

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung v. 9. August 1977 - BGBl. I 1497, §§ 26, 49

Zu den Befugnissen und Pflichten der zur Weiterfahrt berechtigten und der wartepflichtigen Fahrzeuge in den Weichengebieten des Nord-Ostsee-Kanals, wenn durch Sichtzeichen angekündigt wird, daß die Ausfahrt in Kürze für alle Fahrzeuge freigegeben wird.

BGH, Urt.v. 13. Januar 1986 - II ZR 36/85 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 36/85

URTEIL

Verkündet am: 13. Januar 1986

Spengler, Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Corporacion V [REDACTED] del Petroleo S.A., vertreten durch
ihren Präsidenten Juan Ch [REDACTED] G [REDACTED], Edificio Petroleos de
V [REDACTED], Torre Oeste, Avenida Libertador, La Campina,
C [REDACTED] (V [REDACTED]),

Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte:

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

g e g e n

die B [REDACTED] Omega Steamship Line, vertreten durch ihren
Präsidenten Evgeniy Olegovich Va [REDACTED], R [REDACTED] Street,
P [REDACTED] (U [REDACTED]),

Beklagte, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
[REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1985 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh, Dr. Seidl und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Parteien wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 29. November 1984 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt nach einem Zusammenstoß zwischen ihrem MTS "I [REDACTED] I" (171,64 m lang; 26 m breit) und dem MS "B [REDACTED] 68" (96 m lang; 13 m breit) der Beklagten diese auf Schadensersatz in Anspruch.

Die beiden Schiffe haben am 30. Oktober 1978 in einem Konvoi von insgesamt 4 Fahrzeugen den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung befahren. MTS "I [REDACTED] I" hatte die Spitze des Konvois gebildet. Ihm waren MS "Poros Island", dahinter MS "B [REDACTED] 68" und ein weiteres Fahrzeug gefolgt. Von ihnen mußten in der Weiche Dückerwisch MTS "I [REDACTED] I", ein Schiff der Verkehrsgruppe 5, und MS "P [REDACTED] Is [REDACTED]", ein Schiff der Verkehrsgruppe 4, aufstoppen.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Ihnen war nach den gezeigten Lichtern ("zwei unterbrochene rote Lichter übereinander") das Ausfahren aus der Weiche verboten. Hingegen war für MS "B[REDACTED] 68", einem Schiff der Verkehrsgruppe 3, die Ausfahrt frei. Dieses passierte MS "P[REDACTED] Is[REDACTED]" etwa auf Höhe des Weichenhauses (km 21,56) mit Kanalgeschwindigkeit (15 km/st) an dessen Backbordseite. Sodann wollte es an MTS "I[REDACTED] I" vorbeifahren. Bei der Annäherung an dieses Fahrzeug, das in der nördlichen Hälfte der Weiche entlang der Dalbenreihe langsam westwärts trieb, leuchtete am westlichen Hauptsignal (km 20,55) ein "weißes Gleichtaktlicht" auf. Das Zeichen kündigte den Weichenschiffen (MTS "I[REDACTED] I" und MS "P[REDACTED] Is[REDACTED]") an, daß die Ausfahrt für sie in Kürze freigegeben wird. Darauf wurde auf MTS "I[REDACTED] I" die Maschine auf VGL und beim Erscheinen des die Ausfahrt erlaubenden "unterbrochenen grünen Lichts" auf VL gesetzt. Kurze Zeit später geriet MS "B[REDACTED] 68" nach beiderseitigen Schallsignalen und Maschinenmanövern bei km 20,5 oder 20,2 mit dem Steuerbordbug gegen die Backbordseite des MTS "I[REDACTED] I".

Die Klägerin wirft der Führung von MS "B[REDACTED] 68" vor, die Kollision verschuldet zu haben. MTS "I[REDACTED] I" habe sich etwa auf Höhe des westlichsten Dalbens (km 20,95) der nördlichen Dalbenreihe befunden, als die Ausfahrt aus der Weiche für das Schiff freigegeben worden sei. Zu diesem Zeitpunkt sei MS "B[REDACTED] 68" gerade erst in die 1.240 m lange Weiche eingelaufen. Statt aufzustoppen und MTS "I[REDACTED] I" das Auslaufen aus der Weiche zu ermöglichen, habe MS "B[REDACTED] 68" mit forcierter Geschwindigkeit versucht, MTS "I[REDACTED] I" noch vor dem Ausfahren zu überholen. Dadurch sei es bereits westlich der westlichen Grenze (km 20,76) der Weiche zu dem Zusammenstoß gekommen.

Die Klägerin hat ihren Kollisionsschaden auf 588.267,17 US-Dollar und 8.407.800 Lire beziffert. Hiervon macht sie wegen der Möglichkeit der Beklagten, ihre Haftung gemäß §§ 486 ff. HGB zu beschränken, nur einen Teilbetrag geltend. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 320.000 DM nebst Zinsen und wegen dieses Anspruchs zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr MS "B[REDACTED] 68" zu verurteilen.

Die Beklagte hat vorgetragen, daß MS "B[REDACTED] 68" bei Freigabe der Ausfahrt für die Weichenschiffe bereits am Heck des MTS "I[REDACTED] I" angelangt gewesen sei. Deshalb hätte dieses Schiff ihr MS "B[REDACTED] 68" noch vorbeifahren lassen müssen. Stattdessen sei es in den engen Kanalhals hineingelaufen, so daß MS "B[REDACTED] 68" im Kanalprofil trotz der Ruderlage hart Steuerbord und des Maschinenmanövers VZ in den Sog des MTS "I[REDACTED] I" geraten sei. Danach treffe die Führung des MS "B[REDACTED] 68" kein Verschulden an der Kollision.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat sie zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und "wegen des Betrags von 160.000 DM nebst Zinsen" abgewiesen. Die Klägerin beantragt mit ihrer Revision, die Klage dem Grunde nach in vollem Umfang für gerechtfertigt zu erklären. Die Revision der Beklagten erstrebt die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Jede der Parteien beantragt außerdem, die Revision der Gegenseite zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

I. Der Revision der Klägerin ist zuzugeben, daß das Berufungsgericht bei dem von ihm angenommenen jeweils hälftigen Verschulden der Führungen beider Schiffe die Klage nicht wegen eines Betrags von 160.000 DM nebst Zinsen hätte abweisen dürfen. Vielmehr hätte es sein Urteil dahin fassen müssen, daß der Klageanspruch dem Grunde nach bis zur Höhe von 1/2 des Kollisionsschadens der Klägerin gerechtfertigt ist (vgl. auch BGH, Urt. v. 14. Mai 1959 - VII ZR 141/58, VersR 1959, 920, 921), weil die Klägerin von ihrem auf mehr als 1,5 Mio. DM bezifferten Kollisionsschaden nur einen Betrag von 320.000 DM, also erheblich weniger als die Hälfte dieses angeblichen Schadens, eingeklagt hat. Indes kommt es auf diesen Punkt nicht weiter an, da beim derzeitigen Verfahrensstand offen ist, ob die Führung des MS "E. 68" ein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß trifft.

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hätte die Führung des MS "E. 68" beim Erscheinen des "weißen Gleichtakts" die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs, das zu diesem Zeitpunkt noch mindestens 500 m von MTS "I. I" entfernt gewesen sei, derart verringern müssen, daß sie in der Lage gewesen wäre, bei dem zu erwartenden Signalwechsel auf ein "unterbrochenes grünes Licht" hinter diesem Schiff zurückzubleiben. Dem ist nicht zu folgen.

Das - zunächst gezeigte - Lichtzeichen "zwei unterbrochene rote Lichter übereinander" verbietet einem Fahrzeug, das

wie MTS "I [REDACTED] I" zur Verkehrsgruppe 5 gehört, aus der Weiche auszufahren oder die Weichengebietsgrenze zu überschreiten (vgl. SeeSchStrO, Anlage I, A 22 b). Zugleich ist das Fahrzeug gehalten, sich an den jeweils vordersten in seiner Fahrtrichtung rechts befindlichen freien Dalben zu legen (§ 49 Abs. 2 Satz 1 SeeSchStrO). Die zur Weiterfahrt berechtigten Schiffe, wie hier MS "B [REDACTED] 68", dürfen an ihm ohne vorherige Verständigung vorbeifahren; das gilt nicht als Überholen (vgl. § 49 Abs. 3 Satz 2 bis 4 SeeSchStrO). Ferner gilt für sie im Verhältnis zu dem wartepflichtigen Fahrzeug nicht § 49 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO, wonach für das Verlassen des Weichengebiets grundsätzlich die Reihenfolge des Einlaufens in das Gebiet maßgebend ist. Dem wartepflichtigen Fahrzeug wird mit dem "weißen Gleichtaktlicht" angekündigt, daß die Freigabe der Fahrt für es in Kürze erfolgen wird (SeeSchStrO, Anlage I, A 22 b). Das Zeichen soll ihm ermöglichen, sich auf die Freigabe der Fahrt vorzubereiten, beispielsweise den Anker zu lichten oder seine Befestigung zu lösen. Hingegen gebietet das Zeichen den zur Weiterfahrt berechtigten Schiffen nicht, schon jetzt die in § 49 Abs. 3 Satz 1 SeeSchStrO für das Verlassen des Weichengebiets vorgesehene Reihenfolge einzunehmen. Sie brauchen deshalb noch nicht die Geschwindigkeit zu drosseln, damit ein vor ihnen befindliches (noch) wartepflichtiges Fahrzeug die Weiche vor ihnen verlassen kann. Das hat erst beim Erscheinen des "unterbrochenen grünen Lichts" zu geschehen, das die Ausfahrt für alle Fahrzeuge freigibt. Auch dann braucht aber ein (bisher) zur Weiterfahrt berechtigtes Schiff, wenn es bereits mit dem Überholen eines (bis dahin) wartepflichtigen Fahrzeugs begonnen hat, das Manöver nur abbrechen, wenn das gefahrlos möglich ist. Andernfalls bleibt sein Vorrang vor dem anderen Fahrzeug erhalten (vgl. Senatsurt. v. 29. Oktober 1973 - II ZR 73/72, VersR 1974, 160/161; vgl. ferner § 25 Abs. 1 und 3 SeeSchStrO). Das alles berücksichtigt

das Berufungsgericht nicht hinreichend, soweit es auf Grund der allgemeinen, auf Fälle der vorliegenden Art nicht zugeschnittenen Regelung des § 26 Abs. 1 Satz 3 SeeSchStrO ("Wird der Verkehr durch Sichtzeichen geregelt, so ist die Geschwindigkeit so einzurichten, daß bei einer kurzfristigen Änderung des gezeigten Lichtzeichens das Fahrzeug sofort aufgestoppt werden kann") meint, MS "B- 68" hätte bereits bei Erscheinen des "weißen Gleichtaktlichts" die eingehaltene Kanalgeschwindigkeit so verringern müssen, daß es in der Lage gewesen wäre, bei dem zu erwartenden "unterbrochenen grünen Licht" hinter MTS "I- I" zurückzubleiben. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts kommt daher ein Verstoß der Führung des MS "B- 68" gegen § 26 Abs. 1 Satz 3 SeeSchStrO nicht in Betracht.

III. Das Berufungsgericht hat der Führung des MS "B- 68" weiter vorgeworfen, MTS "I- I" unzulässigerweise in der Weiche und/oder im Nord-Ostsee-Kanal überholt und damit gegen § 23 Abs. 5 SeeSchStrO verstoßen zu haben. Auch dem ist nicht zu folgen.

Nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts befand sich MS "B- 68" bereits kurz hinter MTS "I- I", als das "unterbrochene grüne Licht" erschien. Zu diesem Zeitpunkt konnte MS "B- 68", wie das Berufungsgericht weiter dargelegt hat, bei einer Geschwindigkeit von 15 km/st = 250 m/min und bei einer Stoppstrecke von ca. 350 bis 400 m nicht mehr hinter MTS "Independencia I" aufgebracht werden. MS "B- 68" war deshalb befugt, die mit dem Signalwechsel zum Überholen gewordene Vorbeifahrt an MTS "I- I" fortzusetzen. Insoweit kann auf die unter II. gemachten Ausführungen Bezug genommen werden. Die Vorbeifahrt wäre, wie dem angefochtenen Urteil weiter zu entnehmen

ist, auch kollisionslos durchführbar gewesen, wenn sich die Führung des MTS "I[REDACTED] I" mit ihrem Fahrzeug nicht pflichtwidrig zu früh in Bewegung gesetzt hätte, um die Weichenausfahrt noch vor dem herankommenden MS "B[REDACTED] 68" zu gewinnen.

IV. Das Berufungsgericht hat in dem Verhalten der Führung des MS "B[REDACTED] 68" schließlich auch einen Verstoß gegen die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht (§ 3 Abs. 1 SeeSchStrO) gesehen. Entgegen seiner Ansicht läßt sich jedoch ein solcher Verstoß nicht schon damit begründen, daß seemännische Vor- und Rücksicht es geboten hätten, beim Zeigen des "weißen Gleichtaktlichts" die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, zumal dem Lotsen des MS "B[REDACTED] 68" bekannt gewesen sei, "daß sich beim Erscheinen des Lichtsignals 'ein weißes Gleichtaktlicht' die vorauslaufenden Schiffe schon in Bewegung setzen können, obwohl sie das nicht dürfen". Insoweit verkennt das Berufungsgericht, daß die Führung des MS "B[REDACTED] 68" wegen des "weißen Gleichtaktlichts" die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs nicht bereits zu drosseln brauchte. Auch konnte sie zunächst darauf vertrauen, daß die Führung des MTS "I[REDACTED]-[REDACTED] I" sich den Verkehrsvorschriften gemäß verhalten und MS "B[REDACTED] 68" vorbeifahren lassen werde. Allerdings war MTS "I[REDACTED] I" entgegen der Bestimmung des § 49 Abs. 1 und 2 SeeSchStrO nicht in zügiger Fahrt zum vordersten rechten (freien) Dalben gelaufen und dort liegengeblieben. Vielmehr hatte seine Führung das Schiff langsam entlang der rechten (nördlichen) Dalbenreihe durch die Weiche treiben lassen. Aus dieser Verkehrswidrigkeit mußte die Führung des MS "Baltijskij 68" aber nicht schon schließen, daß MTS "I[REDACTED] I" verbotswidrig, nämlich beim Erscheinen des "weißen Gleichtaktlichts", die Fahrt aufnehmen und keine Rücksicht auf das herankommende MS "B[REDACTED] 68" nehmen werde. Indes könnte, sobald die Fahrt-

StrO

aufnahme für die Führung des MS "B[REDACTED] 68" erkennbar war, für sie eine unklare Lage gegeben gewesen sein. In diesem Fall wäre sie bis zur Klärung der Situation gehalten gewesen, hinter MTS "I[REDACTED] I" zurückzubleiben, sofern ihr das zu diesem Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten und der Entfernung der beiden Schiffe noch möglich gewesen ist. Zu diesen Punkten lassen sich aber dem angefochtenen Urteil (insoweit hat das Berufungsgericht einen Verstoß der Führung des MS "B[REDACTED] 68" gegen § 3 Abs. 1 SeeSchStrO nicht näher geprüft) keine hinreichenden Feststellungen entnehmen. Deshalb bedarf die Sache erneuter Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. In dieser Verhandlung wird die Beklagte auch Gelegenheit haben, auf den an eine Verfahrensrüge geknüpften Vortrag zurückzukommen, daß MS "B[REDACTED] 68" dem MTS "I[REDACTED] I" schon bei Erscheinen des "weißen Gleichtakts" so nahe aufgelaufen gewesen sei, daß es bereits zu diesem Zeitpunkt nicht mehr hinter MTS "I[REDACTED] I" hätte bleiben können.

Vizepräsident Dr. h.c. Stimpel
ist infolge Eintritts in den
Ruhestand aus dem Senat aus-
geschieden und kann deshalb
nicht unterschreiben.

Dr. Bauer

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Seidl

Brandes