

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 205/87

Verkündet am:
14. März 1988
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei E [REDACTED] Shipping Company, [REDACTED] Bulvar E [REDACTED],
T [REDACTED]/U [REDACTED], vertreten durch den Präsidenten,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

die Reederei P [REDACTED] Compania Maritima S.A., Pa [REDACTED]
c/o Transocean Steamship Agency Inc., [REDACTED] Broadway, N [REDACTED] Y [REDACTED],
N.Y. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

WI

17

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die
mündliche Verhandlung
vom 14. März 1988
durch die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Hesselberger,
Röhricht und Dr. Henze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des 7a-Zivilsenats des Schleswig-
Holsteinischen Oberlandesgerichts in
Schleswig vom 15. Juni 1987 aufgehoben.
Die Sache wird zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung - auch über die
Kosten des Revisionsverfahrens - an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

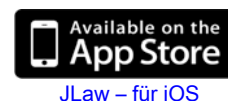
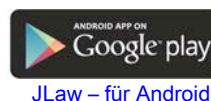
Die Parteien machen nach einem Schiffszusammenstoß im Wege von Klage und Widerklage Schadensersatzansprüche geltend.

Die Klägerin bereedert das MS "Rapla" (78 m lang; 11,5 m breit; 1.351 BRT; 1.500 PS), die Beklagte das MS "P[REDACTED]" (169 m lang; 26,3 m breit; 16.380 BRT; 11.550 PS). Die beiden Schiffe sind am 17. Februar 1978 gegen 0.15 Uhr im Nebel bei einer Begegnung auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei Kilometer 95,7 (Weiche Binnenhafen Holtenau) mit den Backbord-Bugseiten zusammengestoßen. MS "R[REDACTED]" war mit einer Eisenladung von 1.580 t (Tiefgang vorn 5 m und achtern 5,2 m) den Kanal ostwärts gefahren, während MS "P[REDACTED]" in Ballast (Tiefgang vorn 3,66 m und achtern 6,1 m) aus den Holtenauer Schleusen kommend westwärts gelaufen war. Nach dem Zusammenstoß ist MS "P[REDACTED]" infolge eines Steuerborddrehs mit der Steuerbord-Heckseite gegen die nördliche Dalbenreihe geraten und hat die Dalben Nr. 7, 8 und 9 zerstört.

Die Klägerin hat behauptet, MS "P[REDACTED]" habe ihr MS "R[REDACTED]" in der südlichen Kanalhälfte angefahren. Demnach habe die Führung des MS "P[REDACTED]" das Rechtsfahrgebot sowie einzelne Vorschriften über das Verhalten in Weichengebieten verletzt und damit den Unfall verschuldet. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 77.661,05 russ.Rbl, 9.400 BF und 3.597,85 US-Dollar nebst Zinsen zu verurteilen.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Die Beklagte hat vorgetragen, daß MS "R[REDACTED]" nicht in der südlichen Kanalhälfte, sondern - vorschriftswidrig - zumindest in der Mitte des Kanals gefahren sei. Deshalb treffe allein die Führung des MS "R[REDACTED]" ein Verschulden an der Kollision. Sie hat beantragt, die Klägerin zu verurteilen, a) an sie 184.077,75 hfl und 51.531,39 US-Dollar nebst Zinsen zu zahlen sowie b) sie von den von der Bundesrepublik Deutschland wegen der Zerstörung der Dalben geltend gemachten Ansprüchen (108.466 DM nebst Zinsen) freizuhalten.

Wegen des Dalbenschadens hat die Bundesrepublik Deutschland beide Parteien in einem gesonderten Rechtsstreit in Anspruch genommen. Mit Urteil vom 22. Januar 1987 hat das Oberlandesgericht Schleswig der Klage gegen die Reederei des MS "R[REDACTED]" stattgegeben, hingegen hat es sie gegenüber der Reederin des MS "P[REDACTED]" abgewiesen. Das Urteil ist rechtskräftig geworden, nachdem der Senat mit Beschluß vom 5. Oktober 1987 - II ZR 51/87 die Revision der Reederei des MS "R[REDACTED]" nicht angenommen und die (unselbständige) Anschlußrevision der Bundesrepublik Deutschland als unzulässig verworfen hat.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/4 sowie den Zahlungsanspruch der Widerklage dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt; ferner hat es dem Freistellungsanspruch der Widerklägerin zur Hälfte stattgegeben. Das Berufungsgericht hat mit Urteil vom 15. Juni 1987 die Klage abgewiesen, den Zahlungsanspruch der Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt sowie festgestellt, daß die Klägerin die Beklagte von den Ansprüchen der

Bundesrepublik Deutschland wegen Zerstörung der Dalben freizuhalten hat. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klageanspruch sowie den Antrag auf Abweisung der Widerklage weiter. Die Beklagte hat den Freihaltungsanspruch ihrer Widerklage wegen der rechtskräftigen Abweisung der Schadensersatzklage gegen sie in der Hauptsache für erledigt erklärt; im übrigen hat sie beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil es an einem haftungsbegründenden Verschulden auf Seiten des MS "P[REDACTED]" fehle. Hierzu hat es ausgeführt:

Im Gegensatz zu den Darlegungen des Landgerichts lasse sich nicht feststellen, daß sich im Zeitpunkt der Kollision MS "P[REDACTED]" mit der Backbordseite auf der Kanalachse oder 10 m nördlich von ihr befunden habe. Vielmehr könne nach dem Beweisergebnis - was zu Lasten der insoweit beweispflichtigen Klägerin gehe - nicht ausgeschlossen werden, daß das Schiff bei dem Zusammenstoß mit MS "R[REDACTED]" einen Abstand von 38 m zur Kanalachse eingehalten habe und damit nur noch gut 20 m seitlich der Dalbenreihe gefahren sei. Ein schuldhafter Verstoß auf Seiten des MS "P[REDACTED]" gegen das Rechtsfahrgebot des § 22 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO (in der zur Unfallzeit geltenden Fassung - vgl. BGBl. 1977 I 1497 ff.) könne deshalb nicht angenommen werden.

Die Führung des MS "P[REDACTED]" habe auch nicht, wie die Klägerin meint, einzelne Regeln des § 49 SeeSchStrO verletzt. Richtig sei, daß MS "P[REDACTED]" zunächst die Ausfahrt aus der Weiche verboten gewesen sei und es sich deshalb nach § 49 Abs. 2 SeeSchStrO an den vordersten, in seiner Fahrtrichtung rechts liegenden Dalben hätte legen müssen; auch habe diese Absicht auf MS "P[REDACTED]" nicht bestanden. Indes könne darin ein unfallursächliches Verschulden der Schiffsführung nicht gesehen werden. Da sich die Kollision etwa in Höhe der Dalben 12 bis 14 ereignet habe, lasse sich nicht feststellen, daß MS "P[REDACTED]", zu dessen Gunsten für den Kollisionszeitpunkt ein Seitenabstand von 38 m zur Kanalachse und von 20 m zur Dalbenreihe anzunehmen sei, vor dem Zusammenstoß noch näher entlang der Dalbenreihe gefahren wäre, wenn es sich an den Dalben Nr. 1 hätte legen wollen. Nicht feststellen lasse sich ferner, daß MS "P[REDACTED]" die Weiche zu langsam durchfahren habe, da die Sichtverhältnisse eine zügigere Fahrt nicht gestattet hätten. Im übrigen habe das Schiff bereits vor der Kollision freie Fahrt erhalten gehabt, so daß von dann ab die Verpflichtung, den Dalben Nr. 1 anzusteuern, ohnehin nicht mehr bestanden habe.

Zu verneinen sei, daß die Führung des MS "P[REDACTED]" durch einen Verstoß gegen § 49 Abs. 4 SeeSchStrO den Zusammenstoß herbeigeführt habe. Zwar dürften nach dieser Vorschrift Fahrzeuge beim Verlassen des Weichengebiets entgegenkommende Fahrzeuge weder gefährden noch behindern. Jedoch greife die Vorschrift schon deshalb nicht ein, weil sich die Kollision etwa im mittleren Bereich der Weiche, also nicht an ihrem Ende ereignet habe.

17

Unbegründet sei schließlich der Vorwurf, die Führung des MS "P[REDACTED]" hätte auf Grund vorheriger Wartepflicht MS "R[REDACTED]" passieren lassen müssen. Das gelte auch für den weiteren Vorwurf, sie habe es unterlassen, einen nördlicheren Kurs einzuschlagen, obwohl sie bei sorgfältiger Beobachtung der Lage habe erkennen können, daß MS "R[REDACTED]" wegen eines Stilliegers und einer Containeranlage am südlichen Kanalufer sowie wegen eines vorausfahrenden Schiffes (MS "S[REDACTED]") zur Kanalmitte hätte ausweichen müssen.

II. Die Revision greift diese Ausführungen teilweise mit Erfolg an.

Nicht zu folgen ist der Ansicht, MS "P[REDACTED]" sei verbotswidrig durch die Weiche gebummelt. Denn nach der rechtlich fehlerfreien Feststellung des Berufungsgerichts haben die infolge Nebels eingeschränkten Sichtverhältnisse eine zügigere Fahrt des Schiffes nicht erlaubt. Nicht zutreffend ist weiter die Ansicht, MS "P[REDACTED]" sei im Zeitpunkt der Kollision gegenüber MS "R[REDACTED]" noch wartepflichtig gewesen. Nach den nicht angegriffenen Ausführungen des Berufungsgerichts hatte das Schiff zu diesem Zeitpunkt bereits wieder freie Fahrt erhalten. Auch läßt sich dem angefochtenen Urteil nicht entnehmen, daß einer Fahrtaufnahme die Lage im Revier entgegengestanden hätte, zumal bei der vorhandenen Fahrwasserbreite eine Begegnung der beiden Fahrzeuge bei ordnungsgemäßen Kursen zweifellos möglich gewesen wäre. Zu Recht hat das Berufungsgericht auch eine Verletzung des § 49 Abs. 5 SeeSchStrO durch die Führung des MS "P[REDACTED]" verneint, nachdem sich die Kollision nicht beim Verlassen der

Weiche durch dieses Fahrzeug, sondern bereits etwa 500 m vor deren Westende ereignet hat. Mit Grund wendet sich die Revision hingegen gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Kurs des MS "P[REDACTED]". Sie sind schon aus folgendem Gesichtspunkt nicht haltbar:

Das Berufungsgericht hat, wie im Rahmen der Widerklage zur Frage des Verschuldens der Führung des MS "R[REDACTED]" noch darzulegen sein wird, rechtsfehlerfrei festgestellt, daß dieses Fahrzeug "im Zeitpunkt der Kollision etwa in der Mitte des Kanals und nicht, wie vorgeschrieben, so weit wie möglich rechts lag". Danach müßte auch der Kurs des MS "P[REDACTED]" etwa in der Mitte des Kanals verlaufen sein, da es sonst nicht zu einem Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge hat kommen können. Damit steht, wie die Revision zu Recht rügt, in einem unlösbaren Widerspruch die Annahme des Berufungsgerichts, nach dem Beweisergebnis lasse sich nicht ausschließen, daß MS "P[REDACTED]" bei der Kollision mit MS "R[REDACTED]" einen Abstand von 38 m zur Kanalachse eingehalten habe und nur gut 20 m seitlich der Dalbenreihe gefahren sei. Diesen - auf tatsächlichem Gebiet - liegenden Widerspruch wird das Berufungsgericht durch eine erneute Würdigung des Beweisergebnisses klären müssen. Erst dann läßt sich hinreichend beurteilen, ob die Führung des MS "P[REDACTED]" nicht durch einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 22 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO oder die Regelung des § 49 Abs. 2 SeeSchStrO oder durch Nichtberücksichtigung des Umstandes, daß MS "R[REDACTED]" die südliche Kanalhälfte nicht in voller Breite nutzen konnte, verschuldet hat. Damit kann beim derzeitigen Verfahrensstand die Abweisung der Klage keinen Bestand haben.

III. 1. Das Berufungsgericht hat den Zahlungsantrag der Widerklage dem Grunde nach in vollem Umfang für gerechtfertigt erklärt, weil die Führung des MS "R[REDACTED]" durch einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 22 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO die Kollision verschuldet habe und ein Verschulden der Führung des MS "P[REDACTED]" an dem Schiffszusammenstoß nicht nachgewiesen werden könne. Gegen den zweiten Punkt bestehen rechtliche Bedenken. Hierzu kann auf die vorstehenden Ausführungen (unter II.) verwiesen werden. Hingegen ist die Ansicht des Berufungsgerichts nicht zu beanstanden, die Führung des MS "R[REDACTED]" treffe ein Verschulden an der Kollision. Insoweit ist von der Feststellung des Berufungsgerichts auszugehen, daß MS "R[REDACTED]" im Zeitpunkt der Kollision etwa in der Mitte des Kanals und nicht, soweit wie möglich rechts gelegen hat. Die Verfahrensrügen der Revision hiergegen sind unbegründet. Von näheren Ausführungen hierzu sieht der Senat gemäß § 565 a ZPO ab. Soweit die Revision die Fahrweise des MS "R[REDACTED]" mit Hindernissen in der südlichen Kanalhälfte zu rechtfertigen sucht, ist ihr nicht zu folgen. Daß ein Stillieger an der südlichen Kaimauer, ferner eine ebenfalls dort befindliche Containeranlage MS "Rapla" zu einem Kurs in der Mitte des im Unfallbereich 170 m breiten Fahrwassers (Abstand zwischen nördlicher Dalbenreihe und südlicher Kaimauer) gezwungen haben sollen, vermag auch sie nicht aufzuzeigen. Daß gilt ebenso, soweit sie auf das Anlegemanöver des dem MS "R[REDACTED]" vorauslaufenden MS "Steinburg" hinweist, zumal nach den rechtlich fehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts auf Seiten der Führung des MS "R[REDACTED]" nicht die Absicht bestanden hat, den Vorausläufer zu überholen. Im übrigen ist nach der Ansicht des Senats

auch deshalb ein Verschulden an dem Zusammenstoß auf Seiten des MS "R[REDACTED]" gegeben, weil der die Führung dieses Schiffes beratende Lotse Vitense, der von dem Entgegenkommen des MS "P[REDACTED]" Kenntnis hatte, die Beobachtung des Reviers mit Hilfe des Radargeräts trotz des stark unsichtigen Wetters und dem auf dem Radarbild bereits erkennbaren, nur noch 0,4 sm entfernten Gegenkommer unterbrochen hat, um ein Funkgespräch mit dem Lotsen des MS "S[REDACTED]" zu führen. Infolgedessen hat er, was unbestritten ist, den Gegenkommer auf dem Radarbild erst kurz vor der Kollision wieder gesehen, also zu einem Zeitpunkt, von dem ab MS "R[REDACTED]" nicht mehr rechtzeitig in die südliche Kanalhälfte weichen konnte. Schon im seeamtlichen Untersuchungsverfahren hat der Bundesbeauftragte auf das fehlerhafte Verhalten des Lotsen Vitense hingewiesen. Entgegen dem Spruch des Seeamts läßt sich dessen Verhalten nicht damit entschuldigen, daß MS "Steinburg" auf dem Radarbild des MS "R[REDACTED]" verschwunden war. Die Gefahr, diesem Schiff zu nahe aufzulaufen, hätte MS "Rapla" durch Aufstoppen vermeiden können. Keinesfalls aber durfte Vitense die Beobachtung des Gegenkommers zeitweilig unterbrechen, zumal der Kurs des MS "R[REDACTED]" etwa in Fahrwassermitte und nicht in der südlichen Kanalhälfte verlief.

2. Das Berufungsgericht hat dem Freihaltungsanspruch der Widerklage in vollem Umfang stattgegeben. Hierzu hat es ebenfalls auf die von ihm festgestellte fehlerhafte Fahrweise des MS "R[REDACTED]" und weiter darauf verwiesen, daß ein haftungsbegründendes Verschulden der Führung des MS "P[REDACTED]" an dem Zusammenstoß nicht angenommen werden könne. Ergänzend hat es ausgeführt, daß das Verhalten der

Führung des MS "P[REDACTED]" nach der Kollision (Maschinen- und Rudermanöver, Nichtgebrauch des Ankers) nicht zu beanstanden sei, so daß auch aus dieser Sicht ein Mitverschulden auf Seiten des MS "P[REDACTED]" an dem Dalbenschaden der Bundesrepublik Deutschland nicht in Betracht komme.

Die Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Klägerin verpflichtet ist, die Beklagte von den Ansprüchen der Bundesrepublik Deutschland wegen Beschädigung der Dalben Nr. 7, 8 und 9 bei Kanalkilometer 95,7 freizuhalten, kann keinen Bestand haben. An einer derartigen Feststellung hat die Widerklägerin kein schutzwürdiges Interesse mehr, nachdem die Schadensersatzklage der Bundesrepublik Deutschland gegen sie zwischenzeitlich rechtskräftig abgewiesen worden ist. Das hat sie veranlaßt, den Freihaltungsantrag in der Hauptsache für erledigt zu erklären. Dem hat jedoch die Klägerin nicht zugestimmt, weil nach ihrer Ansicht der Antrag von Anfang an mangels Verschulden der Führung des MS "Rapla" unbegründet war und deshalb trotz der Erledigungserklärung der Widerklägerin abzuweisen sei. Das ist allerdings nicht richtig. Denn die Führung des MS "R[REDACTED]" hat die Kollision mit MS "P[REDACTED]" verschuldet (vgl. vorstehend III 1.). Auch war diese, wie den Ausführungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, adäquat ursächlich für die Beschädigung der Dalben. Daß ein Fahrzeug von der Größe des MS "P[REDACTED]" in der insgesamt nur 170 m breiten Weiche nach einem Steuerbordreh infolge eines RV-Manövers und des Zusammenpralls seines Backbordbugs mit einem Gegenkommer gegen die Dalbenreihe gerät, ist kein ungewöhnlicher Vorgang, selbst wenn hierbei das Unterlassen eines Ankermanövers des sich drehen-

den Fahrzeugs mitgewirkt haben sollte. Auch die Revision hat hierzu Näheres nicht vortragen können.

Indes kann auch über die Frage einer Erledigung des Freihaltungsanspruchs nicht abschließend entschieden werden. Da die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht ein unfallursächliches Verschulden der Führung des MS "P[REDACTED]" an der Kollision verneint hat, rechtlich nicht haltbar sind, läßt sich derzeit noch nicht abschließend beurteilen, inwieweit der Freihaltungsanspruch von Anfang an begründet oder unbegründet war.

IV. Die Sache bedarf demnach erneuter Prüfung der Frage, ob auch die Führung des MS "P[REDACTED]" ein Verschulden an der Kollision trifft. Da diese Frage für die Klage, den Zahlungsanspruch der Widerklage und den Erledigungsstreit über den Freihaltungsanspruch der Widerklage bedeutsam ist, war die Sache unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dort wird die Klägerin Gelegenheit

17

- 13 -

haben, auf jene Revisionsrügen zurückzukommen, auf die einzugehen der Senat beim derzeitigen Verfahrensstand nicht für erforderlich erachtet hat.

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Hesselberger

Röhricht

Dr. Henze