

11
Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

SeeStrO Regeln 25, 30

Besteht in einem ausländischen engen Fahrwasser ohne örtliche Sondervorschrift eine behördlich gebilligte Übung, bei bestimmten Strömungen zu einem Ziel auf der für das Schiff nach Regel 25 SeeStrO verbotenen Fahrwasserseite unter deren Benutzung zu fahren, so kann die Schiffsführung von dem Vorwurf schuldhaften Verstoßes gegen Regel 25 SeeStrO entlastet sein.

SeeStrO Regeln 19, 21

Ein drehendes Schiff hat keinen Kurs im Sinne der Regeln 19 und 21 SeeStrO, wenn nicht hinreichend erkennbar ist, wie lange die Drehung fortgesetzt werden und welche Fahrtrichtung das Schiff einschlagen wird.

BGH, Urt. v. 24. Februar 1972 - II ZR 20/70 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 20/70

URTEIL

Verkündet am

24. Februar 1972

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

des Reeders Heinrich Johannes T [REDACTED], M [REDACTED],
H [REDACTED] (G [REDACTED]),

Klägers und Revisionsklägers,

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

gegen

die Deutsche Mc Gr [REDACTED] GmbH, vertreten durch die Geschäfts-
führer Dipl.-Ing. Peter C [REDACTED] und Ing. Edgar K [REDACTED]
B [REDACTED], Schiffslukendeck, O [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 11. Dezember 1969 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. März 1966 gegen 21.20 Uhr stießen das die niederländische Flagge führende MS "P[REDACTED]" (399 BRT) des Klägers und das deutsche MS "T[REDACTED]" (1877 BRT) im Hafen von Lissabon an der neuen Brücke über den Tejo zusammen. "P[REDACTED]" sank und konnte nicht gehoben werden. "T[REDACTED]" ist auf neue Reisen ausgesandt worden.

Die einlaufende "T[REDACTED]" wollte unter Lotsenberatung zur Quarantänestation am Alcantara-Kai auf dem Nordufer des Tejo und fuhr etwas nördlich der Mittellinie des Fahrwassers etwa parallel zum Nordufer auf die mittlere



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Durchfahrt der Brücke zu. Der nördliche Pfeiler der Durchfahrt war mit vier roten, der südliche mit vier grünen Tonnen bezeichnet. Das Fahrwasser ist dort etwa 1/2 sm breit. "T [REDACTED]" änderte vor der Brückendurchfahrt den Kurs nach Backbord in Richtung auf den Alcantara-Kai.

Vom Alcantara-Kai legte kurz nach 21 Uhr "P [REDACTED]" unter Lotsenberatung mit Drehung über Steuerbord nach Süden und sodann nach Westen in Richtung See ab. Etwa 150 m oberhalb der südöstlichen roten Begrenzungsstonne des nördlichen Brückenpfeilers stießen "P [REDACTED]" und "T [REDACTED]" zusammen. "P [REDACTED]" konnte nicht mehr auf Strand gesetzt werden und sank.

Bei der Untersuchung des Unfalls hat das Bundesoberseeamt unter Aufhebung des Spruchs des Seeamts keine Schuldfeststellung gegen den Kapitän der "T [REDACTED]" getroffen (vgl. Hansa 1968, 473).

Der Kläger hat behauptet, "P [REDACTED]" habe sich der "T [REDACTED]", die auf der falschen Fahrwasserseite gefahren sei, Backbord zu Backbord auf parallelen Kursen so genähert, daß ausreichender Passierabstand vorhanden gewesen wäre. In einigen hundert Metern Abstand habe "T [REDACTED]" plötzlich und unvorhersehbar nach Backbord gedreht. "P [REDACTED]" habe sofort "Rückwärts Voll" gegeben, was zu einer Steuerborddrehung geführt habe. Die Kollision sei nicht mehr zu vermeiden gewesen. Der Kläger hat Verurteilung der Beklagten zum Ersatz des auf 561.163 hfl und 1.356,14 DM bezifferten Schadens sowie

zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff "T [REDACTED]" wegen dieser Beträge und ferner die Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz allen weiteren Schadens begehrt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat die Darstellung des Klägers bestritten und behauptet, daß "T [REDACTED]" nach dem Sichten der ablegenden "Pegasus" die Kursänderung von 82 Grad auf etwa 65 Grad in Richtung eben südlich an der südöstlichen Pfeilertonne vorbei auf den Alcantara-Kai vorgenommen habe. "P [REDACTED]" habe in weitem Bogen südlich ausholend den Kurs von "T [REDACTED]" gekreuzt, dann aber statt "Grün an Grün" zu passieren weiter nach Steuerbord gedreht, so daß sie ihr von Steuerbord her vor den Bug gelaufen sei. "T [REDACTED]" habe gestoppt und versucht, nach Backbord auszuweichen, aber die Kollision sei nicht zu verhindern gewesen. Nach Steuerbord habe sie nicht ausweichen können, weil MS "F [REDACTED]" hinter "P [REDACTED]" flußabwärts gelaufen sei.

Die Beklagte hat ferner widerklagend die Verurteilung des Klägers zur Zahlung von 31.278,33 DM Kosten der Bankbürgschaft beantragt, die sie auf Verlangen des Klägers zur Abwendung eines Arrestes habe aufwenden müssen.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Antrag aus der Klage und auf Abweisung der Widerklage weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat bei der Feststellung des Sachverhalts auch Zeugenaussagen vor der Hafenbehörde in Lissabon und dieser Behörde erstattete Gutachten berücksichtigt. Der Kläger hatte sich mit der Verwertung dieser von ihm vorgelegten Urkunden einverstanden erklärt. Die Beklagte hatte die Vernehmung der Zeugen beantragt. Die Revision meint, das Einverständnis des Klägers sei nur unter der selbstverständlichen Voraussetzung erteilt worden, daß auch die Beklagte einverstanden sei und auch durch den Antrag des Gegners auf Vornahme der Beweisaufnahme durch das Prozeßgericht und den Antrag des Klägers auf Vernehmung der Zeugen M. überholt. Dem ist nicht zu folgen. Der Kläger hat die Protokolle über die Vernehmung der Zeugen vor der Hafenbehörde Lissabon und die Gutachten vorgelegt und damit seine Behauptungen im Wege des Urkundenbeweises statt des Zeugen- und Sachverständigenbeweises dartun wollen. Dieser Ersatzbeweis durch Urkunden ist zulässig und bedarf weder der Einwilligung des Gegners noch einer Vereinbarung darüber (Stein/Jonas/Pohle, ZPO 19. Aufl. § 286 III 4). Der Beweisführer und der Gegner können aber jederzeit den Zeugen- oder Sachverständigenbeweis antreten. Der Kläger hat dies nicht getan, sondern sich nur vorsorglich auf das Zeugnis des Kapitäns M., der bisher nicht gehört worden war, berufen. Er ist nicht dadurch beschwert, daß das Gericht dem Antrag der Beklagten auf Vernehmung der bereits vernommenen Zeugen nicht stattgegeben hat, obgleich es aus den Urkunden, die es frei zu würdigen hatte, nicht diejenigen Folgerungen gezogen hat, die der Kläger ziehen wollte; denn insoweit

ist kein Beweisantrag übergangen, den er gestellt hätte.
(Wegen des Beweisantrages M [REDACTED] vgl. unten IV.)

II. Das Berufungsgericht hat es nicht als schuldhaften Verstoß gegen ein Schutzgesetz betrachtet, daß "T [REDACTED]" sich bereits unterhalb der Tejobrücke (damals noch im Bau) auf der Nordseite des Fahrwassers des Tejo in nordöstlicher Richtung bewegte, um die Quarantänestation am Alcantara-Kai zu erreichen. Kapitän und Lotse hätten auf die behördliche gebilligte Praxis vertrauen dürfen, daß einlaufende Schiffe, die das Nordufer erreichen wollen, bei ablaufendem Wasser sich schon zeitig auf der Nordseite des Fahrwassers halten. Die Revision hält einen Verstoß gegen Regel 25 Seestraßenordnung (in der Fassung der Anlage B zum Schiffssicherheitsvertrag von 1960, BGBl 1965 II 742, in Kraft getreten am 1. September 1965; Bekanntmachung vom 6. Oktober 1965, BGBl II 1532; im folgenden: SeeStrO) für dargetan, weil das Rechtsfahrgebot mangels einer örtlichen Vorschrift gemäß Regel 30 SeeStrO, die eine Abweichung gestatte, unbedingt habe eingehalten werden müssen. Dem ist nicht zu folgen. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Spruch des Bundesoberseeamts vom 14. April 1967 (vgl. Hansa 1968, 473) ohne Rechtsirrtum jedenfalls ein Verschulden der Führung von "T [REDACTED]" verneint, weil der Kapitän sich an die von der Hafenbehörde Lissabon gebilligte Praxis anpassen durfte, daß einlaufende Schiffe, die das Nordufer des Tejo erreichen wollen, bei ablaufendem Wasser sich schon zeitig auf der Nordseite des Fahrwassers halten. Derartige, der Regel 25 SeeStrO widersprechende und auf deutschen Seewasserstraßen unbeachtliche Übungen oder Absprachen der Lotsen sind auf ausländischen Gewässern

von Schiffen fremder Flagge als gegeben hinzunehmen (vgl. BOSA aaO). Die Gefahr eines Unfalls würde nicht gemindert, sondern gesteigert, wenn hier nach Regel 25 verfahren und die Übung außer acht gelassen würde (vgl. BGHZ 34, 13, 16). Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde kein anderes Schiff gestört. "P[REDACTED]" war bei der Kursänderung zum Alcantara-Kai noch etwa 1 sm entfernt, und unstreitig hatte ihre Führung erkannt, daß "T[REDACTED]" dorthin wollte. Eine schuldhafte Mißachtung des Rechtsfahrgebots, wenn "T[REDACTED]", wie in diesen ausländischen Gewässern üblich, gegen den Ebbstrom frühzeitig auf die Nordseite mit deutlichem NO-Kurs zur Quarantänestation fuhr, brauchte hiernach nicht angenommen zu werden.

III. Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht eine Kurshaltepflicht der "T[REDACTED]" nach Regel 21 SeeStrO vor der Änderung des Kurses nach Backbord verneint. Die Revision meint, die Änderung der Peilung der "P[REDACTED]", die das Berufungsgericht feststellt, habe eine Gefahr des Zusammenstoßes nicht ausgeschlossen. "P[REDACTED]" habe sich nach dem Ablegen in einer Drehbewegung nach Süden befunden, so daß auch bei noch 1 sm Abstand binnen kürzester Frist mit einer Begegnung zu rechnen gewesen sei. Mit Recht hat aber das Berufungsgericht angenommen, daß "T[REDACTED]" bei sich ändernder Peilung der "P[REDACTED]" (vgl. Einleitung Nr. 2 vor Regel 17 SeeStrO) nicht gehindert war, ihren Kurs nach Backbord zu ändern. Auf "T[REDACTED]" war erkannt worden, daß "P[REDACTED]" keinen festen Kurs steuerte, sondern sich in einer Drehbewegung befand (S. 20 BU). Ist ein Schiff in einer

Drehung begriffen, so kann regelmäßig von einem Kurs im Sinne der Regeln 19 und 21 SeeStrO nicht gesprochen werden. Ein Kurs liegt nur vor, wenn die nautische Situation hinreichend bestimmte Schlüsse auf den weiteren Verlauf der Schiffsbewegung gestattet (z. B. bei der Umfahrung eines Wracks, Einbiegen in ein Seitenfahrwasser). Ist dies nicht der Fall, so fehlt ein Kurs im Sinne des Art. 19 SeeStrO (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl., Art. 21 SeeStrO Anm. 4; RG Warn 1908 Nr. 535). Wie lange "P [REDACTED]" die Drehung fortsetzen würde, war für "T [REDACTED]" nicht erkennbar. "P [REDACTED]" konnte nach dem Ablegen über Steuerbord im engen oder weiten Drehkreis stromabwärts fahren, ohne den Kurs von "T [REDACTED]" zu kreuzen. Insbesondere war es möglich, daß "P [REDACTED]" der bestehenden örtlichen Übung Rechnung tragen und die Nordseite des Fahrwassers den zum Alcantara-Kai fahrenden Schiffen freilassen würde (vgl. Bundesoberseeamt Hansa 1968, 473, 474). Die in der nächsten Zeitspanne zu erwartende Fahrtrichtung war also nicht erkennbar. "P [REDACTED]" behielt bei der Annäherung noch seine Drehbewegung nach dem Ablegen bei und verfolgte keinen bestimmten Kurs im Sinne der Regel 19 SeeStrO, so daß "T [REDACTED]" ihren Kurs nicht nach Regel 21 beizubehalten hatte. Vielmehr mußte "P [REDACTED]" nach Regeln 27, 29 SeeStrO verfahren und die gehörige Rücksicht auf die Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes nehmen, d. h. die Drehbewegung bei Annäherung an ein anderes Schiff rechtzeitig abbrechen und deutlich einen "festen Kurs" erkennbar machen, damit die Regeln 19 und 21 SeeStrO beachtet werden konnten.

IV. Das Berufungsgericht hat keine eindeutigen Feststellungen über den Kurs der "P[REDACTED]" bei der Annäherung der beiden Schiffe treffen können. Die Aussagen der Besatzungen beider Schiffe widersprechen sich. Die Parteien streiten, ob "P[REDACTED]" von ihrer Liegestelle einen engen Bogen mit ständiger Peilung der "T[REDACTED]" an Backbord voraus mit rotem Licht oder einen weiten Bogen nach Steuerbord gefahren ist, dabei auf die Südseite der Bugrichtung der "T[REDACTED]" geriet und an Steuerbord der "T[REDACTED]" peilte. Das Berufungsgericht hält beide Darstellungen für möglich. Nach allen Zeugenaussagen hätten sich die Schiffe in genügendem Passierabstand entweder "Rot an Rot" oder "Grün an Grün" genähert, so daß für "T[REDACTED]" keinesfalls eine Ausweichpflicht nach Regel 18 SeeStrO bestanden habe, sie ihren Kurs also mit etwa 65 Grad fortsetzen durfte. Die Revision rügt, daß dem Beweisantrag auf Vernehmung des Kapitäns M[REDACTED] des MS "F[REDACTED]" nicht stattgegeben worden sei, das hinter "P[REDACTED]" mit Kurs 249 Grad seewärts gefahren sei und die Kollision beobachtet habe. Die Behauptung des Klägers ging dahin, daß Kapitän M[REDACTED] bis kurz vor der Kollision beide Positionslaternen von "T[REDACTED]" gleichzeitig gesehen und daß "P[REDACTED]" während der ganzen Zeit an Steuerbord von "F[REDACTED]" in einem Abstand von 300 bis 400 m gepeilt habe. Die Revision meint, damit könne bewiesen werden, daß "P[REDACTED]" nicht vor "T[REDACTED]" deren Kurs nach Steuerbord gekreuzt haben könne, so daß es ausgeschlossen gewesen sei, daß die Schiffe sich "Grün an Grün" näherten und infolge einer weiteren Drehung der "P[REDACTED]" nach Steuerbord zusammengestoßen sind. Zur Kollision müsse es durch die unzulässige Backbord-Drehung der "T[REDACTED]" vor den Bug von "P[REDACTED]" gekommen sein.

Das Berufungsgericht hat Kapitän M. nicht als Zeugen vernommen, weil die Behauptung, M. habe bis kurz vor der Kollision beide Positionslaternen der "T." gleichzeitig gesehen, dem bisherigen eigenen Vorbringen des Klägers und auch der Bekundung des Lotsen P. auf seinem Schiff widersprochen habe, für dessen Glaubwürdigkeit sich der Kläger auf das Zeugnis von M. berufen habe. Nach der ursprünglichen Darstellung des Klägers war "T." in der nördlichen Fahrwasserhälfte mit nordöstlichem Kurs auf den Alcantara-Kai zugefahren. Die neue Darstellung des Klägers stand, wie das Berufungsgericht (S. 18 BU) darlegt, im Widerspruch zu seiner bisherigen, denn der Kurs von "T." konnte dann unmöglich während der ganzen Annäherung von "T." auf "F." gerichtet gewesen sein, die mit etwa 249 Grad ungefähr in Fahrwassermitte gefahren sei. Die neue Behauptung des Klägers stellte einen teilweisen Widerruf seines Geständnisses über den Hergang der Annäherung dar. Der Kläger hatte die Darstellung der Beklagten, "T." sei nördlich der Mittellinie des Fahrwassers mit Kurs auf die südöstliche rote Tonne des Sperrgebiets zugefahren, nicht bestritten und auch seinen Ausführungen zugrunde gelegt, um ein Verschulden der "T." zu begründen. Der Widerruf des gerichtlichen Geständnisses ist nur wirksam, wenn die widerrufende Partei außer der Unwahrheit auch beweist, daß es auf Irrtum beruhte (§ 290 ZPO). Dafür hat der Kläger nichts vorgetragen, sondern er will an seiner bisherigen abweichenden Darstellung festhalten, die insoweit der der Beklagten entspricht. Er meint zu Unrecht, daß sich beide Darstellungen vereinbaren ließen. Dem Beweisantrag brauchte daher nicht stattgegeben zu werden.

V. Der Kläger hat hiernach nicht beweisen können, daß "T[REDACTED]" der "P[REDACTED]" grundlos durch das Backbord-Manöver vor den Bug lief, während es ohne diese Kursänderung zu einem gefahrlosen Passieren "Rot an Rot" gekommen wäre. Das Berufungsgericht hält es für möglich und sogar für wahrscheinlich, daß die Schiffe sich "Grün an Grün" näherten und "P[REDACTED]" von Steuerbord kommend auf die "T[REDACTED]" weiter zuge-dreht hat und deren Kurs kreuzte, so daß diese einen (sonst unverständlichen) Ausweichversuch nach Backbord gemacht habe. Es blieben aber letzte Zweifel, ob dieser Verlauf bewiesen sei. Jedenfalls hält das Berufungsgericht ihn für nicht widerlegt und damit den Verschuldensnachweis des Klägers gemäß Art. 3 IÜZ für nicht geführt. Zwar habe "T[REDACTED]" gemäß Regel 19 SeeStrO nach Steuerbord ausweichen müssen, aber das sei wegen der Annäherung der "P[REDACTED]" nicht möglich gewesen (Regel 27 SeeStrO). Dieser Annahme widerspricht nicht, wie die Revision meint, daß ein Raumgeben von "T[REDACTED]" nach Steuerbord für möglich gehalten worden ist, als das Passieren "Rot an Rot" erörtert wurde. Bei diesem "wenigen Raumgeben" nach Steuerbord würde es sich nur um eine Vergrößerung des knappen Passierabstandes gehandelt haben, während das Ausweichen vor der auf "T[REDACTED]" zudrehenden "P[REDACTED]" ein weiter ausgreifendes Manöver erfordert hätte. Die Manöver des letzten Augenblicks werden auch von der Revision nicht beanstandet.

VI. Das Berufungsgericht hat der Beklagten auf die Widerklage den Ersatz der Kosten der Bankbürgschaft zugebilligt, die zur Abwendung des vom Kläger angedrohten

Arrestes auf dessen Verlangen geleistet wurde. Eine ausdrückliche Regelung, wer diese Kosten im Endergebnis tragen sollte, sei zwar von den Parteien nicht getroffen worden; die Vereinbarung über die Vermeidung des Arrestes durch eine Bankbürgschaft sei aber ergänzend dahin auszu-legen, daß die Kosten die im Schadensersatzprozeß unter-liegende Partei zu tragen habe, die auch im Falle der Erwirkung eines Arrestes für alle durch ihn verursachten Schäden gemäß § 945 ZPO ersatzpflichtig gewesen wäre. Die Revision kann keinen Rechtsfehler bei der Auslegung dieser Abrede dartun.

Stempel

Liesecke

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow