehung des Bugs von MS "P.W.v.O." verzögert und die Kollision unabwendbar geworden. Das Berufungsgericht hat die letztere Frage dahingestellt gelassen und ein Verschulden des I. Offiziers verneint, weil es sich um ein Manöver des letzten Augenblicks gehandelt habe, bei dem ein Fehlgreifen entschuldbar sei. Diese Auffassung ist rechtlich einwandfrei.

Es ist anerkannt, daß unrichtiges Verhalten in einer raschen Entschluß erfordernden Lage nicht ohne weiteres schuldhaft ist, besonders wenn der Führer des angerannten Schiffs die Gefahr geschaffen hat und die Überlegungszeit zu kurz war, auch Bestürzung oder Verwirrung einen sachgemäßen Entschluß verhinderten (Schaps § 735 Anm. 18; BGH VersR 60, 82). Sämtliche Maßnahmen, die infolge der durch D. "O." hervorgerufenen gefährlichen Lage kurz vor der Kollision getroffen wurden, sind derartige Manöver des letzten Augenblicks. Gerade das durch die Überraschung hervorgerufene Gegeneinanderwirken des Lotsen und des I. Offiziers konnte unter dem erörterten Gesichtspunkt als nicht schuldhaftes Verhalten der

Schiffsführung des MS "P.W.v.O." angesehen werden.

X. Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet. Sie war daher zurückzuweisen. Der Beklagte hat die Kosten seines erfolglosen Rechtsmittels gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Haager Liesecke Hill