

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 175/86

Verkündet am:
27. April 1987
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der R [REDACTED] Scandinavian Partner-Ship [REDACTED],
Amagertorv [REDACTED], Bankgarden [REDACTED] SAL, K [REDACTED] K/D [REDACTED],
vertreten durch ihre persönlich haftende Gesellschafterin,
die Rederi-og Handelsaktienselskab af 6.5.1971, ebenda, diese
vertreten durch die Herren Owe C [REDACTED] und Poul Erik H [REDACTED],

Klägerin, Widerbeklagten, Revisions-
klägerin, und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die Eaton Maritime Corporation of Monrovia, vertreten durch
ihren Präsidenten Dr. P [REDACTED], [REDACTED] B [REDACTED] Street, M [REDACTED] /
L [REDACTED], vertreten durch die Firma H [REDACTED] Shipping Enter-
prises Ltd., St. Clare House, [REDACTED] Minories, Lo [REDACTED] EC3N 1
DH/E [REDACTED],

Beklagte zu 1, Widerklägerin und
Revisionsklägerin,

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

WI

- 2 -

2. K[REDACTED] Shipping Corporation, B[REDACTED] Street, M[REDACTED]/
L[REDACTED], vertreten durch ihren Präsidenten John Karastamatis,
vertreten durch die El[REDACTED] Maritime Corporation, [REDACTED],
Defterad Merarchias Avenue, P[REDACTED]/G[REDACTED],

Beklagte zu 2 und Widerklägerin
und Revisionsbeklagte,

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



Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. April 1987 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh, Röhricht und Dr. Henze

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten zu 1 gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 22. Mai 1986 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben zu tragen:

- a) die Klägerin die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2 sowie jeweils 1/7 ihrer außergerichtlichen Kosten und der Gerichtskosten,
- b) die Beklagte zu 1 alle weiteren Kosten.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin bereedert das MS "M[REDACTED]" (Länge 106 m; Breite 18 m; 4.997 BRT). Das Fahrzeug fuhr am 24. November 1979 voll beladen mit Stahl (Tiefgang vorn 8,18 m; Tiefgang achtern 8,36 m) elbabwärts. Zwischen 1 und 2 Uhr wurde es im Raum Glückstadt von MS "A[REDACTED]" (Länge 141 m; Breite 20,40 m; 9.211 BRT), das mit 907 t Stückgütern beladen war (Tiefgang vorn 2,64 m; Tiefgang achtern 4,27 m), an der Backbordseite überholt. Während dieses Manövers (zwischen den Tonnen 80 und 78) wurde MS "M[REDACTED]" zuerst unruhig, drehte dann nach Backbord und stieß mit dem Backbordvorschiff gegen das Steuerbordachterschiff des MS "A[REDACTED]". Anschließend setzte es hinter dem Heck des Überholers den Backborddreh fort, lief quer über die Elbe, geriet vor den Bug des mit einer Ladung von 11.735 t Sonnenblumenkernen elbaufwärts kommenden MS "K[REDACTED]" (Länge 160,49 m; Breite 22,84 m; 13.869 BRT; Tiefgang vorn 6,55 m; Tiefgang achtern 7,55 m), wurde von dem Steven dieses Fahrzeugs steuerbords auf Höhe der Luke 1 getroffen und bis weit unter Wasser aufgerissen. Infolge starken Wassereinbruchs und der dadurch bewirkten Sinkgefahr mußte MS "M[REDACTED]" oberhalb der Tonne 77 auf Grund gesetzt werden.

Mit der vorliegenden Klage hat die Klägerin von der Beklagten zu 1 (als Reeder des MS "A[REDACTED]") und der Beklagten zu 2 (als Reeder des MS "K[REDACTED]") Ersatz ihres Unfallschadens verlangt. Sie hat der Besatzung des MS "A[REDACTED]" vorgeworfen, bei dem Überholmanöver keinen

hinreichenden Querabstand zu MS "M[REDACTED]" eingehalten zu haben; infolgedessen sei dieses Fahrzeug durch den Sog des Überholers nach Backbord ausgeschert. Zum Verschulden den der Besatzung des MS "K[REDACTED]" hat die Klägerin vorgetragen, daß diese die rechte Seite des Fahrwassers nicht so weit als möglich eingehalten und trotz der unklaren Lage die Geschwindigkeit ihres Schiffes nicht rechtzeitig verringert habe. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu 1 zur Zahlung von 34.457 DM (Unfallsschaden der Klägerin aus der 1. Kollision) sowie die Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldner zur Zahlung von 5.004.270,39 DM und von 1.685.608 dkr (Unfallsschaden der Klägerin aus der 2. Kollision) jeweils nebst Zinsen zu verurteilen; ferner hat sie beantragt festzustellen, daß die Beklagte zu 1 sie von den Ansprüchen freizuhalten hat, welche die Beklagte zu 2 auf Grund der Kollision zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "K[REDACTED]" gegen sie geltend macht.

Die Beklagte zu 1 hält die gegen sie gerichteten Klageansprüche für unbegründet. Nach ihrem Vortrag ist MS "M[REDACTED]" lediglich wegen mangelnder Kursstabilität des Schiffes sowie durch falsche Ruder- und Maschinenmanöver nach Backbord ausgeschert. Der Führung des MS "K[REDACTED]" wirft sie vor, daß sie nicht rechtzeitig und nicht nachdrücklich genug auf die Gefahrenlage reagiert und dadurch die 2. Kollision mitverschuldet habe. Den eigenen Unfallsschaden (aus der 1. Kollision) hat die Beklagte zu 1 auf 111.763,28 US-Dollar beziffert. Diesen Betrag nebst Zinsen verlangt sie von der Klägerin im Wege der Widerklage.

Die Beklagte zu 2 hat, soweit die Klage sie betrifft, ebenfalls deren Abweisung beantragt. Sie hat ein Verschulden der Besatzung ihres Fahrzeugs an der 2. Kollision bestritten. Zu den Schiffszusammenstößen sei es dadurch gekommen, daß MS "A[REDACTED]" das MS "M[REDACTED]" mit zu geringem Querabstand überholt und die Besatzung des überholten Fahrzeugs auf die Sogwirkung des Überholers falsch reagiert habe. Widerklagend verlangt die Beklagte zu 2 ihren auf 296.200,39 US-Dollar bezifferten Kollisionsschaden von der Klägerin ersetzt.

Das Landgericht und das Berufungsgericht haben ein Verschulden der Besatzung des MS "K[REDACTED]" verneint, demgemäß die Klage gegen die Beklagte zu 2 abgewiesen und deren Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; außerdem hat das Berufungsgericht - entsprechend dem Hilfsantrag der Klägerin - festgestellt, daß diese ihre Haftung gegenüber der Beklagten zu 2 gemäß §§ 486 ff. HGB beschränken kann. Bejaht haben die Vorinstanzen hingegen ein Verschulden der Besatzung des MS "M[REDACTED]" und des MS "A[REDACTED]" (bei einer Verschuldensquote von 40 : 60 - so das Landgericht - bzw. von 50 : 50 - so das Berufungsgericht) an beiden Kollisionen. Dementsprechend hat das Berufungsgericht den Zahlungsantrag der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 dem Grunde nach zu 50 % für gerechtfertigt erklärt, dem Freistellungsantrag der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 zur Hälfte stattgegeben und die weitergehende Klage gegen die Beklagte zu 1 abgewiesen; ferner hat es - gemäß dem Hilfsantrag der Beklagten zu 1 - festgestellt,

daß diese ihre Haftung gegenüber der Klägerin nach den §§ 486 ff. HGB beschränken kann. Zur Widerklage der Beklagten zu 1 hat das Berufungsgericht erkannt, daß diese - unter deren Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu 50 % gerechtfertigt ist.

Die Klägerin erstrebt mit ihrer Revision die Abweisung der Widerklage der Beklagten zu 2. Die Beklagte zu 1 wendet sich mit ihrer Revision dagegen, daß das Berufungsgericht die Klage ihr gegenüber nicht vollständig abgewiesen und ihre Widerklage nicht in vollem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat.

Entscheidungsgründe

Beide Revisionen sind nicht begründet.

I. 1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang ausgeführt:

Die Tiefwasserfahrrinne der Elbe habe im Unfallbereich eine Breite von etwa 300 m gehabt, und zwar südlich der Richtfeuerlinie Brockdorf-Hollerwettern 170 m und nördlich dieser Linie etwa 130 m. MS "A [REDACTED]" sei mit Kurs 340° auf der Richtfeuerlinie gefahren. Der Gegenkommer MS "K [REDACTED]" habe nach Passieren der Tonne 75 Kurs 165° eingehalten und etwa 50 m nördlich der südlichen Baggerkante der Tiefwasserfahrrinne gestanden. MS "M [REDACTED]" habe sich

etwa 80 m nördlich der Richtfeuerlinie - ebenfalls mit Kurs 340° - befunden, so daß der Bahn- (Spur)abstand des MS "M- [REDACTED]" zu MS "A [REDACTED]" etwa 80 m betragen habe. Eine Verständigung der beiden Schiffe über das Überholen sei nicht erfolgt. MS "A [REDACTED]" habe eine Geschwindigkeit von 13 Knoten, MS "M [REDACTED]" zunächst eine solche von 12 Knoten eingehalten. Wegen des geringen Geschwindigkeitsunterschiedes habe der Lotse des MS "M [REDACTED]" das Kommando VH gegeben. Wie weit zu diesem Zeitpunkt MS "A [REDACTED]" noch hinter MS "M [REDACTED]" gestanden habe, sei nicht eindeutig feststellbar. Allerdings habe sich MS "Membership" noch in einem Zustand der sich verlangsamenden Fahrt befunden (in dem die Ruderwirkung stark zurück- oder vorübergehend sogar ganz verloren gehe), als das Schiff in der Überholphase bei zudrehendem Giermoment den Backborddreh aufgenommen habe. Auf Grund seiner relativ gedrungenen Schiffsform und einer Steuerrüse mit schmalem Steg (anstatt eines normalen Ruders) habe es nur über eine marginale Gierstabilität verfügt und sei relativ stark gegen äußere Störungen empfindlich gewesen. Bei Beginn des Backborddrehs habe sich der Steven des MS "M [REDACTED]" etwa auf Höhe der Schiffsmitte des MS "Akarania" befunden. Der Dreh habe zu der leichten Kollision des Vorschiffs des MS "M [REDACTED]" mit dem Heck des Überholers in einem spitzen Winkel von etwa 15° bis 20° geführt. Infolge eines von dem Lotsen des MS "M [REDACTED]" schon zuvor angeordneten Rückwärtsmanövers habe das Schiff, nachdem es von MS "A [REDACTED]" freigekommen war, nicht wieder aufgerichtet werden können, sondern den Backborddreh verstärkt. Das habe den Lotsen des gegenkommenden MS "K [REDACTED]" veranlaßt,

die Maschine auf RV zu beordern. Schon zuvor habe er sie auf VL stellen lassen, als er die Gierbewegung des MS "M[REDACTED]-[REDACTED]" beobachtet habe. Die Kollision zwischen MS "K[REDACTED]" und MS "M[REDACTED]" habe sich aber nicht mehr vermeiden lassen.

2. Die Revision der Beklagten zu 1 rügt, daß die Feststellung des Berufungsgerichts fehlerhaft sei, der Bahnabstand zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "A[REDACTED]" (gemeint ist damit der Abstand von Schiffsmitte zu Schiffsmitte) habe 80 m betragen. Bei zutreffender Würdigung des Beweisergebnisses und bei Ausschöpfung der angebotenen Beweismittel hätte das Berufungsgericht einen Bahnabstand von 100 m annehmen müssen. Diese Rüge (Verstoß gegen § 286 und § 410 ZPO) greift jedoch nicht durch. Von einer weiteren Begründung sieht der Senat gemäß § 565 a ZPO ab.

Es trifft zu, daß das Berufungsgericht am Anfang seiner Ausführungen zum Unfallhergang gemeint hat, auch im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen obliege dem Überholenden der Beweis für alle den Raum bestimmenden Umstände, wie z. B. für die Fahrwasserbreite und -tiefe, für die Strömungs- und Windverhältnisse sowie für den Standort der im Raum befindlichen Fahrzeuge. Es hat sich damit der Rechtsprechung des Senats zur Beweislast beim Überholen auf Binnenschiffahrtsstraßen, insbesondere auf dem Rhein (Urt. v. 12. Mai 1960 - II ZR 208/58, LM Rheinschiffahrtspolizeiverordnung v. 24.12.1954 Nr. 6 = VersR 1960, 594, 595; Urt. v. 13. Juli 1970 - II ZR 163/69, LM a.a.O. Nr. 50 = VersR 1970, 948,

949; Urt. v. 3. Februar 1975 - II ZR 126/73, LM a.a.0.

Nr. 70 = VersR 1975, 639, 640; ebenso Urt. der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt v.

23. Juni 1970, ZfB 1971, 77 sowie Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1983 § 6.09 Rn. 28 f.), für den Bereich der Seeschiffahrtsstraßen angeschlossen. Gegen die Rechtsprechung des Senats hat Wassermeyer (Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 86 ff.;

VersR 1974, 1052/1053) Bedenken erhoben und sie, was hier von Interesse sein könnte, auch damit begründet, daß die "Umkehr der Beweislast" nicht mit Art. 2 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (IÜZ) - RGBI 1913, 49 - und der auf dieser Vorschrift beruhenden Bestimmung des § 734 HGB zu vereinbaren sei (a.M. wohl Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil § 735 Rn. 48). Indes hat das Berufungsgericht seine Feststellungen zur Unfallörtlichkeit und zum Unfallhergang unabhängig von der Beweislastfrage getroffen. Das haben auch die Parteien in der Revisionsverhandlung zum Ausdruck gebracht. Danach kann offen bleiben, ob einer Anwendung der vom Berufungsgericht beiläufig erwähnten Beweisregel bei Schiffskollisionen auf Seeschiffahrtsstraßen Art. 2 Abs. 1 IÜZ oder § 734 HGB entgegenstehen.

II. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft die Führung des MS "A [REDACTED]" ein Verschulden an der Kollision mit MS "M [REDACTED]". Sie habe das Überholmanöver mit einem zu geringen Bahnabstand durchgeführt, so daß ein gefährlicher

Sog habe entstehen können (Verstoß gegen § 23 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO). Allerdings habe der Sachverständige Prof. Dr. Ing. S. [REDACTED] aus physikalisch-technischer Sicht betont, daß die bei dem Überholmanöver auftretenden Kräfte bei 80 m Bahnabstand (das hat einer Entfernung von etwa mehr als 61 m von Bordwand zu Bordwand entsprochen) noch beherrschbar gewesen seien. Jedoch habe er auch zum Ausdruck gebracht, daß sowohl der Überholer als auch der Überholte die Gefährlichkeit des mit geringer Geschwindigkeitsdifferenz und relativ kleinem Querabstand ausgeführten Manövers unterschätzt hätten. Zugleich habe er darauf hingewiesen, daß er nur die physikalisch strömungsmechanischen Aspekte begutachtet habe, hingegen die Frage, ob der ermittelte Abstand von 80 m ausreichend gewesen sei oder nicht, in erster Linie von einem kompetenten Nautiker beantwortet werden müsse. Hierzu habe der Seelotse P. [REDACTED] (2. Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe) als sachverständiger Zeuge ausgeführt, daß sowohl wissenschaftliche Untersuchungen als auch praktische Erfahrungen auf Grund von Kollisionen auf der Elbe übereinstimmend ergeben hätten, daß bei den auf der Elbe gefahrenen Geschwindigkeiten Passierabstände von etwa 100 m eingehalten werden sollten, um ein gefahrloses Überholen zu gewährleisten. Diesen Ausführungen sei für den Streitfall zuzustimmen. Hier sei besondere Vorsicht geboten gewesen, weil das tief abgeladene MS "M. [REDACTED]" keinen Raum nach Steuerbord habe geben können, außerdem das Schiff auf Grund der Form seines Rumpfes und der Steueranlage nur über eine marginale Gierstabilität verfügt habe und relativ stark gegen äußere Störungen empfindlich gewesen sei.

5

Diese Eigenschaften habe man allerdings auf dem MS "A[REDACTED]-[REDACTED]" nicht gekannt. Das könne aber dessen Führung und den an Bord befindlichen Lotsen nicht entlasten. Auch "exotische" Schiffe von ungewöhnlicher Bauart mit ungewöhnlichen Manövriereigenschaften würden das Revier befahren. Dem müsse ein Überholer Rechnung tragen. Freilich wiege "das Verschulden auf Seiten der MS 'A[REDACTED]' nicht besonders schwer, weil - wie der Beklagten zu 1 zuzugeben sei - im Normalfall ein Bahnabstand von etwa 80 m wohl noch ausgereicht hätte und die Schiffsführung/der Lotse des MS 'Akarnania' auch nicht von MS 'Membership' gewarnt worden sei".

2. Die Revision der Beklagten zu 1 wendet sich ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, die Führung des MS "A[REDACTED]" habe gegen § 23 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO schuldhaft verstoßen.

Ob ein gefährlicher Sog im Sinne der genannten Bestimmung entstehen kann, ist nach den jeweiligen Gegebenheiten eines Überholmanövers zu beurteilen, also zum Beispiel nach der Breite des Fahrwassers, den Strömungs- und Windverhältnissen, dem Kurs und Abstand, der Größe, Geschwindigkeit und Abladung sowie der Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge im Revier. Das folgt aus der Grundregel des § 23 Abs. 1 SeeSchStrO, die das Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser und die (konkrete) Verkehrslage hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewähren. Nun kennen allerdings die Schiffsführungen und die sie beratenden Lotsen wegen der unterschiedlichen Beschaffenheit und Ausstattung der

zahlreichen auf der Elbe zwischen Hamburg und der See verkehrenden Fahrzeuge die Kurs- und Gierstabilität sowie die Manövriereigenschaften der anderen Fahrzeuge vielfach nicht. Insoweit können sie dann nur auf ihre allgemeine Erfahrung zurückgreifen, um zu vermeiden, daß bei einem Überholmanöver ein gefährlicher Sog entstehen kann. Hier gewinnt aber, wie schon das Berufungsgericht angenommen hat, die - unwidersprochene - Angabe des mit den Schifffahrtsverhältnissen auf der Elbe nach seiner Tätigkeit besonders vertrauten Zeugen P. [REDACTED] ganz wesentliche Bedeutung, wonach schon auf Grund einer (den Lotsen auch mitgeteilten) Auswertung der Seeamtsprüche aus den Jahren 1974 bis 1976 ein Passierabstand von 100 m für erforderlich gehalten wird, offenbar deshalb, weil erst bei einem derartigen Abstand generell sicher ist, daß bei einem Überholmanöver mit den auf der Elbe gefahrenen Geschwindigkeiten kein gefährlicher Sog entstehen kann. Daran haben sich die Führung und der Lotse des MS "A. [REDACTED] - [REDACTED]" nicht gehalten, obwohl für sie die tiefe Abladung und damit die fehlende Möglichkeit des MS "M. [REDACTED]", nach Steuerbord Raum zu geben, erkennbar und ihnen über die Gierstabilität sowie die Manövriereigenschaften dieses Schiffes nichts bekannt war. Sie haben deshalb gegen § 23 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO schuldhaft verstoßen, als sie bei der Überholung des MS "M. [REDACTED]" nur einen Bahnabstand von etwa 80 m einhielten.

Dem hält die Revision der Beklagten zu 1 ohne Erfolg entgegen, daß es am Ende der Ausführungen des Berufungsgerichts über das Verschulden der Führung und des Lotsen des

MS "A[REDACTED]" heißt, daß "das Verschulden auf Seiten der 'A[REDACTED]' nicht besonders schwer wiegt, weil - wie der Beklagten zu 1 zuzugeben ist - im Normalfall ein Bahnabstand von etwa 80 m wohl noch ausgereicht hätte und die Schiffsführung/der Lotse der 'A[REDACTED]' auch nicht von der 'M[REDACTED]' gewarnt worden war". Dieser Satz kann nicht isoliert betrachtet, sondern nur im Zusammenhang mit den gesamten Darlegungen des Berufungsgerichts zum Verschulden auf Seiten des MS "A[REDACTED]" gesehen werden. Danach befaßt er sich im wesentlichen schon mit der Schwere des auf Seiten des überholenden Fahrzeugs obwaltenden Verschuldens und besagt daneben nicht mehr, als daß es möglicherweise auch bei einem Bahnabstand von 80 m sowie normaler Gierstabilität des überholten Fahrzeugs noch nicht zur Kollision gekommen wäre. Hingegen läßt sich dem Satz keinesfalls entnehmen, daß bei einem solchen Abstand (und der von MS "A[REDACTED]" gefahrenen Geschwindigkeit) kein gefährlicher Sog entstehen konnte. Nur dann wäre aber ein schuldhafter Verstoß von Führung und Lotsen des MS "A[REDACTED]" gegen § 23 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO zu verneinen.

Entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten zu 1 vermag die Führung und den Lotsen des MS "A[REDACTED]" auch nicht zu entlasten, daß auf MS "M[REDACTED]", wie noch auszuführen sein wird, ebenfalls Fehler im Zusammenhang mit dem Überholvorgang gemacht worden sind. Diese haben mit der Wahl eines von vornherein zu geringen Passierabstands des überholenden MS "A[REDACTED]" nichts zu tun. Die Fehler sind allerdings im Rahmen der Schuldverteilung bedeutsam.

III. Zu dem Verschulden der Führung und des sie beratenden Lotsen des MS "M[REDACTED]" hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Bei dem geringen Fahrtüberschuß des MS "A[REDACTED]" gegenüber dem MS "M[REDACTED]" habe dessen Lotse mit dem Kommando, die Fahrt auf VH herabzusetzen, der Regelung des § 23 Abs. 3 Satz 2 SeeSchStrO entsprochen, wonach das vorausfahrende Fahrzeug das Überholen soweit wie möglich erleichtern muß. Jedoch habe er das Kommando verspätet erteilt. Das ergebe sich daraus, daß sich MS "M[REDACTED]" noch in einem Zustand der sich verlangsamenden Fahrt (von VV nach VH) befunden habe, als das Schiff unruhig geworden sei und auf die bei Aufnahme des Backborddrehs sofort eingeleiteten Steuerbordmanöver nicht reagiert habe. Auch wäre es bei dieser Sachlage auf Seiten des MS "M[REDACTED]" geboten gewesen, vorübergehend die Fahrt wieder auf VV zu erhöhen. Damit wäre die Steuerfähigkeit des Schiffes rasch wiederhergestellt worden und sodann die Gierwirkung durch entsprechendes Gegenruder beherrschbar gewesen. Als verfehlt sei ferner das von dem Lotsen angeordnete Rückwärtsmanöver anzusehen. Dieses habe nach den überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. S[REDACTED] bei dem als Einschrauber rechtsdrehend eingebauten Verstellpropeller ganz unabhängig von der Ruderlage zu einer erheblichen Verstärkung des Backborddrehs geführt und außerdem bewirkt, daß MS "M[REDACTED]", nachdem es von MS "A[REDACTED]" wieder freigekommen war, nicht wieder habe aufgerichtet werden können. Allerdings sei der Lotse anscheinend über die besonderen

Eigenschaften des MS "M[REDACTED]" bei einem Rückwärtsmanöver nicht ausreichend informiert worden. Das könne die Klägerin aber nicht entlasten. Wegen der besonderen Eigenschaften des Schiffes hätte der mit seinem Fahrzeug vertraute Kapitän bei der Revierfahrt auf die Brücke gehört, was zum Unfallzeitpunkt nicht der Fall gewesen sei. Dann hätte er durch sachgerechtes Manövrieren die Kollision mit MS "A[REDACTED]" verhindern können.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die Rüge der Revision der Klägerin, das Berufungsgericht hätte bei vollständiger Würdigung des Beweisergebnisses zu der Annahme gelangen müssen, daß die Fahrt des MS "M[REDACTED]" rechtzeitig reduziert worden sei, sieht der Senat nicht für durchgreifend an. Auch insoweit nimmt er nach § 565 a ZPO von einer näheren Begründung Abstand.

IV. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haben die Führungen und Lotsen der beiden an der 1. Kollision beteiligten Schiffe auch die 2. Kollision verschuldet, wogegen an dieser die Besatzung des - gegenkommenden - MS "K[REDACTED]" kein Verschulden treffe. Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten zu 1 wenden sich dagegen, daß die Besatzung des MS "K[REDACTED]" ohne Schuld an dem Zusammenstoß ihres Fahrzeugs mit MS "M[REDACTED]" sei. Die Revision der Klägerin richtet sich außerdem gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß die fehlerhaften Manöver auf Seiten des MS "M[REDACTED]" während der Überholung durch MS "A[REDACTED]" auch adäquat ursächlich für die 2. Kollision gewesen seien. Indes hält in beiden Punkten das angefochtene Urteil einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. a) Nach Ansicht des Landgerichts, auf dessen Ausführungen das Berufungsgericht insoweit verwiesen hat, trifft Führung und Lotsen des MS "K[REDACTED]" kein Verschulden an der 2. Kollision. Angesichts des Tiefgangs von MS "K[REDACTED]" könne nicht der Vorwurf erhoben werden, das Schiff sei nicht so weit wie möglich rechts gefahren. Zwar treffe es zu, daß unterhalb und oberhalb der Tonne 77, des Unfallorts, der Tonnenstrich weit außerhalb des ausgebaggerten Teils des Fahrwassers verlaufe und MS "K[REDACTED]" selbst dann noch genügend Wasser unter dem Kiel gehabt hätte, wenn es in der Nähe des Tonnenstrichs gefahren wäre. Andererseits habe aber der Passierabstand mit 100 bis 150 m zum gegenkommenden MS "A[REDACTED]" ausgereicht, um ein ungefährliches Begegnen zu ermöglichen. Außerdem habe bis zum Ausscheren des MS "M[REDACTED]" eine normale Begegnungssituation vorgelegen. Deshalb könne der Entschluß des Lotsen des MS "K[REDACTED]", mit seinem Schiff eben innerhalb des Tiefwassers zu bleiben, letztlich nicht beanstandet werden. Zudem sei nicht mehr festzustellen, wo genau das MS "K[REDACTED]" das MS "M[REDACTED]" gerammt habe, nämlich ob das noch im Tieffahrwasser oder außerhalb erfolgt sei. Denn zu diesem Zeitpunkt habe schon das von dem Lotsen des MS "K[REDACTED]" angeordnete Hart-Steuervordmanöver zu wirken begonnen. Somit könne nicht ausgeschlossen werden, daß es zu der 2. Kollision auch dann gekommen wäre, wenn man auf MS "K[REDACTED]" einen Kurs weiter südlich zum Tonnenstrich genommen hätte. Im übrigen habe die Besatzung des MS "K[REDACTED]" auf die Gefahrenlage nicht zu spät oder nicht nachdrücklich genug reagiert. Es sei nicht zu beanstanden, daß der Lotse beim Beobachten der Gierbewe-

gung des MS "M[REDACTED]" die Maschine lediglich auf VL beordert habe, da die Lage anfangs noch nichts Ungewöhnliches und Beunruhigendes aufgewiesen habe. Anders habe sie sich erst dargestellt, als der Lotse gesehen habe, daß sich der Backborddreh des MS "M[REDACTED]" fortgesetzt und dieses im Begriff gestanden habe, das Fahrwasser zu queren. Daß er nun, in einer Entfernung von einer halben Seemeile von MS "M[REDACTED]", die Maschine auf RV beordert habe, sei ebenfalls seemännisch einwandfrei und der Lage entsprechend gewesen.

b) Gegen diese Ausführungen des Landgerichts haben die Klägerin und die Beklagte zu 1 im Berufungsrechtszug Wesentliches nicht vorgebracht. Die Klägerin hat sie ohne weiteres hingenommen; die Beklagte zu 1 hat lediglich vorgetragen, der Lotse des MS "K[REDACTED]" habe schon frühzeitig ein Ausbrechen des MS "M[REDACTED]" nach Backbord gesehen (und demgemäß früher Aufstoppen müssen), was das Berufungsgericht nicht für bewiesen erachtet hat. Demnach brauchte das Berufungsgericht nicht erneut die Umstände der 2. Kollision erörtern und das Nichtverschulden auf Seiten des MS "K[REDACTED]" nicht nochmals begründen. Das verkennen die Revisionen der Klägerin und der Beklagten zu 1, die insoweit eigenständige Ausführungen des Berufungsgerichts vermissen.

2. Es liegt auf der Hand, daß Ruder- oder Maschinenmanöver, die dem Sog eines überholenden Fahrzeugs nicht entgegenwirken, sondern den dadurch ausgelösten Dreh des überholten Schiffes in Richtung zur Fahrwassermitte und zur

anderen Seite des Fahrwassers hin noch verstärken, ohne weiteres geeignet sind, den Zusammenstoß mit einem Gegenkommer herbeizuführen, zumal wenn der Seitenabstand zwischen den Kurslinien des überholten und des gegenkommenden Fahrzeugs - wie hier - nur etwa 180 m beträgt und das ausscherende Fahrzeug mehr als 100 m lang ist und mit nicht geringer Geschwindigkeit fährt. Vorliegend kann deshalb nicht, wie die Revision der Klägerin meint, von einer "unglücklichen Verkettung von Umständen" die Rede sein, "die nicht in einen adäquaten Zusammenhang mit dem eigentlichen Überholgeschehen gebracht werden können". Auch ist nicht ersichtlich, wieso es unbillig sein soll, der Klägerin das Folgerisiko der 2. Kollision (mit-) aufzuerlegen, selbst wenn MS "K[REDACTED]" auf die Benutzung der Tiefwasserfahrrinne nicht unbedingt angewiesen gewesen sein sollte.

V. Bei der Abwägung des auf Seiten des MS "A[REDACTED]" und des MS "M[REDACTED]" jeweils obwaltenden Verschuldens (§ 736 Abs. 1 HGB) ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gelangt, daß beide gleich schwer wiegen. Zwar habe die Führung des MS "A[REDACTED]" durch das Überholen in zu geringem Abstand die Kollisionsgefahr geschaffen, was im Regelfall ein überwiegendes Verschulden begründe. Jedoch hätten ersichtlich beide Seiten die durch das Überholmanöver geschaffene Gefahr verkannt. Auch der Lotse des MS "M[REDACTED]" habe den Passierabstand für ausreichend angesehen und jede Warnung des MS "A[REDACTED]" unterlassen. Außerdem fielen Führung und Lotsen des MS "M[REDACTED]" - wie ausgeführt - mehrere Manövrierfehler zur Last. Insgesamt gesehen erscheine

demgemäß eine Bewertung des beiderseitigen Verschuldens mit je 50 % angemessen.

Entgegen den Ausführungen der Revision der Beklagten zu 1 ist die Schuldverteilung des Berufungsgerichts rechtsfehlerfrei. Zutreffend weist die Revisionserwiderung der Klägerin darauf hin, daß die Abwägung im Rahmen des § 736 Abs. 1 HGB grundsätzlich Sache des Tatrichters ist. Allerdings wäre der Senat an die Abwägung des Berufungsgerichts nicht gebunden, wenn dieses nicht alle hierfür maßgebenden Gesichtspunkte berücksichtigt hätte. Das vermag die Revision der Beklagten zu 1 aber nicht aufzuzeigen. Die Rüge, das Berufungsgericht habe zu Lasten der Klägerin nicht berücksichtigt, daß die Besatzung des MS "M[REDACTED]" pflichtwidrig die des MS "A[REDACTED]" nicht auf die "exotischen" Manöviereigenschaften ihres Fahrzeugs durch das allgemeine Gefahrensignal oder über Sprechfunk hingewiesen habe, geht ins Leere. Eine derartige Pflicht auf Seiten des MS "M[REDACTED]" hat nicht bestanden. Das Schiff ließ sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sachgerecht manövrieren, wenn man, wie sein Kapitän, mit seinen Eigenschaften vertraut war. Es reagierte nur deshalb auf die Ruder- und Maschinenmanöver des Lotsen "exotisch", weil dieser mangels Unterrichtung durch den Kapitän die Besonderheiten beim Manövrieren des Fahrzeugs nicht kannte. Daraus ergibt sich aber noch keine Hinweispflicht gegenüber einem Überholer. Das Fehlverhalten des Kapitäns, der sich auf der Brücke hätte aufhalten müssen, um für ein sachgerechtes Manövrieren des MS "M[REDACTED]" zu sorgen, hat das Berufungsgericht bei

der Schuldabwägung aber zu Lasten der Klägerin ins Gewicht fallen lassen. Im übrigen läuft das, was die Revision der Beklagten zu 1 ansonsten gegen die Schuldverteilung des Berufungsgerichts vorbringt, lediglich auf eine für die Beklagte zu 1 günstigere, der Revision jedoch verschlossene Würdigung des beiderseits obwaltenden Verschuldens hinaus.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Bundschuh

Röhricht

Dr. Henze