

d

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

SSchSO § 72

 Zur Wartepflicht eines gegen den Strom fahrenden Schiffes
bei einer Stromenge.

BGH, Urt. v. 7. Juli 1969 - II ZR 248/67 - OLG Oldenburg
LG Aurich

2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 248/67

URTEIL

Verkündet am
7. Juli 1969
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Reeders Helmut F [REDACTED], W [REDACTED]/S [REDACTED],
H [REDACTED],
2. des Reeders Karl Heinz F [REDACTED], W [REDACTED]/S [REDACTED],
M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Reeder Gerhard H [REDACTED], H [REDACTED]([REDACTED]),
N [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juli 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 7. November 1967 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Während der Fahrt auf der Ems durch die "Enge Fahrt" bei Jemgum (vgl. § 72 SSchSO) stieß am 13. Juni 1963 wenige Minuten nach 15 Uhr das damals dem Kläger gehörende, von seinem Sohn Wilhelm geführte Binnen-Motorschiff "Gerd" mit dem den Beklagten gehörenden, vom Beklagten zu 2 unter Lotsenberatung geführten und vom Beklagten zu 1 gesteuerten Küstenmotorschiff "Jan Hamm" zusammen und wurde beschädigt. Der Kläger hat von den Beklagten Ersatz des ihm entstandenen Schadens verlangt.

Die "Enge Fahrt" bei Jemgum ist eine etwa 1650 m lange, durch Signaltafeln bezeichnete Flußstrecke. Das Fahrwasser ist gegen die Mitte des Flusses durch Tonnen abgegrenzt. Es verläuft unter dem Westufer. Im engsten Teil ist das Fahrwasser etwa 90 m breit.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

BMS "Gerd" fuhr unbeladen flußabwärts Richtung Emden gegen den Flutstrom (etwa 2 Knoten). KMS "Jan Hamm" fuhr mit einer Holzladung flußaufwärts. Es wehte NNO, Stärke 2. Die Sicht war unbehindert.

BMS "Gerd" passierte einige Minuten, bevor KMS "Jan Hamm" die untere Signaltafel erreichte, die obere Signaltafel. Beide Schiffe gaben das Signal "Achtung" mit einem langen Ton des Signalhorns. Auf beiden Schiffen wurde das Signal des anderen nicht gehört und das andere Schiff auch nicht gesichtet. Zwischen den Tonnen 19 und 20 lief KMS "Jan Hamm" zuerst nach Steuerbord und dann nach Backbord aus dem Ruder. Es konnte durch "Hart Steuerbordruder" und "Voll voraus" nicht wieder auf Kurs gebracht werden. Das Schiff scherte in die andere Fahrwasserseite aus und stieß gegen BMS "Gerd", das nach Steuerbord bis zum Tonnenstrich und etwas darüber hinaus bis zu der dort stehenden Leuchtbake auszuweichen suchte. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. KMS "Jan Hamm" ist von den Beklagten auf neue Reisen ausgesandt worden.

Der Kläger hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 34.421,75 DM nebst Zinsen und zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das Schiff beantragt. Er hat geltend gemacht, KMS "Jan Hamm" sei zu schnell und zu dicht am Ufer in die Enge gefahren und deshalb aus dem Ruder gelaufen. Sein Schiff sei zuerst in die Enge eingefahren. In der Enge habe keine Wartepflicht mehr bestanden.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben bestritten, daß die Geschwindigkeit von KMS "Jan Hamm" zu groß gewesen sei. In der Jemgumer Enge herrschten unkontrollierbare Strömungen, die dazu geführt hätten, eine Wartepflicht des gegen den Strom fahrenden Schiffes anzuordnen. Daher habe BMS "Gerd" mit dem Befahren der Enge warten müssen, denn das Achtungssignal von KMS "Jan Hamm" sei zu hören gewesen und der Gegenkommer auch von der Steuerbordseite des Fahrwassers aus zu sehen gewesen. Als spätestens auf 700 m Entfernung BMS "Gerd" den Gegenkommer gesehen habe, sei es verpflichtet gewesen, zu stoppen, nach Steuerbord notfalls über den Tonnenstrich hinaus auszuweichen und KMS "Jan Hamm" passieren zu lassen.

Das Landgericht hat den Zahlungs- und Duldungsantrag abgewiesen. Auf die wegen der Abweisung des Zahlungsanspruchs eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht diesen dem Grunde nach im Rahmen des § 774 HGB für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Abweisung auch des Zahlungsanspruchs weiter. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält den Zahlungsanspruch gegen die Beklagten als Reeder zur gesamten Hand oder als Mitreeder einer Partenreederei des KMS "Jan Hamm" im Rahmen des § 774 HGB gemäß §§ 735, 739 HGB für dem

Grunde nach gerechtfertigt, weil die Besatzung ihres Schiffes, zu der auch der Lotse rechne (§ 485 HGB), allein am Zusammenstoß mit BMS "Gerd" schuld sei. Es führt aus, daß eine Pflicht zum Warten vor der Jemgumer Enge nach § 72 Abs. 1 Satz 2 SSchSO für BMS "Gerd" nicht bestanden habe. KMS "Jan Hamm" habe gegen § 35 Abs. 1 SSchSO verstoßen, indem es auf die falsche Fahrwasserseite geraten sei. Den daraus folgenden Anscheinsbeweis, der auch für die Jemgumer Enge gelte, habe es nicht entkräftet.

Die Wartepflicht des BMS "Gerd" entfällt nach Ansicht des Berufungsgerichts bereits deshalb, weil es in die Jemgumer Enge eingefahren sei, bevor KMS "Jan Hamm" die Signaltafel am unteren Ende erreicht hatte. Die Revision rügt zu Unrecht, daß das Berufungsgericht damit von einem falschen Sachverhalt ausgegangen sei. KMS "Jan Hamm" sei zuerst in die Enge gefahren. Dem steht bereits der für das Parteivorbringen maßgebliche Tatbestand des Berufungsurteils entgegen (S. 2 Abs. 3 a.E.). Zudem hatten die Beklagten selbst vorgetragen, die Schiffe seien mehr als 2 km voneinander entfernt gewesen, als BMS "Gerd" bei der oberen Signaltafel in die Enge eingefahren sei. Dann mußte sich KMS "Jan Hamm" noch etwa 350 m vor der unteren Signaltafel befunden haben.

Die Rüge der Revision, § 72 SSchSO sei vom Berufungsgericht falsch angewendet worden, ist nicht begründet. Mit Recht hat das Berufungsgericht eine Wartepflicht für BMS "Gerd" nach dem hier vorliegenden Sachverhalt verneint. Das Berufungsgericht stellt fest, daß sich

KMS "Jan Hamm" noch eine beträchtliche Strecke unterhalb der unteren Signaltafel befunden hat, als BMS "Gerd" in die Enge einige Minuten vor KMS "Jan Hamm" eingefahren ist. Es hält eine Mindestentfernung der beiden Schiffe von 2 km beim Einlaufen von BMS "Gerd" für dargetan. Bei einem sich hieraus ergebenden Mindestabstand von KMS "Jan Hamm" von 350 m von der unteren Signaltafel in diesem Zeitpunkt bestand auch dann keine Wartepflicht, wenn die Führung von BMS "Gerd", die unstreitig ein Achtungssignal von KMS "Jan Hamm" nicht gehört hat, unter Ausnutzung der gegebenen Sichtverhältnisse hätte erkennen können, KMS "Jan Hamm" werde die Enge erreichen, bevor es selbst sie passiert haben würde. Aus § 72 SSchSO ist nach seiner Fassung eine derart weit erstreckte Wartepflicht nicht zu entnehmen. Die Vorschrift will, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, nicht erreichen, daß die Enge Fahrt bei Jemgum unbedingt auf ihrer ganzen Strecke dem mit dem Strom fahrenden Schiff allein zur Verfügung steht. Sie will zwar ein Passieren in der Enge dann vermeiden, wenn das mit dem Strom fahrende Schiff bereits die enge Strecke erreicht hat, oder im Begriff ist, in sie einzulaufen. Dann muß das gegen den Strom fahrende Schiff am anderen Ende der Strecke warten. Bei der Jemgumer Enge handelt es sich nicht um eine enge Strecke, bei der unter allen Umständen dafür gesorgt werden muß, daß jeweils nur ein Fahrzeug in sie einfährt. Ein Passieren in ihr ist möglich, soll aber wenigstens dann vermieden werden, wenn zwei entgegenkommende Fahrzeuge gerade in die Strecke einlaufen wollen. Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung macht durch ihre Fassung deutlich erkennbar, wenn an bestimmten Stellen des Fahrwassers

eine Begegnung nicht stattfinden darf. So heißt es z.B. in § 210: "Im Delftordurchstich dürfen sich Fahrzeuge nicht begegnen. ... Nähern sich dem Durchstich zwei entgegenkommende Fahrzeuge, muß das gegen den Strom fahrende außerhalb des Durchstichs so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist" (vgl. ferner § 219 Abs. 7 für eine Brückenstrecke). § 72 SSchSO enthält ein solch strenges Begegnungsverbot nicht. Es wird eine Wartepflicht nicht bereits bei der Annäherung an die enge Stelle des Fahrwassers vorgeschrieben, wie sie angeordnet ist, wenn die enge Stelle für ein Ausweichen zu eng ist und das Passieren daher unbedingt vermieden werden muß (vgl. für die Lühe § 179, für die Este § 191 SSchSO). Ebenso enthält § 41 Nr. 1 b BSchStrO eine strenge Regelung der Wartepflicht, indem vorgeschrieben wird, daß Bergfahrer unterhalb einer Fahrwasserenge halten müssen, wenn vor auszusehen ist, daß sie in dieser mit einem Talfahrer zusammentreffen. Die Jemgumer Enge hat mit 1.650 m Länge eine solche Ausdehnung, daß eine Wartepflicht, die bereits einsetzt, wenn ein mit der Flut fahrendes Schiff die Strecke erreichen würde, bevor sie ganz vom Gegenkommer geräumt ist, eine Entscheidung der Schiffsführung verlangen würde, die wegen des großen Abstandes und der verschiedenen Geschwindigkeiten der Schiffe nur schwer zuverlässig zu treffen wäre. Bei ungünstigen Sichtverhältnissen wäre ein Passieren in der Enge ohnedies nicht zu vermeiden. Wie die Ausführungen des Sachverständigen Michel zeigen, ist das Passieren in der Enge nicht derart schwierig, daß die Vorschrift in diesem Sinn ausgelegt werden müßte. Es bedarf hier keiner näheren Erörterung, unter welchen Voraussetzungen sich das Einfahren

in die Strecke als Verletzung des Vorrechts des mit dem Strom fahrenden Schiffes darstellen würde, wenn dieses Schiff sich bereits in der Nähe der unteren Signaltafel befindet, der Gegenkommer aber noch einfahren kann, bevor es die Signaltafel erreicht.

Die Auslegung des § 72 SSchSO, wie sie mit dem Berufungsgericht für richtig gehalten wird, ergibt zugleich, daß BMS "Gerd" nicht vorgeworfen werden kann, es habe sich nicht ständig gemacht, als KMS "Jan Hamm" gesichtet wurde. Eine solche Pflicht kann nach den Umständen weder § 72 SSchSO noch § 32 Abs. 4 SSchSO (allgemeine nautische Sorgfaltspflicht) entnommen werden. Die Pflicht, am anderen Ende der bezeichneten Strecke zu warten, bis das mit dem Strom fahrende Schiff vorbeigefahren war (§ 72 Abs. 1 Satz 2 SSchSO), konnte nicht mehr erfüllt werden, nachdem BMS "Gerd" in die Enge eingelaufen war. Nunmehr mußte, wie das Berufungsgericht unter Abweichung vom Spruch des Seeamts zutreffend darlegt, unter Anwendung jeder möglichen Sorgfalt passiert werden. Das Berufungsgericht stellt fest, daß BMS "Gerd" am Rande des Fahrwassers fuhr und den größten Teil des 90 m breiten Fahrwassers dem Gegenkommer freiließ. Der Sachverständige Michel hatte ausgeführt, daß das Ausscheren über die ganze Strecke des Fahrwassers ungewöhnlich ist und daß die Strömungsverhältnisse in der Jemgumer Enge nicht derart sind, daß sie unvorhersehbar zu solchem Ruderversagen führen. Mußte in der Enge passiert werden, so war es nach der Auffassung des Sachverständigen besser, wenn beide Schiffe eine gewisse Steuerfähigkeit für Ausweichmanöver hatten.

Das Berufungsgericht folgt auch dem Sachverständigen darin, daß selbst dann, wenn das Gieren des Gegenkommers und sein Ausscheren zunächst nach Steuerbord und dann stark nach Backbord von BMS "Gerd" schon zwei bis drei Minuten vor der Kollision erkannt wurden, dieses nicht damit zu rechnen brauchte, KMS "Jan Hamm" werde die Schwierigkeiten nicht überwinden können und über die ganze Fahrwasserbreite ausscheren. Auch an der engsten Stelle ist nach der Ansicht des Sachverständigen, dem das Berufungsgericht folgt und die mit derjenigen der Wasserschutzpolizei übereinstimmt, eine klare Begegnung bei genügendem Ausweichen des gegen den Strom fahrenden Schiffes und einer den Sogverhältnissen angepassten Geschwindigkeit und richtigem Uferabstand des mit dem Strom fahrenden Schiffes ohne besondere Schwierigkeit möglich. Der Sachverständige verweist darauf, daß Havarien in der Jemgumer Enge gemessen an der Zahl der Begegnungen sehr selten sind. Die von der Revision erörterten "offenkundigen Schwierigkeiten" des KMS "Jan Hamm" brauchten BMS "Gerd" also keinen Anlaß zu geben, sich alsbald ständig zu machen oder sofort über den Tonnenstrich hinaus auszuweichen. Als KMS "Jan Hamm" dann überraschend weit ausschor, war ein stärkeres Ausweichen aus dem Fahrwasser wegen des dort befindlichen Feuerträgerdalbens nicht möglich.

Gegen die vom Berufungsgericht angenommene gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten als Mitreeder einer Reederei oder als Reeder eines ihnen zur gesamten Hand gehörenden Schiffes, die die Revision zur Nachprü-

fung stellt, bestehen keine Bedenken (vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 162).

Dr.Kuhn Liesecke Dr.Schulze Stimpel Dr.Bauer