

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 25/73

URTEIL

Verkündet am
21. Februar 1974
Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der V [REDACTED] Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft
in D [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmit-
glieder Heinz S [REDACTED], Gerhard R [REDACTED] und Kurt
S [REDACTED],
2. der A [REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft in B [REDACTED]
und M [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmitglieder
Dr. Wolfgang S [REDACTED] und Arno Paul B [REDACTED],

Klägerinnen und Revisionsklägerinnen,

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

gegen

die T [REDACTED] N [REDACTED] (P [REDACTED]) Ltd., S.A., vertreten
durch ihren Präsidenten Li S [REDACTED], G [REDACTED] H [REDACTED],
M [REDACTED] C [REDACTED] R [REDACTED], H [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Februar 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 2. November 1972 wird zurückgewiesen.

Von den Kosten der Revision fallen der Klägerin zu 1 4/7 und der Klägerin zu 2 3/7 zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. Dezember 1967 gegen 21.50 stießen auf der Unterweser bei guter Sicht das gegen den Ebbstrom in Richtung Bremen fahrende panamaische L[REDACTED]-Schiff "T[REDACTED]" (6.758 BRT; Ladung: 6.800 t Tapiocamehl) und das wesenabwärtskommende deutsche Binnenmotorschiff "F[REDACTED] G[REDACTED]" (666,2 t; Ladung: 592 t Eisenplatten) zwischen den Tonnen "Y" und "Z" bei Stromkilometer 36,7 zusammen. Zu der Kollision ist es dadurch gekommen, daß das auf der falschen (westlichen) Fahrwasserseite etwa dem Tonnenstrich entlang fahrende MS "F[REDACTED] G[REDACTED]" kurz vor der Begegnung mit "T[REDACTED]",



dessen Kurs entlang der Harriersand-Richtfeuerlinie verlief, scharf den Kurs nach Steuerbord änderte, infolgedessen dem Gegenkommer vor den Bug lief und von diesem Fahrzeug noch mit voller Fahrt im hinteren Drittel backbords gerammt wurde. "F [REDACTED] G [REDACTED]" ist unmittelbar nach dem Zusammenstoß gesunken. Von den an Bord dieses Schiffes befindlichen neun Personen sind sieben ertrunken.

Die Klägerin zu 1 war führender Kaskoversicherer von "F [REDACTED] G [REDACTED]", die Klägerin zu 2 führender Versicherer der Ladung dieses Schiffes. Beide Klägerinnen sind der Ansicht, daß "T [REDACTED]" die Kollision zur Hälfte mitverschuldet habe. Sie nehmen deshalb aus übergegangenem und abgetretenem Recht die Beklagte als Reeder von "T [REDACTED]" in Höhe der Hälfte der Schäden in Anspruch, die dem Eigner von "F [REDACTED] G [REDACTED]" und den Ladungsinteressenten durch den Zusammenstoß entstanden und von den Versicherern ersetzt worden sind. Sie haben beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 94.192,88 DM an die Klägerin zu 1 und von 71.774,95 DM an die Klägerin zu 2 - jeweils nebst Zinsen - sowie wegen dieser Beträge zur Duldung der Zwangsvollstreckung in "T [REDACTED]" zu verurteilen. Sie werfen "T [REDACTED]" vor, einen unzumutbaren, "F [REDACTED] G [REDACTED]" irreführenden Kurs gefahren, außerdem die Voll-Vorausfahrt vor der Begegnung nicht rechtzeitig vermindert und vor der Kollision ein falsches Ausweichmanöver "hart Backbord" vorgenommen zu haben.

Die Beklagte, die "T [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderungen zu neuen Reisen ausgesandt hat, hält die Vorwürfe der Klägerinnen für unberechtigt und hat demgemäß Klagabweisung beantragt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgen die Klägerinnen den Klaganspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht, dessen Entscheidung in VersR 1973, 150 abgedruckt ist, hat den Klaganspruch zutreffend nach § 736 Abs. 1 HGB geprüft, weil Art. 4 IÜZ im Verhältnis zu Panama nicht gilt. Es verneint die Anwendung jener Vorschrift, weil "T [REDACTED]" kein Verschulden an der Kollision treffe. Seine Ausführungen halten allen Angriffen der Revision stand.

1. Das Berufungsgericht meint, es sei nicht bewiesen, daß "T [REDACTED]" einen unzumutbaren Kurs gesteuert, dadurch "F [REDACTED] G [REDACTED]" irritiert und zu der Steuerbordkursänderung veranlaßt habe. Zwar möge es sein, daß "T [REDACTED]" beim Eindrehen in die Harriersand-Richtfeuerlinie auf die östliche Fahrwasserseite gekommen sei, deshalb (um 5°) habe aufgesteuert werden müssen und dabei "F [REDACTED] G [REDACTED]" das rote Seitenlicht gezeigt habe. Jedoch könne nicht festgestellt werden, daß "T [REDACTED]" diesen Kurs (rw. 193° anstatt 188°) über einen längeren Zeitraum beibehalten und dadurch bei "F [REDACTED] G [REDACTED]" einen Irrtum über die Kursabsichten des Gegenkommers hervorgerufen habe, zumal Schiffsführer Senf von "F [REDACTED] G [REDACTED]" vor dem Seeamt erklärt habe, er habe "T [REDACTED]" häufiger mit seinem Fernglas beobachtet und dabei stets nur das grüne Seitenlicht gesehen.

Die Revision vermißt in diesem Zusammenhang die Feststellung, wie weit die beiden Fahrzeuge voneinander entfernt gewesen seien, als "T [REDACTED]" aufgesteuert habe. Insoweit berücksichtigt sie jedoch nicht hinreichend die Ausführungen auf S. 21 Zeile 4 ff. des angefochtenen Urteils, worin das Berufungsgericht den Angaben des Lotsen van Velde vor dem Seeamt und vor dem Landgericht gefolgt ist, "T [REDACTED]" habe bereits vor dem Erreichen des Quermarkenfeuers (Stromkilometer 37,5), jedenfalls aber noch unterhalb der Tonne "Y" (Stromkilometer 37,0) wieder auf dem richtigen Kurs gelegen, während "F [REDACTED] G [REDACTED]" zu dieser Zeit noch mehr als eine 3/4 sm entfernt gewesen sei.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts war die Lage für "T [REDACTED]" bis zu der scharfen Steuerbordkursänderung der "F [REDACTED] G [REDACTED]" eindeutig und klar, weshalb nicht zu beanstanden sei, daß "T [REDACTED]" bis zu diesem Zeitpunkt "Voll Voraus" gefahren sei und erst nunmehr die Maschine auf "Voll Zurück" umgesteuert habe. So habe bei einem voraussichtlichen Passierabstand von 35 m und der verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit beider Fahrzeuge von 7,5 kn über Grund nicht mit einer gefährlichen Sogwirkung gerechnet werden müssen. Auch habe die Lichterführung der "F [REDACTED] G [REDACTED]" für "T [REDACTED]" keinen Anlaß geboten, die Geschwindigkeit früher herabzusetzen. Denn "F [REDACTED] G [REDACTED]" habe, insbesondere nach einem von "T [REDACTED]" auf eine Entfernung von ca. 1/2 sm abgegebenen Warnungston, stets deutlich "grün" gezeigt. Allerdings habe auch das rote Seitenlicht der "F [REDACTED] G [REDACTED]" schwach durchgeschimmert. Das habe jedoch

allein auf dem erheblichen Höhenunterschied zwischen der Brücke der "T[REDACTED]" und den - in nach oben offenen Lampenkästen untergebrachten - Seitenlichtern des Binnenmotorschiffes beruht. Schließlich habe "T[REDACTED]" die Geschwindigkeit auch nicht deshalb vermindern müssen, weil "F[REDACTED] G[REDACTED]" die falsche - westliche - Fahrwasserseite benutzt habe. Es sei nicht ungewöhnlich, daß westerabwärts fahrende Binnenschiffe unterhalb der Huntemündung (Stromkilometer 32,6) die westliche Fahrwasserseite einhielten; sie würden und müßten dann - ungeachtet des geltenden Rechtsfahrgebotes - dort bleiben, bis sie die richtige - östliche - Fahrwasserseite gefahrlos gewinnen könnten. Deshalb habe "T[REDACTED]" vertrauen können, daß der Gegenkommer das Fahrwasser erst queren werde, nachdem er an Steuerbord passiert hatte.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg:

a) Weder das Seeamt, noch der gerichtliche Sachverständige V[REDACTED], auch nicht der Gutachter der Klägerin Petersjohann habe die Ansicht vertreten, "T[REDACTED]" habe im Verlaufe der Annäherung von "F[REDACTED] G[REDACTED]" über die Harriersand-Feuerlinie in die östliche Fahrwasserseite ausweichen müssen, weil ein voraussichtlicher Passierabstand von 35 m wegen der Dunkelheit und der falschen Fahrweise des Gegenkommers für eine sichere Begegnung nicht ausgereicht hätte. Deshalb brauchte sich das Berufungsgericht nicht mit der gegenteiligen, auch nicht eingehender begründeten Behauptung der Klägerin

- 7 -

auseinanderzusetzen und den hierzu angetretenen Sachverständigenbeweis zu erheben.

b) Es ist richtig, daß der Ausguck von "T [REDACTED]" vor dem Seeamt angegeben hat, er habe von dem Gegenkommer kein "grün", sondern nur "weiß" und "rot" gesehen. Ferner trifft es zu, daß der II. Offizier der "T [REDACTED]" vor dem Seeamt ausgesagt hat, er habe von dem Gegenkommer "bis zur Kollision immer deutlich rot gesehen". Daraus mußte das Berufungsgericht jedoch nicht schließen, "T [REDACTED]" und "F [REDACTED] G [REDACTED]" hätten bereits längere Zeit vor der Kollision auf kreuzenden Kursen gelegen. Abgesehen davon, daß der II. Offizier auch bekundet hat, er habe zunächst weiße und grüne Lichter deutlich und etwas schwächer ein rotes Licht beobachtet, das später gut durchgekommen, während grün verschwommen sei, konnte das Berufungsgericht den genauen Angaben des die Annäherung der "F [REDACTED] G [REDACTED]" sorgsam beobachtenden Lotsen van V [REDACTED] ("T [REDACTED]") folgen, zumal sie durch die Unfallschilderung des Schiffsführers Senf ("F [REDACTED] G [REDACTED]") in der Seeamtsverhandlung bestätigt worden sind. Auch bedurfte es insoweit nicht noch einer besonderen Auseinandersetzung mit den Aussagen des II. Offiziers und des Ausgucks der "T [REDACTED]".

c) Es mag sein, daß das schwache Durchschimmern des roten Seitenlichts auf größere Entfernungen nicht mit dem Höhenunterschied zwischen der Brücke der "T [REDACTED]" und den Seitenlichtern des Binnenmotorschiffes zu erklären ist. Das nötigt jedoch nicht zu der Annahme, daß jedenfalls deshalb die Lage für "T [REDACTED]" unklar und die Geschwindigkeit herabzusetzen gewesen sei.

Denn das Durchschimmern des roten Seitenlichts, das erfahrungsgemäß von in seiner Nähe befindlichen Schiffsteilen, insbesondere den Seitenbrettern der Lampenkästen, reflektiert wird, besagt solange nichts über den Kurs eines Schiffes, als die Lampe selbst und damit die Backbordseite des Schiffes nicht zu sehen sind. Zudem hat das Berufungsgericht festgestellt, daß das grüne Seitenlicht der "F [REDACTED] G [REDACTED]" bei einer Entfernung von 1/2 sm wieder klar durchgekommen ist.

d) Sicher kann ein Fahrzeug, das sich - wie hier (vgl. § 3 Abs. 4 SeeSchSO 1961) - in einem engen Fahrwasser befindet, im allgemeinen nicht darauf vertrauen, daß ein die falsche Fahrwasserseite einhaltender Gegenkommer dort bleiben wird, bis das Begegnen beendet ist. Vielmehr muß es damit rechnen, daß ein solcher Gegenkommer versuchen wird, noch vor dem Begegnen die richtige Seite des Fahrwassers zu gewinnen, schon um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, durch das Benutzen der falschen Fahrwasserseite eine unklare oder gefährliche Lage geschaffen zu haben. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß es bei einem derartigen Seitenwechsel, insbesondere bei Fehleinschätzungen seitens des Gegenkommers, knapp zugehen kann. Deshalb muß in einer solchen Lage ein Fahrzeug grundsätzlich die Geschwindigkeit ermäßigen, damit es besser auf einen Seitenwechsel des Gegenkommers reagieren kann.

Indes liegt die Sache anders, wenn trotz der Fahrt des Gegenkommers auf der falschen Fahrwasserseite keine

Unklarheit über seinen weiteren Kurs besteht. Das wird regelmäßig bei einer Kursverständigung zwischen den begegnenden Fahrzeugen anzunehmen sein. Es kann dies aber auch der Fall sein, wenn die Fahrweise des Gegenkommers vernünftigerweise nur dahin gedeutet werden kann, daß er vor der Vorbeifahrt keinen Wechsel auf die richtige Seite des Fahrwassers vornehmen wird. In einer solchen Lage genügt es, den Gegenkommer weiterhin sorgfältig zu beobachten. Hingegen sind vorsorgliche Maschinenmanöver (noch) nicht erforderlich. Soweit sich die Revision für ihre gegenteilige Ansicht auf die Ausführungen der Sachverständigen V [REDACTED] und P [REDACTED] beruft, ist ihr entgegenzuhalten, daß diese sich mit der Frage, was zu tun ist, wenn die Fahrweise eines auf der falschen Fahrwasserseite entgegenkommenden Schiffes vernünftigerweise nur dahin verstanden werden kann, daß es jedenfalls bis nach dem Begegnen dort bleiben wird, nicht befaßt haben.

Beurteilt man den Streitfall nach diesen Grundsätzen, so ist dem Berufungsgericht dahin beizutreten, daß "T [REDACTED]" vor der Steuerbordkursänderung der "F [REDACTED] G [REDACTED]" die Geschwindigkeit nicht zu verringern brauchte, somit nicht gegen § 32 Abs. 1 S. 1 SeeSchSO 1961 ("Es darf nur mit größter Vorsicht und nötigenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden") verstoßen hat. Nach dem angefochtenen Urteil bemerkte "T [REDACTED]" bereits beim Eindrehen in die Harriersand-Richtfeuerlinie den mindestens noch 1 sm entfernten Gegenkommer im Bereich des westlichen Tonnenstrichs auf Parallelkurs. Da trotz der Dunkelheit gute Sicht herrschte und "T [REDACTED]" etwa

zehnmal so groß wie "F [REDACTED] G [REDACTED]" war, durfte das Seeschiff davon ausgehen, daß es von dem Binnenschiff ebenfalls wahrgenommen wurde und dieses, wenn es noch vor der Begegnung auf die richtige Seite des Fahrwassers hinüberwechseln wollte, das alsbald tun werde, zumal weitere Fahrzeuge nicht im Revier waren und ein Queren des Fahrwassers um so ungefährlicher war, je früher es erfolgte. Das geschah jedoch nicht. Vielmehr verblieb der Gegenkommer unverändert auf Parallelkurs im Bereich des westlichen Tonnenstrichs und näherte sich so stetig "T [REDACTED]". Damit drängte seine Fahrweise "T [REDACTED]" geradezu die Ansicht auf, er werde weiterhin am westlichen Tonnenstrich bleiben, was nach dem angefochtenen Urteil in diesem Teil der Unterweser für Binnenschiffe auch nicht ungewöhnlich war. Dann ist es aber nicht zu beanstanden, daß "T [REDACTED]" nicht schon wegen der Fahrt des Gegenkommers auf der falschen Fahrwasserseite die Geschwindigkeit herabgesetzt, sondern sich auf eine genaue Beobachtung beschränkt hat.

e) Da "T [REDACTED]" bereits aus den vorstehend dargelegten Gründen nicht mit einem Queren des Fahrwassers durch "F [REDACTED] G [REDACTED]" zu rechnen brauchte, kann unerörtert bleiben, ob das Seeschiff auch wegen des von ihm abgegebenen Warnungstones davon ausgehen konnte, der Gegenkommer wolle Steuerbord an Steuerbord passieren (BU S. 17 unten/ 18 oben). Auf die Rügen der Revision zu diesem Punkte kommt es hiernach nicht an. Es sei lediglich bemerkt, daß ihr nicht zu folgen ist, soweit sie meint, "T [REDACTED]" habe anstelle eines Warnungstones (vgl. Anl. 1 Nr. 1 zu § 29 Abs. 1 SeeSchSO 1961) das

Fünf-Töne-Signal nach Regel 28 (b) SeeSO geben müssen. Dieses Signal kommt nur in Betracht, wenn "ein Maschinenfahrzeug, das auf Grund dieser Regeln (des Seeverkehrsrechts) seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten muß, in Sicht eines anderen Fahrzeugs nicht eindeutig feststellen kann, ob das letztere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert". Eine solche Situation lag hier jedoch nicht vor. "T [REDACTED]" wollte "F [REDACTED] G [REDACTED]" nicht zum Ausweichen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes veranlassen, sondern dessen Aufmerksamkeit erregen, damit es im Bereich des Tonnenstriches auf Parallelkurs blieb. Auch das Seeamt hat die Abgabe eines Warnungstones durch "T [REDACTED]" nicht beanstandet.

4. Nach dem angefochtenen Urteil hat "F [REDACTED] G [REDACTED]" den Kurs scharf nach Steuerbord geändert, als "T [REDACTED]" lediglich noch 200 m entfernt war. Die Revision meint, das Berufungsgericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, daß diese Entfernung zwischen den Parteien unstreitig sei. Ob das zutrifft, kann dahinstehen. Denn jedenfalls steht nach dem Unfallhergang fest, daß "F [REDACTED] G [REDACTED]" den Kurs zu einem Zeitpunkt nach Steuerbord geändert hat, in welchem es "T [REDACTED]" nicht mehr möglich war, die Kollision durch Maschinenmanöver zu verhindern. Auch kann "T [REDACTED]", wie das Berufungsgericht mit Recht ausgeführt hat, nicht vorgeworfen werden, daß es auf die Kursänderung des Gegenkommers das Ruder "Hart Backbord" gelegt hat, um einem Verfallen des Fahrzeugs infolge des Umsteuerns der Maschine von "Voll Voraus" auf "Voll Zurück" entgegenzuwirken. Das mag zwar bei einer

rückschauenden Betrachtung falsch gewesen sein, weil das Ruder für ein Ausweichen vor dem das Fahrwasser querenden "F [REDACTED] G [REDACTED]" nach Steuerbord hätte gelegt werden müssen. Dieser Fehler ist jedoch wegen der überraschenden Steuerbordkursänderung des Gegenkommers als ein Manöver des letzten Augenblicks entschuldigt.

Nach alledem war die Revision zurückzuweisen.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh