

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 189/75

URTEIL

Verkündet am

8. Dezember 1977

Kaufmann,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Dezember 1977 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 28. August 1975 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Dezember 1971 befuhr das MS "Svendborg" (1.593 BRT) der Klägerin zu 2 mit einer Ladung von 1.850 t Papiermasse den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung mit etwas weniger als der für dieses Fahrzeug erlaubten Kanalgeschwindigkeit von 15 km/st. Gegen 6 Uhr erreichte es die Weiche Rade und lief in diese mit VGL ein. Es hielt sich in der nördlichen Hälfte des - zwischen der nördlichen und der südlichen Dalbenreihe - 180 m breiten Fahrwassers. Aus westlicher Richtung kam ihm das von der Beklagten bereederte MS "Barabinsk" (3.359 BRT) entgegen. Dieses Schiff fuhr im Ballast und stoppte in der Weiche wegen eines Haltegebots in der südlichen Fahrwasserhälfte auf. Dabei begann es langsam

- 3 -

nach Backbord zu drehen und kam - zunächst mit dem Bug - in die nördliche Hälfte des Fahrwassers. MS "Svendborg" wick darauf nach Steuerbord zur nördlichen Dalbenreihe hin aus. Beim Passieren des MS "Barabinsk", das während des Drehens das Schallzeichen 2 x kurz gegeben hatte, befürchtete die Führung des MS "Svendborg", daß es zur Kollision zwischen dem eigenen Hinterschiff und dem Steven des inzwischen eine Backbordschräglage von etwa 45° einnehmenden MS "Barabinsk" kommen werde. Sie erhöhte deshalb die Fahrt auf VV und ließ das Ruder "hart backbord" legen. Außerdem unterstützte sie das Ausweichmanöver mit dem Bugstrahlruder ihres Fahrzeugs. Dieses kantete darauf mit dem Hinterschiff nach Steuerbord ab, lief mit Backbordkurs in Richtung der südlichen Dalbenreihe und vermied so einen Zusammenstoß mit MS "Barabinsk". Anschließend versuchte die Führung des MS "Svendborg", ihr Fahrzeug mit einer "hart steuerbord" Ruderlage wieder kanalrecht hinzulegen. Das gelang jedoch nicht. Vielmehr ging das Fahrzeug in die südliche Fahrwasserhälfte. Dort stieß es in einer Backbordschräglage von etwa 45° mit dem Steuerbordvorschiff gegen den Steven des - MS "Barabinsk" nachfolgenden - MS "Arosette" (499 BRT) der Klägerin zu 1. Zuvor hatten die kollidierenden Fahrzeuge jeweils die Maschine noch auf VR beordert.

Die Klägerinnen verlangen von der Beklagten Ersatz ihres Unfallschadens. Sie werfen MS "Barabinsk" in erster Linie vor, daß es beim Aufstoppen in die falsche (nördliche) Fahrwasserhälfte geraten ist. Dadurch habe dieses Schiff das MS "Svendborg" zu dem Abkantmanöver gezwungen, in dessen Folge das letztgenannte Fahrzeug mit MS "Arosette" zusammengestoßen sei. Die Klägerinnen



haben beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 42.276,05 DM nebst Zinsen an die Klägerin zu 1 sowie zur Zahlung von 71.326,82 DM und von 226.261,23 dkr nebst Zinsen an die Klägerin zu 2, ferner wegen dieser Beträge zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr MS "Barabinsk" zu verurteilen.

Die Beklagte hat bestritten, daß MS "Barabinsk" die Kollision zwischen MS "Svendborg" und MS "Arosette" verschuldet habe. Die Schuld daran treffe allein diese beiden Fahrzeuge. Sie hätten früher aufstoppen müssen. Auch sei das Abkantmanöver des MS "Svendborg" nicht notwendig gewesen.

Die Beklagte hat MS "Barabinsk" in Kenntnis der Klageforderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Landgericht hat die Beklagte - unter Abweisung der Klage im übrigen - verurteilt, an die Klägerin zu 1 40.084,40 DM nebst Zinsen sowie an die Klägerin zu 2 71.326,82 DM und den Gegenwert von 205.003,10 dkr in Deutscher Mark zum Kurswert am Zahlungstage jeweils nebst Zinsen zu zahlen, ferner wegen dieser Beträge die Zwangsvollstreckung in ihr MS "Barabinsk" zu dulden. Das Berufungsgericht hat den Klageanspruch der Klägerin zu 1 in Höhe von weiteren 300,-- DM und den Klageanspruch der Klägerin zu 2 in Höhe von weiteren 298,-- DM abgewiesen, es im übrigen bei der Verurteilung der Beklagten belassen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerinnen beantragen, erstrebt die Beklagte weiterhin die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Verhalten des MS "Barabinsk"

1. Nach § 26 Abs. 1 SeeSchStrO muß im Fahrwasser so weit wie möglich rechts gefahren werden. Gegen diese Vorschrift hat MS "Barabinsk" dadurch verstoßen, daß das Schiff beim Aufstoppen in der Weiche Rade in die linke (nördliche) Hälfte des Fahrwassers geriet, wobei es - nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten - sich mit dem Steven der nördlichen Dalbenreihe auf 40 bis 35 m näherte. Dieser Verstoß ist, wie das Berufungsgericht zu Recht angenommen hat, auch schuldhaft gewesen. Die gegenteilige Ansicht der Revision verkennt, daß die Führung des MS "Barabinsk" schon deshalb ein Verschulden trifft, weil sie es unterlassen hat, durch Setzen des Steuerbordbugankers, der ebenso wie der Backbordbuganker während der Fahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal klar zum Fallen sein mußte (§ 47 Abs. 1 Nr. 5 SeeSchStrO), ein Hineindreuen ihres Fahrzeugs in die nördliche Fahrwasserhälfte zu verhindern. Ein solches Manöver wäre nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts um so mehr geboten gewesen, als die Schiffsführung dem - durch achterlichen Wind der Stärke 4 bis 5 verursachten - Backborddreh nicht mehr rechtzeitig mit einem an sich naheliegenden Vorausmanöver bei gleichzeitiger Ruderlage "hart steuerbord" begegnen konnte, weil allein für das Umsteuern der auf RL drehenden Maschine eine Zeitspanne von 30 bis 35 Sekunden erforderlich war. Hinzu kommt, daß das stattdessen von dem Lotsen B [REDACTED], der die Führung

des MS "Barabinsk" beraten hat, beordnete Maschinenmanöver VR bewirkte, daß sich die Drehung des MS "Barabinsk" zur nördlichen Fahrwasserhälfte hin noch verstärkte. Zudem hatte der Lotse die Schiffsführung sogar aufgefordert, den Steuerbordbuganker zu werfen, als sich ergab, daß ein Vorausmanöver nicht mehr rechtzeitig durchzuführen war.

2. Nach § 24 Abs. 1 SeeSchStrO in Verbindung mit deren Anlage II Nr. 2.1 und 1.2.2 hat ein - wie hier das MS "Barabinsk" - auf dem Nord-Ostsee-Kanal ostwärts fahrendes Fahrzeug rechtzeitig das Gefahr- und Warnsignal 1 x lang, 4 x kurz und anschließend das Achtungssignal 2 x lang zu geben, wenn es ein sich näherndes anderes Fahrzeug gefährdet. Das hätte vorliegend geschehen müssen, weil sich durch den starken Backborddreh des MS "Barabinsk" für das gegenkommende MS "Svendborg" eine Gefahrenlage ergab, zumal nach den Feststellungen des Berufungsgerichts für die Führung des ersten Fahrzeugs nicht mit Gewißheit vorauszusehen war, ob sie die Drehung noch rechtzeitig vor der Begegnung auffangen konnte. Mit Grund hat deshalb das Berufungsgericht auch einen schuldhaften Verstoß der Führung des MS "Barabinsk" gegen die oben genannte Vorschrift bejaht. Soweit demgegenüber die Revision unter Hinweis auf die Stellungnahme des Privatgutachters der Beklagten, Kapitän V., ein Verschulden der Schiffsführung verneint, ist ihr entgegenzuhalten, daß Kapitän V. von der unzutreffenden Ansicht ausgeht, es hätte zunächst genügt, daß MS "Barabinsk" den Backborddreh durch das Schallsignal 2 x kurz angezeigt habe. Dieses Signal hat nicht die Aufgabe, die anderen Fahrzeuge auf eine Gefahrenlage aufmerksam zu machen. Es bedeutet nach Regel 28 Buchst. a) SeeStrO in der bis 15. Juli 1977

geltenden Fassung: "Ich ändere meinen Kurs nach Backbord". Gerade das war aber nicht die Absicht der Führung des MS "Barabinsk", deren Schiff dem Ruder vorübergehend nicht gehorchte und gegen ihren Willen nach Backbord drehte. Das Signal 2 x kurz konnte daher nur zu einer Verwirrung der anderen Fahrzeuge führen. Es hätte somit nicht gegeben werden dürfen, schon gar nicht aber als Ersatz für das Gefahr- und Warnsignal.

3. Ohne Erfolg wendet sich die Revision auch dagegen, daß das Berufungsgericht einen adäquaten Zusammenhang zwischen den Fehlern der Führung des MS "Barabinsk" und dem Zusammenstoß des MS "Svendborg" mit dem MS "Arosette" angenommen hat. Läuft ein Schiff in einem engen Fahrwasser nach Backbord aus dem Ruder und gerät es dabei so erheblich in die dem Gegenverkehr vorbehaltene Fahrwasserhälfte, daß es diese zum größeren Teil versperrt, so ist es nichts Ungewöhnliches, wenn ein Gegenkommer in einer solchen Lage mit einem harten Ausweichmanöver reagiert. Das gilt insbesondere für einen Fall der vorliegenden Art. Hier ist der Gegenkommer auf die für ihn zunächst nicht erkennbare Gefahrenlage infolge Nichtabgabe der vorgeschriebenen Schallsignale nicht rechtzeitig aufmerksam gemacht worden; außerdem konnte er nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht wissen, wann die Drehbewegung des in seine Fahrwasserhälfte geratenen Fahrzeugs zum Stillstand kommen würde; schließlich hatte sich dieses Fahrzeug ihm bereits bis auf wenige Meter genähert, als es zu der eigentlichen Begegnung kam. Diesen besonderen Umständen trägt die Revision nicht Rechnung, soweit sie sich in umfangreichen Ausführungen gegen das Bestehen eines adäquaten Zusammenhangs zwischen den Fehlern der Führung des MS "Barabinsk" und der Kollision wendet. Ferner rügt

sie ohne Erfolg, daß es das Berufungsgericht unterlassen hat, zur Adäquanzfrage sachverständigen Rat einzuholen. In einem Fall, in dem - wie hier - der adäquate Zusammenhang derart offen zu Tage liegt, bestand dafür keine Notwendigkeit.

II. Verhalten des MS "Svendborg"

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft die Führung dieses Fahrzeugs kein Verschulden an dem Zusammenstoß mit MS "Arosette". Es sei nicht falsch gewesen, das Fahrzeug während der Vorbeifahrt an MS "Barabinsk" abzukanten. Selbst wenn der Abstand zwischen diesen beiden Schiffen noch 7,5 m betragen haben sollte (nach den Schätzungen mehrerer Zeugen habe er sogar noch darunter gelegen), habe es sich in der gegebenen Situation um einen "alarmierend geringen" Zwischenraum gehandelt, zumal Kapitän und Lotse des MS "Svendborg" nicht hätten wissen können, wann die Drehbewegung des MS "Barabinsk" zum Stillstand kommen würde, außerdem das von diesem Fahrzeug gegebene Schallsignal 2 x kurz die Lage nicht geklärt habe, sondern nur hätte verwirren müssen. Demgemäß hätten auch die Lotsen B [REDACTED] (MS "Barabinsk") und S [REDACTED] (MS "Arosette") das Abkantmanöver des MS "Svendborg" für angebracht gehalten. Nicht berechtigt sei auch der weitere Vorwurf der Beklagten, die Führung des MS "Svendborg" hätte es schuldhaft unterlassen, sofort nach dem Passieren des MS "Barabinsk" die Maschine auf VR umzusteuern. Es sei schon zweifelhaft, ob ein solches Manöver objektiv zweckmäßig gewesen wäre und ob dadurch die Kollision hätte vermieden werden können. Auch wenn man aber insoweit einen Fehler der Führung des MS "Svendborg" oder des sie beratenden Lotsen H [REDACTED]

annahme, wäre dieser als Manöver des letzten Augenblicks entschuldigt. Zu deren Gunsten gehe, daß MS "Barabinsk" durch den Backborddreh in die nördliche Fahrwasserhälfte das MS "Svendborg" ganz überraschend in eine gefährliche Lage gebracht habe, außerdem ein zu frühes Rückwärtsmanöver des MS "Svendborg" doch noch zu einem Zusammenstoß mit MS "Barabinsk" hätte führen können. Aus dem letzten Grunde sei es überaus schwierig gewesen, den richtigen Augenblick für ein solches Manöver zu finden. Auch habe der Lotse H. [REDACTED] das Rückwärtsmanöver bereits eingeleitet, als das 75 m lange MS "Svendborg" gerade die Mitte des nur 180 m breiten Fahrwassers erreicht gehabt habe.

2. Die Revision vermag nicht aufzuzeigen, daß diese tatrichterliche Würdigung des Berufungsgerichts auf einem Verfahrensfehler beruht oder aus materiellrechtlichen Gründen zu beanstanden ist. Insbesondere rügt sie ohne Erfolg, daß das Berufungsgericht zu der Frage, ob das Abkanten des MS "Svendborg" notwendig war, keinen nautischen Sachverständigen gehört hat. Wieso dem in Rechtsstreitigkeiten aus Schiffszusammenstößen oder Fernschädigungen besonders erfahrenen Berufungsgericht die erforderliche Sachkunde für eine eigene Beurteilung dieser nautisch keineswegs schwierigen und ungewöhnlichen Frage gefehlt haben soll, hat die Revision nicht näher dargetan. Entgegen ihrer Ansicht brauchte das Berufungsgericht auch keinen Sachverständigenbeweis darüber zu erheben, ob das Umsteuern der Maschine des MS "Svendborg" nach dem Passieren des MS "Barabinsk" zu spät erfolgt ist. Insoweit berücksichtigt die Revision nicht, daß das Berufungsgericht von einem verspäteten Umsteuern der Maschine auf MS "Svendborg"

zu Gunsten der Beklagten ausgegangen ist, diesen Fehler allerdings aus einem anderen Grunde (Maßnahme des letzten Augenblicks) für nicht schuldhaft angesehen hat.

III. Verhalten des MS "Arosette"

1. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts war dieses Fahrzeug nicht gehalten, bereits aufzustoppen, als MS "Barabinsk" begann, nach Backbord zu drehen. Seine Führung habe damit rechnen dürfen, daß trotzdem die Begegnung zwischen diesem Fahrzeug und dem gegenkommenden MS "Svendborg" klar gehen werde, zumal MS "Barabinsk" kein Gefahrensignal gegeben habe. Kritisch sei hingegen die Lage für MS "Arosette" geworden, als seine Führung das Abkanten des MS "Svendborg" wahrgenommen habe. Jedoch habe sie auch jetzt darauf vertrauen dürfen, daß es gelingen werde, dieses Fahrzeug wieder rechtzeitig in eine kanalrechte Lage zu bringen. Als sie sodann das Gegenteil bemerkt habe, habe der Lotse S [REDACTED] die Maschine des MS "Arosette", das schon vorher nur noch mit dem Wind bei rückwärts drehender Schraube getrieben sei, auf VR beordert. Sollte das zu spät gewesen sein, so liege auch hier nach den Grundsätzen, die die Rechtsprechung für ein fehlerhaftes Manöver des letzten Augenblicks entwickelt habe, ein schuldhaftes Verhalten nicht vor.

2. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe das Verhalten der Führung des MS "Arosette" und des sie beratenden Lotsen S [REDACTED] ebenfalls nicht ohne Erhebung des von der Beklagten in diesem Zusammenhang angetretenen Sachverständigenbeweises beurteilen dürfen, ist nicht begründet. Da das Berufungsgericht auch insoweit

lediglich ihm auf Grund seiner besonderen Sachkunde geläufige nautische Fragen zu beurteilen hatte, brauchte es dem Beweisantrag der Beklagten nicht nachzugehen. Überdies gibt deren Vortrag in den Vorinstanzen keine genügenden tatsächlichen Anhaltspunkte in der Richtung her, daß man auf MS "Arosette" von Anfang an damit hätte rechnen müssen, die Führung des MS "Svendborg" werde das Abkanten ihres Fahrzeugs nicht mehr rechtzeitig auffangen können. Vielmehr hatte die Beklagte in Übereinstimmung mit dem Inhalt des von ihr vorgelegten Gutachtens des Kapitäns V. ausgeführt, MS "Svendborg" hätte nach dem Abkanten durch richtige Maschinen- und Rudermanöver wieder unter Kontrolle gebracht werden können. Allein wegen des Backborddrehs des MS "Barabinsk" war aber ein Aufstoppen des MS "Arosette" nicht bereits geboten, da - was der Privatgutachter der Beklagten nicht genügend beachtet hat - sowohl die Führung des MS "Arosette" als auch die des MS "Svendborg" davon ausgehen konnten, MS "Barabinsk" werde, nachdem es kein Gefahrensignal gegeben hatte, die Lage rechtzeitig von sich aus meistern.

IV. 1. Hinsichtlich der Höhe der von den Klägerinnen geltend gemachten Schadensbeträge besteht zwischen den Parteien nur noch insoweit Streit, als es um Werftkosten von 24.380 DM für die Beseitigung der Kollisionsschäden an MS "Arosette" geht. Diese Kosten sind der Klägerin zu 1 von der ihr gehörenden Schiffswerft J.J. S., H., in Rechnung gestellt worden. Sie umfassen auch den Unternehmergewinn der Klägerin zu 1. Sie gehen aber nicht über die Höhe der Instandsetzungskosten nach der Schadenstaxe vom 11. April 1972 hinaus.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts kann die Klägerin zu 1 den vollen Betrag von 24.380 DM von der Beklagten ersetzt verlangen. Die Werft diene keineswegs nur dazu, Schiffe der Klägerin zu 1 zu reparieren. Im Gegenteil würden dort im wesentlichen Schiffe für fremde Auftraggeber gebaut oder repariert. Auch bestehe kein Anhalt dafür, daß die Klägerin zu 1 während der Reparatur des MS "Arosette" die Werft nicht auch mit Fremdaufträgen hinreichend hätte beschäftigen können.

3. Diese Ausführungen stehen entgegen der Ansicht der Revision nicht im Widerspruch zu den Grundsätzen des in BGHZ 54, 82 f. abgedruckten Urteils. Daß das Berufungsgericht diese Grundsätze verkannt habe, ist nicht ersichtlich. Gerade in einem Fall, in dem der geschädigte Reeder sich gewerbsmäßig auch mit der Reparatur von Schiffen befaßt, ist es ihm nicht zuzumuten, bei der Reparatur eines eigenen Fahrzeugs auf den Unternehmergewinn zu Gunsten des Schädigers zu

verzichten, wenn er stattdessen ein drittes Fahrzeug hätte reparieren und damit seine Reparaturabteilung hätte gewinnbringend einsetzen können.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe