

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 15/75

URTEIL

Verkündet am

14. Februar 1977
Kaufmann,
Justizsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der P. C. N. [REDACTED]
[REDACTED]. Ltd., F. [REDACTED] House [REDACTED], Fe [REDACTED] Street,
London, [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. Nirk -

gegen

die Sk [REDACTED] AG, Managing Owners Christian F. B [REDACTED],
O [REDACTED], Postbox [REDACTED] Vika, vertreten durch ihre Vorstands-
mitglieder, die Herren Erik Fl [REDACTED], Parley Au [REDACTED],
Knut M [REDACTED], Knut Ra [REDACTED] und Halvor N. As [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Pa [REDACTED] und G [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Februar 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 5. Dezember 1974 wird auf Kosten der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß Absatz 2 der Formel dieses Urteils wie folgt gefaßt wird:

Der Klageanspruch wird dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "Ma [REDACTED]" (20.608 BRT; 195,16 m lang; 24,43 m breit). Dieses Schiff fuhr in der Nacht vom 23. auf 24. Mai 1971 bei guter Sicht mit einer Ladung von 30.044 t Sojabohnen (Tiefgang: vorn 10,69 m; achtern 10,95 m) auf der Elbe in Richtung Hamburg, wo es im Neuhofer Hafen gelöscht werden sollte. Gegen 1.45 Uhr wurde es auf Höhe von Bützfleth an der Backbordseite von dem - von der Beklagten bereederten - MS "V [REDACTED] I" (15.257 BRT; 178,23 m lang; 22,86 m breit; Tiefgang 9,22 m) überholt. Dabei geriet "Ma [REDACTED]" gegen Ende des Überholvorgangs auf Grund, etwa 100 bis 200 m oberhalb der Tonne V/1. Nach dem Leichtern von etwa 4.000 t der Ladung kam sie am 27. Mai 1971 mit Hilfe von elf Schleppern wieder frei.

- 3 -

Die Klägerin hat ihren Unfallschaden auf 640.660,45 DM beziffert. Diesen Betrag nebst Zinsen verlangt sie von der Beklagten, die ihr für den Schaden sowohl persönlich als auch dinglich (mit "V[REDACTED] I") hafte. Die Klägerin wirft "V[REDACTED] I" vor, "Ma[REDACTED]" entgegen einer Absprache der Lotsen der beiden Fahrzeuge überholt zu haben. Ferner habe "V[REDACTED] I" bei der Durchführung dieses Manövers zur "Ma[REDACTED]" nur einen Seitenabstand von 60 m eingehalten; infolgedessen sei diese durch den Sog des Überholers zuerst nach Backbord, sodann nach Steuerbord aus dem Ruder gelaufen und schließlich festgekommen.

Demgegenüber hat die Beklagte behauptet, daß die "V[REDACTED] I" gezwungen gewesen sei, "Ma[REDACTED]" zu überholen, weil diese zu langsam gelaufen sei. Auch habe "V[REDACTED] I" das Überholmanöver mit einem Seitenabstand von mindestens 100 m und damit ordnungsgemäß ausgeführt. Zur Strandung der "Ma[REDACTED]" sei es lediglich deshalb gekommen, weil sie zu nahe an der südlichen Fahrwassergrenze gefahren sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, "soweit die Klägerin Zahlung von 427.107,04 DM nebst 8 % Zinsen seit dem 24. Mai 1971 und wegen dieses Anspruchs nebst Kosten die Duldung der Zwangsvollstreckung in das MS 'V[REDACTED] I' verlangt". Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.



Entscheidungsgründe:

1. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich die Strandung der "Ma[REDACTED]" wie folgt ereignet:

Das Schiff habe wegen seines Tiefgangs und mit Rücksicht auf den in Hamburg mit 4 bis 6 dm unter Normal zu erwartenden Wasserstand erst eine Stunde vor Hochwasser, d. h. gegen 3.30 Uhr, bei der Hafenlotsenstation Finkenwerder eintreffen sollen. Es sei deshalb - nach der um 23.30 Uhr auf Höhe von Brunsbüttel erfolgten Übernahme des Seelotsen Me[REDACTED] - mit wechselnden Fahrtstufen elbeaufwärts gefahren. Als Wegerechtschiff habe es das rote Licht gemäß § 14 Abs. 1 SeeSchStrO (in der zur Unfallzeit noch geltenden) a. F. geführt. Gegen 1.20 Uhr sei ihm die mit schnellerer Fahrt folgende "V[REDACTED] I" bis auf eine Seemeile aufgelaufen gewesen. Diesem Fahrzeug habe der Lotse Me[REDACTED] über Sprechfunk mitgeteilt, daß "Ma[REDACTED]" tidenabhängig sei, Stadersand um 1.50 Uhr passieren und bei der Hafenlotsenstation Finkenwerder um 3.30 Uhr ankommen wolle. Darauf habe der Lotse Be[REDACTED], der die Führung der "V[REDACTED] I" beraten habe, erwidert, daß ihr Fahrzeug den Vorausläufer vor Stadersand nicht überholen werde. Jedoch habe sich "V[REDACTED] I" der "Ma[REDACTED]", die um 1.25 Uhr die Fahrt von VH auf VGL verringert habe, weiter genähert. Bereits auf Höhe der Grauorter Brücke habe sie kurz hinter "Ma[REDACTED]" gestanden. Nachdem ein Gegenkommer beide Fahrzeuge an der Backbordseite passiert gehabt habe, habe "V[REDACTED] I", die noch immer einen Fahrtüberschuß gegenüber "Ma[REDACTED]" aufgewiesen habe, auf Höhe der Baustelle von Bützfleth mit dem Überholen begonnen. Hierzu habe ihr "Ma[REDACTED]", die nicht auf der Stadersander Richtfeuerlinie ($165,3^{\circ}$) gefahren, sondern von dieser in beträchtlichem Maße in die südliche Fahrwasserhälfte abgewichen gewesen sei, durch Änderung des Kurses von 162° auf 164° etwas Raum gegeben. Als der Steven von "V[REDACTED] I" bei einem Seitenabstand der beiden Fahr-

zeuge von 80 bis 100 m das Heck der "Ma[REDACTED]" erreicht habe, habe diese durch die auf ihr Backbordheck treffende Bugwelle des Überholers einen leichten Backborddreh erhalten. Dem habe "Ma[REDACTED]" durch Hart-Steuerbord-Ruderlage entgegengewirkt, bis sie bei 160° "zum Stehen" gekommen sei. Anschließend habe "V[REDACTED] I" - als sich beide Schiffe etwa auf gleicher Höhe befunden hätten - den Kurs der "Ma[REDACTED]" erneut beeinflusst; diese sei nunmehr durch den von "V[REDACTED] I" ausgehenden Sog und Druck nach Steuerbord aus dem Ruder gelaufen. Den Törn habe "Ma[REDACTED]" sodann durch Hart-Backbord-Ruderlage bei 169° abfangen und nach Erhöhung der Fahrt auf VL außerdem nach Backbord drehen können. Jedoch habe sie wegen ihrer Versetzung nach Steuerbord sich nicht mehr aus dem Ufersog der Baggerkante der südlichen 10 m (Tiefen-)Linie zu lösen vermögen, sondern sei bei einem Kurs von 148° mit dem Heck auf der Kante festgekommen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Besatzung der "V[REDACTED] I", insbesondere der Lotse Be[REDACTED], die Strandung der "Ma[REDACTED]" verschuldet. Allerdings hätten der Zulässigkeit des Überholmanövers nicht die hierfür ungünstigen örtlichen Gegebenheiten (teilweises Vorspringen der südlichen 10 m Linie; Vorhandensein der Baggerkante; Beginn einer Flußkrümmung oberhalb der Tonne V/1) entgegengestanden, weil die weniger als 10 m tief gehende "V[REDACTED] I" weit in das nördliche Fahrwasser hätte ausweichen können, dessen 10 m Linie durchweg mindestens 200 m nördlich der Richtfeuerlinie verlaufen sei, und ein Seitenabstand zwischen den beiden Fahrzeugen von etwa 200 m bei entsprechend geringer Geschwindigkeit schädliche Sogwirkungen ausgeschlossen hätte. Ebenso wenig hätte sich für die "V[REDACTED] I" aus dem Funkgespräch, das die Lotsen Me[REDACTED] und Be[REDACTED] geführt hätten, ein Überholverbot oder die Pflicht ergeben, das Manöver anzukündigen; Me[REDACTED] habe die Überholabsicht der "V[REDACTED] I" durchaus erkannt und gegen das Manöver offenbar auch nichts

15
einzuwenden gehabt, wie sein Raumgeben von 162° auf 164° zeige. Vorzuwerfen sei "V[REDACTED] I" hingegen, daß sie trotz eines möglichen Seitenabstandes von etwa 200 m nur einen solchen von 80 bis 100 m zur "Ma[REDACTED]" eingehalten und dadurch dieses Fahrzeug einem gefährlichen Sog ausgesetzt habe. Außerdem treffe "V[REDACTED] I" der Vorwurf, daß sie - obwohl ihr Lage und Absichten der "Ma[REDACTED]" bekannt gewesen seien und sie dieser zugesagt hatte, zunächst nicht zu überholen - nicht energisch genug die Fahrt reduziert und sich daher selbst in die Zwangslage manövriert habe, aus der sie sich nach Darstellung der Beklagten nur durch das Überholmanöver hätte befreien können.

3. Soweit sich die Revision gegen die vorstehend wiedergegebenen Ausführungen des Berufungsgerichts und die ihnen zugrundeliegenden Feststellungen (vgl. oben 1.) wendet, ist ihr nur in dem Punkt zuzustimmen, als es um den Vorwurf geht, "V[REDACTED] I" habe nach dem Funkgespräch zwischen den Lotsen Me[REDACTED] und Be[REDACTED] nicht energisch genug die Fahrt vermindert und sich dadurch selbst in die Lage gebracht, den Vorausläufer überholen zu müssen. Da dieser mit dem Manöver einverstanden und außerdem hierfür genügend Raum vorhanden war, kann es "V[REDACTED] I" nicht angelastet werden, wenn sie "Ma[REDACTED]" zu rasch aufgelaufen sein sollte. Hingegen hat das Berufungsgericht dem Überholer mit Recht vorgeworfen, "Ma[REDACTED]" mit einem zu geringen Seitenabstand überholt zu haben. Insoweit greifen die Rügen der Revision nicht durch:

a) Zwar trifft es zu, daß es in dem Bericht der Wasserschutzpolizei vom 24. Mai 1971 heißt, Lotse Me[REDACTED] habe erklärt, "Ma[REDACTED]" sei "ohne irgendwelches Zutun des Überholers unverhofft mit ihrer Steuerbordseite an der Südkante der Fahrrinne festgekommen, und es sei nicht geglückt wieder freizukommen, was auf die widrigen Wind- und Wasserverhältnisse zurückzuführen sei". Jedoch brauchte das Berufungsgericht auf diese Erklärung des - letztmals vor

dem Landgericht vernommenen - Lotsen Me[REDACTED] nicht weiter einzugehen, nachdem die Beklagte hierauf in den Vorinstanzen nicht abgehoben hatte.

b) Ferner ist es richtig, daß der Sachverständige Kapitän Sch[REDACTED] in seinem schriftlichen Gutachten ausgeführt hat, "V[REDACTED] I" habe das Überholmanöver - bei einem angenommenen Seitenabstand von ca. 90 m, der sich im Verlauf des Überholens ständig vergrößert haben müsse - mit einer Geschwindigkeit durchgeführt, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keinen g e f ä h r l i c h e n Sog erzeugt habe. Bei der mündlichen Erläuterung des Gutachtens vor dem Berufungsgericht hat er jedoch eingeräumt, daß das starke Ausscheren der "Ma[REDACTED]" von 160° auf 169° möglicherweise auch auf die Sogwirkung der überholenden "V[REDACTED] I" zurückgeführt werden könne. Soweit daher das Berufungsgericht aufgrund der Angaben des Lotsen Me[REDACTED] vor dem Landgericht und seiner eigenen Sachkunde in der Beurteilung von Kollisionen und Fernschädigungen angenommen hat, der kräftige Steuerborddreh der "Ma[REDACTED]" sei - wie schon zuvor der Backborddreh - durch den Sog des überholenden Fahrzeugs verursacht worden, ist das verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden, zumal die zeichnerische Darstellung des Sachverständigen der Druck- und Sogverhältnisse bei einem Überholmanöver sowie zwischen einem Schiff und dem Ufer die Richtigkeit der Annahme bestätigt. Insbesondere zeigt die zweite dieser Darstellungen, daß die Druck- und Sogverhältnisse zwischen "Ma[REDACTED]" und der Baggerkante der südlichen 10 m Linie den Steuerborddreh dieses Fahrzeugs nicht bewirkt haben können und daß es, nachdem das Schiff durch den Steuerborddreh und das hiergegen gerichtete Hart-Backbord-Manöver mit dem Heck nahe an diese Linie geraten mußte, nach Backbord "ins Schwimmen" kommen und mit dem Heck auf Grund geraten konnte. Es kann daher keine Rede davon sein, daß die Feststellungen des Berufungsgerichts über den auf "Ma[REDACTED]" im Zusammenhang mit der Überholung durch

