

117

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

---

SeeStrO Regeln 4, 5 und 29

- a) Auch ein geschlepptes Fahrzeug muß die Fahrtstörungslichter führen, wenn es manövrierunfähig ist, d. h. weder aus eigener Kraft noch mit Hilfe des oder der schleppenden Fahrzeuge ausweichen kann.
- b) Zur Frage, wann die Schlepperführung die Fahrtstörungslichter auf einem unbemannten, jedoch manövrierfähigen Fahrzeug aus Gründen der Vorsicht setzen lassen muß.

BGH, Urt. v. 6. März 1975 - II ZR 157/73 - OLG Hamburg  
LG Hamburg

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 157/73

### URTEIL

Verkündet am

6. März 1975

Kaufmann,  
Justizangestellte

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Fa. [REDACTED] Schleppdampfschiffs-Reederei Richard  
Bo. [REDACTED] GmbH, Ha. [REDACTED], St. [REDACTED], gesetzlich  
vertreten durch die Geschäftsführer Dr. Gert K. [REDACTED]  
und Dr. Wilhelm R. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Ru. [REDACTED] Transport Gr. [REDACTED] N. V., Ro. [REDACTED], vertreten  
durch die Kon. [REDACTED] Ne. [REDACTED] N. V., Ro. [REDACTED]  
als General Manager, diese vertreten durch die Direktoren  
A. L. de J. [REDACTED] und B. de V. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

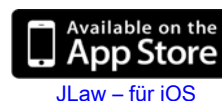
- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 6. März 1975  
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter  
Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Beklagten wird - unter  
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -  
das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen  
Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 27. September  
1973 geändert und wie folgt gefaßt:
  1. Auf die Berufung der Klägerin wird - unter  
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -  
das Urteil des Landgerichts Hamburg, Kammer 4  
für Handelssachen, vom 18. April 1973 abge-  
ändert. Der Klaganspruch wird im Rahmen des  
§ 774 HGB a. F. dem Grunde nach zu 1/4 des  
der Klägerin durch die Kollision zwischen  
MS "M L" und dem Tanker "Je"  
entstandenen Schadens für gerechtfertigt er-  
klärt abzüglich von 3/4 des Kollisionsschadens  
der Beklagten. Die weitergehende Klage wird  
abgewiesen.
  2. Die Klägerin hat 6/7 der Kosten der Berufung  
zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren  
Kosten der Berufung bleibt dem Landgericht  
vorbehalten.



3. Die Sache wird, soweit der Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist, zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag an das Landgericht zurückverwiesen.

II. Von den Kosten der Revision fallen der Beklagten 2/3 zur Last. Über die weiteren Kosten der Revision hat das Landgericht zu entscheiden.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Januar 1969 gegen 2.35 Uhr kollidierte das der Klägerin gehörende holländische Motorschiff "M. L." im Südausgang des Englischen Kanals mit dem dort unbemannt treibenden deutschen Tanker "Je." (9.979 BRT; Länge 155,67 m; Breite 20,04 m; Seitenhöhe 10,95 m), wobei "M. L." nicht unerheblich beschädigt wurde. Zu dem Schiffszusammenstoß war es wie folgt gekommen:

"Je." hatte am 9. Januar 1969 im Schlepp des von der Beklagten bereederten deutschen Schleppers "Fa." die Reise von K. nach San. angetreten, wo sie abgewrackt werden sollte. "Je." war von Beginn der Reise an unbemannt. Sie führte die beiden Seitenlichter, das Hecklicht, einen schwarzen Rhombus und zwei schwarze Bälle. Nach Passieren der Straße von

Dover geriet der Schleppzug am 17. Januar 1969 an der englischen Südküste in einen schweren Sturm mit Windstärken bis zu 12 Bft. aus westlicher Richtung. Gegen 22 Uhr dieses Tages brach die Schlepptrasse. Danach trieb "Je [REDACTED]" in östlicher Richtung ab, wobei sie etwa 700 m der Trosse hinter sich herzog. Wegen des schlechten Wetters war es "Fa [REDACTED]" vorläufig nicht möglich, die Schleppverbindung wiederherzustellen oder einen Mann auf "Je [REDACTED]" überzusetzen, um dort die Fahrtstörungslichter anzubringen. Am 19. Januar 1969 gegen 2 Uhr näherte sich bei immer noch stürmischem Wetter, aber guter Sicht die von Ch [REDACTED] nach Dü [REDACTED] reisende "M [REDACTED] L [REDACTED]" von Südwesten her der treibenden "Je [REDACTED]". Zu dieser Zeit hatte der II. Offizier G [REDACTED] Wache auf der "M [REDACTED] L [REDACTED]". Als er etwa 5° an Backbord ein grünes Licht (dabei handelte es sich um das Steuerbordlicht der "Je [REDACTED]") und etwa 10° an Backbord ein rotes Licht (das war das Backbordlicht der "Fa [REDACTED]") bemerkte, stellte er auf dem Radarschirm fest, daß beide "Objekte" noch etwa 10 sm entfernt waren. Da die Peilung des grünen Lichts bei der weiteren Annäherung im wesentlichen unverändert blieb, änderte G [REDACTED] den Kurs der "M [REDACTED] L [REDACTED]" um 5° nach Steuerbord, als das Licht noch etwa 1 sm entfernt war. Er war der Ansicht, einen Segler oder einen Fischkutter vor sich zu haben. Erst im letzten Augenblick erkannte er, daß er auf ein großes Schiff zufuhr. Er ließ nunmehr das Ruder "hart steuerbord" legen, konnte dadurch aber die Kollision mit der "Je [REDACTED]" nicht mehr vermeiden. Diese stieß mit dem Vordersteven fast rechtwinklig

in Höhe von Raum III gegen die Backbordseite der "M L" und schrammte etwa 30 m an der Bordwand entlang.

Die Klägerin, die ein geringes Mitverschulden des II. Offiziers G der "M L" an dem Schiffszusammenstoß einräumt, nimmt die Beklagte in Höhe von 4/5 ihres auf 279.749,39 hfl bezifferten Unfallschadens in Anspruch. Sie ist der Ansicht, daß die Besatzung der "Fa" den Schiffszusammenstoß weit überwiegend verschuldet habe. Dieser wirft sie vor allem vor, nicht rechtzeitig die Fahrtstörungslichter auf "Jeverland" gesetzt und die "M L" nicht ausreichend vor dem unbemannt treibenden Tanker gewarnt zu haben. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 223.799,51 hfl nebst Zinsen und wegen dieses Betrags zur Duldung der Zwangsvollstreckung in den Schlepper "Fa" zu verurteilen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat jedwedes Verschulden der Besatzung der "Fa" an der Kollision bestritten. Nach ihrem Vorbringen ist es allein durch grobe Fehler des II. Offiziers G der "M L" zu dem Schiffszusammenstoß gekommen. Hilfsweise hat die Beklagte mit einer eigenen - aus der Kollision zwischen "M L" und "Jeverland" hergeleiteten - Schadensersatzforderung in Höhe von 15.277,52 DM gegen die Klageforderung aufgerechnet.

Die Beklagte hat die "Fa" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Landgericht hat - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/5 für gerechtfertigt erklärt abzüglich von 4/5 des der Beklagten durch die Kollision entstandenen Schadens. Das Berufungsgericht hat die Entscheidung des Landgerichts dahin geändert, daß "die Klage dem Grunde nach zur Höhe von 5/12 abzüglich 2/3 des der Beklagten durch die Kollision erwachsenen Schadens im Rahmen des § 774 HGB berechtigt ist". Es ist davon ausgegangen, daß die Klägerin 2/3 und die Beklagte 1/3 des Kollisionsschadens zu tragen hätten, woraus sich mit Rücksicht darauf, daß die Klägerin nur 4/5 ihres Schadens mit der Klage geltend mache, ergebe, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu 5/12 gerechtfertigt sei. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

#### Entscheidungsgründe:

##### I. Verschulden der "Fa [REDACTED]"

Das Berufungsgericht - vgl. dessen Urteil in VersR 1974, 566 - wirft der Führung der "Fa [REDACTED]" vor, in zweifacher Hinsicht die Kollision zwischen der "M [REDACTED] L [REDACTED]" und der "Je [REDACTED]" verschuldet zu haben. Zunächst habe sie es pflichtwidrig unterlassen, bei Reiseantritt als Vorsichtsmaßnahme die Fahrtstörungenlichter auf der "Je [REDACTED]" setzen zu lassen. Sodann habe sie keine wirksamen Maßnahmen ergriffen, um die "M [REDACTED] L [REDACTED]", als sie sich der "Je [REDACTED]" genähert habe, vor diesem Fahrzeug zu warnen. Die Revision hält beide Vorwürfe für unberechtigt. Ihr kann nur insoweit beigespflichtet werden,

als es der Führung der "Fa [REDACTED]" nicht zum Verschulden reichen kann, daß die "Je [REDACTED]" keine Fahrtstörungslichter zeigte, als sich ihr die "M [REDACTED] L [REDACTED]" näherte.

1. Nach Regel 4 Buchst. a) Satz 1 SeeStrO muß ein manövrierunfähiges Fahrzeug zwei rote Lichter (sog. Fahrtstörungslichter) senkrecht übereinander und mindestens 1,85 m voneinander entfernt dort führen, wo sie am besten gesehen werden können. Da nach dem angefochtenen Urteil die "Je [REDACTED]" "jedenfalls nach dem Brechen der Schlepp-trosse völlig manövrierunfähig geworden war", jedoch keine Fahrtstörungslichter zeigte, entsprach ihre Lichterführung nicht der genannten Regel. Das kann aber der Führung der "Fa [REDACTED]", die für eine ordnungsgemäße Lichterführung der unbemannten "Je [REDACTED]" verantwortlich war, zunächst insoweit nicht zum Vorwurf reichen, als sie nach dem Brechen der Schlepptrosse keine Fahrtstörungslichter auf der "Je [REDACTED]" hat setzen lassen. Denn hier fällt zu ihren Gunsten ins Gewicht, daß sie, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, die "Je [REDACTED]" für die Schlepp-reise nicht hatte bemannen müssen und wegen des schlechten Wetters kein Besatzungsmitglied der "Fa [REDACTED]" an Bord der "Je [REDACTED]" gelangen konnte.

2. Entgegen der Ansicht der Klägerin läßt sich ein schuldhafter Verstoß der Führung der "Fa [REDACTED]" gegen Regel 4 Buchst. a) Satz 1 SeeStrO auch nicht damit begründen, daß die "Je [REDACTED]" die Fahrtstörungslichter nicht bereits führte, als die Schlepptrosse brach:

a) Richtig ist allerdings, daß Regel 4 Buchst. a) Satz 1 SeeStrO auch auf ein Fahrzeug im Schlepp anzuwenden ist, wenn es manövrierunfähig ist (Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 19. Aufl. Anm. 3 zu Regel 4; vgl. außerdem den Bericht in Hansa 1952, 196/197 über den Zusammenstoß mit einem geschleppten englischen Flugzeugträger und die hierzu ergangene Entscheidung eines englischen Gerichts sowie Marsden, The Law of Collisions at Sea 11. ed. 1961 para. 720 ff. p. 497 ff.), somit weder aus eigener Kraft noch mit Hilfe des oder der schleppenden Fahrzeuge ausweichen kann - vgl. Regel 4 Buchst. f) und Regel 15 Buchst. v) SeeStrO. Die gegenteilige Ansicht der Beklagten verkennt, daß Regel 4 Buchst. a) Satz 1 SeeStrO nach ihrer eindeutigen Fassung, und wie die Sonderregelung für manövrierunfähige kleinere Fahrzeuge und Boote in Regel 7 Buchst. g) SeeStrO ebenfalls zeigt, grundsätzlich für alle Fahrzeuge, somit auch für solche im Schlepp, gilt, wenn sie manövrierunfähig sind. Dem steht nicht, wie die Beklagte meint, entgegen, daß die Lichterführung der geschleppten Fahrzeuge durch Regel 5 Buchst. a) SeeStrO bestimmt wird, demnach für eine Anwendung der Regel 4 Buchst. a) Satz 1 SeeStrO hinsichtlich eines solchen Fahrzeugs kein Raum sei. Denn die erstgenannte Vorschrift regelt nur die allgemeine Lichterführung der geschleppten Fahrzeuge, hingegen hat sie den Sonderfall, daß ein solches Fahrzeug manövrierunfähig ist, nicht im Auge. Überdies gebietet es die Sicherheit des Schiffsverkehrs, manövrierunfähige Fahrzeuge im Schlepp in die Regel 4 Buchst. a) Satz 1 miteinzubeziehen. Gerade dessen sichere Abwicklung erfordert es, nicht nur die Manövrierunfähigkeit eines Einzelfahrers oder eines Schleppzuges in seiner Gesamtheit

erkennbar zu machen, sondern auch die eines Fahrzeugs im Schlepp, damit die anderen Fahrzeuge sich rechtzeitig auf die Lage eines solchen Anhangs einstellen und insbesondere berücksichtigen können, daß er nicht auszuweichen vermag.

b) Nicht gefolgt werden kann der Klägerin hingegen, soweit sie meint, die "Je [REDACTED]" sei bereits bei Reiseantritt manövrierunfähig gewesen (und habe deshalb schon von diesem Zeitpunkt an die Fahrtstörungslichter führen müssen). Zwar war der Anhang unbemannt und konnte schon aus diesem Grunde nicht mit eigener Kraft anderen Fahrzeugen ausweichen. Jedoch befand er sich im Schlepp eines an sich für die Reise hinreichend starken Schleppers, so daß er mit dessen Hilfe zu manövrieren war. Das mag möglicherweise langsamer gegangen sein, als wenn die "Je [REDACTED]" selbst hätte nachsteuern können oder für ein Ausweichmanöver sogar - falls noch vorhanden - die eigene Maschinenkraft hätte einsetzen können. Allein daraus folgt nicht, daß ihr bereits bei Reiseantritt die Manövrierfähigkeit fehlte.

Anders kann diese Frage allerdings für den Teil der Reise zu beurteilen sein, welcher in dem schweren Wetter vor der englischen Südküste erfolgte. Sollte nunmehr die "Je [REDACTED]", wie die Klägerin unter Hinweis auf die Angaben des Kapitäns Ni [REDACTED] vorgetragen hat, von der "Fa [REDACTED]" nur noch windgerecht zu halten, hingegen nicht mehr zu einem Ausweichmanöver abzuziehen gewesen sein, so wäre sie manövrierunfähig gewesen und hätte die Fahrtstörungslichter führen müssen. Da jedoch zu diesem

Zeitpunkt die Führung der "Fa [REDACTED]" aus denselben Gründen wie nach dem Brechen der Schlepptrosse nicht mehr in der Lage war, die Fahrtstörungslichter auf der "Je [REDACTED]" anbringen zu lassen, könnte ihr wegen dieser Unterlassung ebenfalls kein Schuldvorwurf gemacht werden.

5. Eine andere Frage ist es, ob die Führung der "Fa [REDACTED]", wie das Berufungsgericht meint, die Fahrtstörungslichter bei Reisebeginn auf der unbemannten "Je [REDACTED]" als Vorsichtsmaßnahme hätte setzen lassen müssen. Hierzu ist zu bemerken:

a) Nach Regel 1 Buchst. a) SeeStrO dürfen keine Lichter geführt oder gezeigt werden, die mit den vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden oder deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen können. Hiergegen würde es nicht verstoßen, wenn ein manövrierunfähiges Fahrzeug im Schlepp als Vorsichtsmaßnahme die Fahrtstörungslichter gesetzt hat. Zutreffend hat das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß es dadurch nicht zu einer Verwechslung mit den vorgeschriebenen Lichtern kommen kann oder deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigt wird. Jedoch bestehen gegen das Führen von Fahrtstörungslichtern durch einen manövrierfähigen Anhang deshalb Bedenken, weil es zum Vermeiden von Täuschungen und damit im Interesse einer sicheren Verkehrsabwicklung erforderlich ist, Lichter, die eine bestimmte Lage eines Fahrzeugs kennzeichnen sollen, grundsätzlich nur dann zu zeigen, wenn diese Lage auch tatsächlich vorliegt. Mit Rücksicht darauf kann es

nicht für zulässig erachtet werden, allein schon aus dem Grunde die Fahrtstörungslichter auf einem geschleppten Fahrzeug anzubringen, weil es unbemannt ist.

b) Nun ist aber nicht zu verkennen, daß ein solcher Anhang eine besondere Gefahr für den Schiffsverkehr darstellt, wenn er nach dem Brechen der Schlepptrosse hilflos in der See treibt und die Schlepperführung wegen schlechten Wetters nicht in der Lage ist, die Fahrtstörungslichter auf ihm setzen zu lassen. Ebenso kann es liegen, wenn der oder die Schlepper einen solchen Anhang wegen ungünstiger Wind- oder **Strömungsverhältnisse** nur noch zu halten, hingegen zu einem Ausweichmanöver nicht mehr abziehen vermögen. Dieser Gefahr ist nur dadurch wirksam zu begegnen, daß die Schlepperführung, die nach der Grundregel der Seestraßenordnung (Regel 29) alle Vorsichtsmaßnahmen treffen muß, die Seemannsbrauch oder die besonderen Umstände des Falles erfordern, schon zu einem Zeitpunkt die Fahrtstörungslichter auf dem geschleppten Fahrzeug setzen läßt, in dem sie nach den gesamten Umständen ernsthaft damit rechnen muß, daß es zu einem der vorbeschriebenen Fälle infolge einer Schlechtwetterlage kommen kann. Zwar mag dadurch bei anderen Fahrzeugen der unrichtige Eindruck hervorgerufen werden, daß das geschleppte Fahrzeug manövrierunfähig ist, mithin nicht ausweichen kann. Eine besondere - beispielsweise mit dem hilflosen Treiben eines nicht entsprechend gekennzeichneten Anhangs vergleichbare - Gefahr kann hieraus jedoch keinesfalls entstehen, da die anderen Fahrzeuge wegen des die Fahrtstörungslichter zeigenden Anhangs in

aller Regel vorsichtig navigieren werden. Auch kann der Revision nicht beigetreten werden, soweit sie meint, ein Fahrzeug im Schlepp, das die Fahrtstörungslichter zeige, werde für einen Einzelfahrer gehalten werden mit der Folge, daß andere Fahrzeuge zwischen ihm und dem Schlepper hindurchfahren und durch die Schlepptrosse beschädigt werden könnten. Die Revision übersieht, daß das Zeigen der Fahrtstörungslichter nichts darüber besagt, ob es sich um einen Einzelfahrer oder um ein geschlepptes Fahrzeug handelt, weshalb ein aufmerksamer und kundiger Seemann allein daraus nicht schließen wird, in jedem Falle kein Fahrzeug im Schlepp vor sich zu haben.

c) Wendet man die vorstehend dargelegten Grundsätze auf die Schleppreise der "Fa [REDACTED]" an, so ist dem Berufungsgericht dahin beizutreten, daß die "Je [REDACTED]" die Fahrtstörungslichter jedenfalls schon hätte führen müssen, ehe sie in das nicht unvorhersehbar aufgetretene schlechte Wetter an der englischen Südküste geriet, zumal das von dem Sachverständigen Be [REDACTED] am 8. Januar 1969 für dieses Fahrzeug ausgestellte Seefähigkeitsattest ausdrücklich davon ausging, daß die Schleppreise nur "bei vorheriger Einholung von Wetterberichten mit günstigen Wetterbedingungen und Windstärken nicht über 6 Bft. angetreten werden" sollte und nach den Angaben des Schlepperkapitäns Ni [REDACTED] die Windstärke nach dem Verlassen der Ostsee bereits 6 bis 8 Bft. betrug.

Jedoch kann diese gegen Regel 29 SeeStrO verstoßende Unterlassung der Führung der "Fa [REDACTED]" nicht, wie das Berufungsgericht meint, als Verschulden angerechnet werden.

So ist zunächst zu deren Gunsten zu berücksichtigen, daß die Frage, ob die Fahrtstörungslichter unter bestimmten Umständen auf einem unbemannten Anhang bereits aus Gründen der Vorsicht zu setzen sind, bisher - soweit ersichtlich - weder in den Erläuterungsbüchern zur Seestraßenordnung erörtert noch von der Rechtsprechung behandelt worden ist. Außerdem entlastet es sie, daß selbst die weitere Frage, ob Fahrzeuge im Schlepp überhaupt Fahrtstörungslichter führen dürfen, von den Vorinstanzen unterschiedlich beurteilt worden ist und eine höchst-richterliche Entscheidung zu diesem Punkte bis jetzt nicht vorliegt. Endlich kann bei der Prüfung des Verschuldens der Führung der "Fa [REDACTED]" nicht unbeachtet bleiben, daß auch die letzte Frage im Text der Regeln 4 Buchst. a) und 5 Buchst. a) SeeStrO nicht ausdrücklich angesprochen ist. Es erscheint deshalb nicht gerechtfertigt, das objektiv fehlerhafte Verhalten der Führung der "Fa [REDACTED]" dieser als Verschulden vorzuwerfen. Inso- weit kann daher das angefochtene Urteil keinen Bestand haben.

4. Anders liegt es hingegen, soweit das Berufungsge- richt der Führung des Schleppers den Vorwurf gemacht hat, die "M [REDACTED] L [REDACTED]" nicht wirksam genug gewarnt zu haben, als sie sich der "Je [REDACTED]" näherte. Hierzu hat das Beru- fungsgericht ausgeführt: "Fa [REDACTED]" habe sich in dem Zeitraum vor der Kollision mindestens 1/2 sm von "Je [REDACTED]" entfernt befunden, wahrscheinlich sogar bis 2 sm; außerdem sei der Schlepper etwas nach Backbord versetzt hinter der "Je [REDACTED]" gelegen; bei derartigen Entfernungen und einer solchen Lage habe "Fa [REDACTED]" mit ihrem Scheinwerfer die

"Jeverland" nicht genügend zur Warnung der "M L" anleuchten können; vielmehr hätte sie wesentlich näher, etwa auf 200 m, an die Steuerbordseite der "Je" heranfahren müssen - als wendiger Bugsierschlepper auch können -, um aus dieser Nähe mit möglichst großer Leuchtkraft das Schiff anzustrahlen; auch habe das Anmorsen der "M L" aus der Lage, in der sich die "Fa" gehalten habe, nicht sehr wirkungsvoll sein können.

Diese in erster Linie auf tatsächlichem Gebiet liegenden Ausführungen halten den Verfahrensrügen der Revision stand. Von einer Begründung hierzu sieht der Senat gemäß Art. 1 Nr. 4 BGHEntlG ab.

## II. Verschulden der "Main Lloyd"

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der wachhabende Nautiker an Bord dieses Schiffes, der II. Offizier G, in grober Weise versagt. Dieses Schiff sei - und das auch nur mit einem noch unmittelbar vor der Kollision durchgeführten Hartsteuerbordmanöver - lediglich 50 m von dem grünen Licht entfernt vorbeigefahren, das G für das Steuerbordlicht eines kleinen Seglers oder Fischereifahrzeugs gehalten habe. Das sei auf hoher See und bei stürmischem Wetter ein gefährliches und unverantwortliches Unternehmen gewesen, außerdem schlechthin unverständlich, nachdem G bei klarer Sicht das grüne Licht schon auf weite Entfernung gesichtet gehabt habe, ihm zwei Radargeräte, darunter ein "True-Motion-Gerät", zur Verfügung gestanden hätten und genügend Raum für weiträumige Manöver vorhanden gewesen sei. Ferner sei

unbegreiflich, daß G. das "Objekt" aus näherer Entfernung nicht mit dem Fernglas beobachtet habe und ihm vor allem nicht aufgefallen sei, daß das grüne Seitenlicht in einer Höhe gestanden habe (mehr als 10 m über dem Wasserspiegel), wie sie bei Seglern oder Fischereifahrzeugen ungewöhnlich sei. Auch sei ihm klar gewesen, daß die "M. L." gegenüber derartigen Fahrzeugen entweder nach Regel 20 Buchst. a) oder nach Regel 26 SeeStrO ausweichpflichtig gewesen sei. Trotzdem habe er es mit unverminderter Geschwindigkeit zu einer gefährlichen Annäherung kommen lassen, so daß sein großes Schiff sich schließlich in einer Entfernung von nur 50 m oder sogar noch weniger von dem grünen Seitenlicht befunden habe, als es zur Berührung mit dem Vordersteven der "Je." gekommen sei.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen.

### III. Schuldabwägung

Nach Art. 4 Abs. 1 und Art. 13 des hier anzuwendenden Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 - RGBI. 1913, 49 sind bei einem gemeinsamen Verschulden "die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatz des Schadens verpflichtet". Hiervon ausgehend hat das Berufungsgericht der "Fa." ein Drittel und der "M. L." zwei Drittel des Kollisionsschadens auferlegt. Diese Schuldverteilung kann jedoch keinen Bestand haben, weil das Berufungsgericht zu Lasten der "Fa."

auch ins Gewicht hat fallen lassen, daß ihre Führung keine Fahrtstörungslichter als Vorsichtsmaßnahme auf "Je [REDACTED]" bei Reiseantritt hat setzen lassen. Trotzdem bedarf die Sache keiner erneuten Schuldabwägung durch das Berufungsgericht. Vielmehr kann diese der Senat selbst vornehmen, weil der Sachverhalt hierfür hinreichend geklärt ist. Sie führt dazu, daß der Kollisionsschaden zwischen "M [REDACTED] L [REDACTED]" und "Fa [REDACTED]" im Verhältnis von  $3/4$  zu  $1/4$  zu teilen ist. Ausschlaggebend ist insoweit, daß einerseits der II. Offizier G [REDACTED] der "M [REDACTED] L [REDACTED]" außerordentlich unaufmerksam und leichtsinnig gehandelt hat, daß aber andererseits, wie schon das Berufungsgericht mit Recht dargelegt hat, das Unterlassen wirksamer Warnmaßen durch "Fa [REDACTED]" nicht nur leicht zu bewerten ist, weil sie angesichts der großen Gefahr, die von der fast 10.000 BRT großen "Je [REDACTED]" nach dem Brechen der Schlepptrosse ausging, die "M [REDACTED] L [REDACTED]" mit besonderer Sorgfalt vor dem Havaristen hätte warnen müssen. Nicht angemessen wäre es hingegen, die Schuldverteilung, wie sie das Landgericht vorgenommen hat ( $4/5 : 1/5$ ), wiederherzustellen, da es, was nach dem

angefochtenen Urteil nicht in Betracht kommt, von  
einem bedingt vorsätzlichen Nichtausweichen der  
"M. L." ausgegangen ist.

Stimpel    Fleck    Dr. Bauer    Bundschuh    Dr. Skibbe