

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 237/81

URTEIL

Verkündet am
4. Oktober 1982
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma At [REDACTED] P [REDACTED], vertreten durch ihren
Vorstand, Kapitän Pero Ar [REDACTED], Kapitän Zeljko N [REDACTED],
Diplom-Ökonom Kristo M [REDACTED], Kapitän Niko B [REDACTED],
Ing. Ivan C [REDACTED] und Dr. Josip L [REDACTED], Put M [REDACTED],
D [REDACTED] (Jugoslawien),

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

den Reeder Erik W [REDACTED], E [REDACTED], [REDACTED] H [REDACTED],
Dä [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 4. Oktober 1982
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen
Oberlandesgerichts zu Hamburg vom
1. Oktober 1981 im Kostenpunkt und insoweit
aufgehoben, als es

- a) die Beklagte zur Zahlung von mehr
als 68.114,14 DM nebst Zinsen
verurteilt,
- b) den weitergehenden Klageanspruch zu
mehr als 2/3 dem Grunde nach für
gerechtfertigt erklärt und
- c) die Widerklage zu mehr als 2/3 abge-
wiesen hat.

Die Sache wird im Umfang der Aufhebung zur ander-
weiten Verhandlung und Entscheidung an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Diesem wird auch die Entscheidung über die Kosten
des Revisionsverfahrens übertragen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Am 6. Februar 1975 fuhr eine Gruppe von fünf Schiffen auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei nebligem Wetter in westlicher Richtung. Letztes Fahrzeug der Gruppe war das von der Beklagten bereederte jugoslawische MS "I. V. [REDACTED]" (145,7 m lang; 20,65 m breit; 9.868 BRT). Vor diesem lief das einer Partenreederei gehörende dänische MS "Me. Ch. [REDACTED]" (71,5 m lang; 13,9 m breit; 1.399 BRT), deren Korrespondentreeder der Kläger ist. Gegen 21.08 Uhr stieß in der Weiche Ku. [REDACTED] MS "I. V. [REDACTED]" mit dem Bakbordstegen gegen das Steuerbordachterschiff des MS "Me. Ch. [REDACTED]", wodurch beide Fahrzeuge Schäden erlitten.

Mit Klage und Widerklage verlangen die Parteien ihren Kollisionsschaden jeweils von der Gegenseite ersetzt. Der Kläger, welcher der Führung des MS "I. V. [REDACTED]" vor allem Unaufmerksamkeit und zu hohe Geschwindigkeit beim Einfahren in die Weiche Ku. [REDACTED] vorwirft, hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 152.055,82 DM und 411.337,95 dkr nebst Zinsen zu verurteilen. Demgegenüber hat die Beklagte die Verurteilung des Klägers zur Zahlung von 49.181,97 DM und 30.665,34 US-Dollar nebst Zinsen beantragt. Nach ihrem Vorbringen hat die Führung des MS "Me. Ch. [REDACTED]" die Kollision verschuldet, weil sie beim Aufstoppen ihres zu schnell in die Weiche eingefahrenen Schiffes mit diesem über die Kanalachse in die linke (südliche) Hälfte des Kanals geraten



und von dort mit einem überraschenden Steuerborddreh dem MS "I. V. [REDACTED]" vor den Bug gelaufen sei; außerdem habe sie es versäumt, die Führung des MS "I. V. [REDACTED]" auf die schwierige Lage des eigenen Fahrzeugs aufmerksam zu machen.

Beide Vorinstanzen haben die Beklagte verurteilt, an den Kläger 102.171,20 DM nebst Zinsen zu zahlen; ferner haben sie den weitergehenden Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; die Widerklage haben sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte, daß die Klage zu einem Drittel abgewiesen und der Widerklage zu einem Drittel stattgegeben wird. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Kapitäns und des Lotsen des MS "I. V. [REDACTED]" an der Kollision bejaht. Das Schiff habe eine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten, so daß es in der Weiche nicht rechtzeitig hinter seinem Vorläufer hätte aufgestoppt werden können. Außerdem habe der Lotse infolge ungenügender Radarbeobachtung die Lage falsch eingeschätzt, ferner den Kapitän des MS "I. V. [REDACTED]" nicht hinreichend über die in der Weiche zu erwartende Verkehrssituation unterrichtet.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Auch die Revision muß sie hinnehmen.

II. 1. Das Berufungsgericht hat ein ursächliches Mitverschulden des Kapitäns und des Lotsen des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" an der Kollision verneint. Die Geschwindigkeit des Schiffes sei nicht zu hoch, der Abstand zum Vordermann nicht zu gering gewesen. Ferner könne nicht beanstandet werden, daß das Schiff in der Weiche die Fahrwassermitte gehalten habe; die Lage seiner drei Vorläufer habe ein zügiges Heranfahren an die (nördliche) Dalbenreihe zunächst nicht erlaubt. Auch sei nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen H [REDACTED] das Aufstoppen des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" mit der Fahrtstufe RH nicht falsch gewesen. Der Sachverständige habe außerdem überzeugend dargelegt, daß der durch das Aufstoppen bewirkte Backborddreh des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" der Schiffsführung nicht angelastet werden könne. Der Sachlage habe es entsprochen, daß das Schiff sodann die Kanalmitte mit Vorausmanövern und Steuerbordruder verlassen habe; zum einen habe es einem gegenkommenden absoluten Weichenschiff rechtzeitig Raum geben müssen; zum anderen sei es geboten gewesen, an die sich weiter in westlicher Richtung entlang der nördlichen Dalbenreihe bewegendem Vorläufer aufzuschließen. Vorzuwerfen sei der Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" allerdings, daß sie das allgemeine Gefahr- und Warnsignal nach § 24 Abs. 1 SeeSchStrO nicht gegeben habe, als ihr Fahrzeug beim Aufstoppen infolge des Backborddrehs mit dem St [REDACTED] über die Kanalachse in die südliche Fahrwasserhälfte geraten sei; diese ungewöhnliche Situation

hätte eine rechtzeitige Warnung des Hintermanns wie auch des Gegenkommers erfordert. Indes habe dieser Fehler den Zusammenstoß nicht verursacht. Das Schallzeichen wäre nämlich auf MS "I V [REDACTED]" nicht vernommen worden. Dort habe man auch alle sonstigen Schallzeichen, die MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" in der Weiche gegeben habe, nicht gehört. Offenbar habe der dichte Nebel die Schallzeichen verschluckt.

2. Nach Ansicht der Revision ist ein ursächliches Mitverschulden der Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" an der Kollision aus zwei Gründen zu bejahen. Zum einen müsse nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises davon ausgegangen werden, daß das allgemeine Gefahr- und Warnsignal, wenn es von MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" gegeben worden wäre, auf MS "I V [REDACTED]" auch vernommen worden wäre. Zum anderen sei, was das Berufungsgericht trotz der Hinweise des Sachverständigen H [REDACTED] übersehen habe, der Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" vorzuwerfen, daß sie es entgegen guter Seemannschaft unterlassen habe, den Nachläufer unverzüglich über Sprechfunk (UKW) auf die - infolge des Backborddrehs - schwierige Lage ihres Fahrzeugs aufmerksam zu machen.

Diese Angriffe haben insoweit Erfolg, als die Revision rügt, daß sich das Berufungsgericht nicht mit der Frage einer notwendigen Warnung des Nachläufers über UKW durch die Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" befaßt hat.

a) Nach der Rechtsprechung des Senats kann je nach den Umständen des Falles ein Anscheinsbeweis dafür sprechen, daß ein Schallzeichen im Falle seiner Abgabe auf einem bestimmten anderen Fahrzeug auch gehört worden wäre (vgl. Senatsurt. v. 1. Februar 1971 - II ZR 21/69, VersR 1971, 437, 438). Jedoch kommt ein solcher Beweis hier nicht in Betracht, nachdem das Berufungsgericht wegen der besonderen Umstände des Falles zu der Überzeugung gelangt ist, daß ein von MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" abgegebenes allgemeines Gefahr- und Warnsignal auf MS "I [REDACTED] V [REDACTED]" nicht vernommen worden wäre.

b) Der Sachverständige H [REDACTED] hat auf S. 52 seines Gutachtens im Anschluß an seine Ausführungen zur notwendigen Abgabe des allgemeinen Gefahr- und Warnsignals auf MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" bemerkt, "besser wäre eine zusätzliche Warnung über UKW gewesen (entsprechend guter Seemannschaft)". Er hat ferner bei der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens vor dem Berufungsgericht dargelegt, daß es die durch den Backborddreh des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" entstandene ungewöhnliche Lage erfordert hätte, den Hintermann "über UKW oder Schallsignal" zu warnen; dazu hat er weiter erklärt, "UKW wird immer deswegen angesprochen, weil es zwischen den Lotsen üblich ist, sich über UKW in ungewöhnlichen Situationen zu verständigen, weil über UKW eher Klarheit geschaffen werden kann, als über Schallsignale". Diese Ausführungen sind für die Frage eines etwaigen Mitverschuldens der Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]"

von nicht unwesentlicher Bedeutung. Das Berufungsgericht hätte sich deshalb mit ihnen befassen müssen (§ 286 Abs. 1 ZPO), zumal die Beklagte in ihrer schriftsätzlichen Stellungnahme zu dem Gutachten des Sachverständigen H. [REDACTED] ausdrücklich auf die auf S. 52 des Gutachtens aufgezeigten Versäumnisse auf der Brücke des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" hingewiesen hat.

Nun meint allerdings die Revisionserwiderung, das Berufungsgericht hätte auf die Frage einer Warnung des Hintermanns über Sprechfunk deshalb nicht einzugehen brauchen, weil eine zusätzliche Warnung über UKW durch bestimmte Regeln für die Seeschifffahrt nicht geboten werde; vielmehr gehe es insoweit um eine Maßnahme der Zweckmäßigkeit, deren Unterlassen einen Regelverstoß nicht begründe. Dem ist entgegenzuhalten:

Gewiß schreiben weder die Seeschiffahrtsstraßenordnung noch die Seestraßenordnung die Warnung anderer Fahrzeuge vor einer ungewöhnlichen Lage des eigenen Schiffes durch Sprechfunk ausdrücklich vor. Das schließt aber nicht aus, daß die besonderen Umstände des Falles oder Seemannsbrauch eine solche Warnung gebieten (vgl. § 3 Abs. 1 SeeSchStrO sowie Regel 29 SeeStrO). Das Fehlen einer konkreten Gesetzesvorschrift beseitigt nicht die allgemeine Pflicht der Schiffsführung, verfügbare moderne technische Hilfsmittel einzusetzen, wenn sich damit die Gefährdung anderer Fahrzeuge durch das eigene Schiff verringern oder beseitigen läßt (vgl. BGHZ 65, 304, 306/307).

c) Die Sache bedarf demnach zur Mitverschuldensfrage weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Deshalb war - im Umfang der Anfechtung - das Berufungsurteil aufzuheben und der Rechtsstreit insoweit an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dort wird die Klägerin Gelegenheit haben, die Bedenken, die nach ihrem Vorbringen in der Revisionsverhandlung in der Praxis gegen den Gebrauch von Sprechfunk zur Warnung anderer Fahrzeuge oder zur Verständigung zwischen einzelnen Fahrzeugen bestehen sollen, näher vorzutragen. Ferner wird in der erneuten Berufungsverhandlung Gelegenheit bestehen, die Frage zu erörtern, ob eine Sprechfunkwarnung seitens der Führung des MS "Me [REDACTED] Ch [REDACTED]" die Kollision verhindert oder jedenfalls zu wesentlich geringeren Schäden geführt hätte.

Stempel Richter am Bundes- Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh
gerichtshof
Dr. Schulze kann
wegen Urlaubs nicht
unterschreiben.

Stempel