"V[REDACTED] I" wirkenden Druck und Sog mit den physikalischen Grunderkenntnissen des Sachverständigengutachtens nicht zu vereinbaren seien und deshalb die Einholung eines weiteren Gutachtens geboten gewesen sei.

c) Weiter mag es sein, daß der Sachverständige Sch[REDACTED] bei der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens vor dem Landgericht sinngemäß erklärt hat, zwar hätte "V[REDACTED] I" während des Passierens der "Ma[REDACTED]" einen um 100 m größeren Seitenabstand einhalten können, jedoch wäre das gewagt gewesen, weil sie damit in flacheres Wasser gelangt wäre, da das Nordufer der Elbe an der Überholstelle flach ins Wasser gehe. Bei einer solchen Erklärung hat der Sachverständige aber offenbar nicht beachtet, daß die nördliche 10 m Linie durchweg mindestens 200 m von der Richtfeuerlinie entfernt ist und der Grund erst von dort aus langsam zu steigen beginnt. Mit Rücksicht darauf konnte das Berufungsgericht davon absehen, sich insoweit mit den Äußerungen des Sachverständigen näher zu befassen.

d) Schließlich entlastet es den Überholer nicht, daß der Sachverständige Schmidt vor dem Berufungsgericht noch erklärt hat, nach seiner Ansicht sei der von "V[REDACTED] I" zu "Mai Bente" eingehaltene Seitenabstand ausreichend gewesen, er hätte sich genauso verhalten, wenn er dieses Schiff gefahren hätte. Denn die fehlerhafte Beurteilung einer gut übersehbaren nautischen Lage durch einen Gutachter vermag nicht bereits ein nautisch falsches Verhalten einer Schiffsführung in dieser Lage zu entschuldigen.

4. Nach Meinung des Berufungsgerichts hat "Ma[REDACTED]" das Festkommen auf der Kante der südlichen 10 m Linie mitverschuldet, weil sie bereits vor Beginn des Überholmanövers in beträchtlichem Maße von dem für sie als

Wegerechtschiff allein richtigen Kurs auf der Richtfeuerlinie zu weit nach Süden abgewichen gewesen sei, außerdem nichts unternommen habe, um das Überholmanöver der "V[REDACTED] I" an einer dafür ungünstigen Stelle zu unterbinden. Im letzten Punkt hat das Berufungsgericht allerdings übersehen, daß trotz der für ein Überholmanöver nicht günstigen örtlichen Gegebenheiten nach seinen eigenen Feststellungen genügend Raum für das Manöver vorhanden war und es deshalb ohne Gefahr hätte durchgeführt werden können, wenn "V[REDACTED] I" ausreichend weit in die nördliche Fahrwasserhälfte gewichen wäre. Dann kann "Ma[REDACTED]" aber nicht vorgeworfen werden, sie habe es pflichtwidrig unterlassen, die Überholung durch "V[REDACTED] I" zu unterbinden.

5. Entgegen der Ansicht der Revision muß es bei der vom Berufungsgericht vorgenommenen Schadensteilung von 1/3 ("Ma[REDACTED]") zu 2/3 ("V[REDACTED] I") verbleiben. Zwar kann "V[REDACTED] I" nicht, wie das Berufungsgericht gemeint hat, angelastet werden, daß sie die Fahrt nicht energisch genug verminderte und infolge des dadurch gegenüber "Ma[REDACTED]" vorhandenen Fahrtüberschusses dieses Fahrzeug überholen mußte (vgl. oben 3.). Jedoch entfällt, wie dargelegt (vgl. oben 4.), gegenüber "Ma[REDACTED]" ebenfalls einer von zwei Schuldvorwürfen. Auch ist es rechtlich nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht zum Nachteil der "V[REDACTED] I" angenommen hat, sie habe überhaupt erst die Gefahr geschaffen, in der es zu dem Unfall gekommen sei. Diese Gefahr bestand darin, daß "V[REDACTED] I" den Vorausläufer mit zu geringem Seitenabstand überholte und damit diesen einer gefährlichen Sogwirkung aussetzte. Das berücksichtigt die Revision nicht, soweit sie das Vorhandensein eines solchen Bewertungspunktes verneint und wenigstens eine hälftige Schadensteilung erreichen will.

15

6. Da das Berufungsgericht in der Formel des angefochtenen Urteils nicht hinreichend deutlich ausgesprochen hat, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt ist, war diese insoweit neu zu fassen.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh