

43

Nachschlagewerk: Zu VII ja
BGHZ: nein

HGB §§ 485, 486, 771, 774 aF;
Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972

Auch nach dem Inkrafttreten des Seerechtsänderungs-
gesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl I 1966) bestimmt
sich die Haftung des Reeders nach dem bisherigen
Recht, wenn der Anspruch vorher entstanden ist.

Der Reeder haftet daher für die in §§ 485, 486 HGB aF
genannten Ansprüche nur mit Schiff und Fracht sowie
persönlich nach Maßgabe der §§ 771, 774 HGB aF, sofern
sie vor dem 6. April 1973 (Bekanntmachung vom
21. März 1973, BGBl I 266) entstanden sind.

BGH, Urt. v. 5. November 1973 - II ZR 87/72 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 87/72

URTEIL

Verkündet am
5. November 1973
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Reeders Hans L [REDACTED], H [REDACTED]-F [REDACTED],
N [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

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

gegen

den Reeder Emil H [REDACTED], L [REDACTED], U [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. November 1973 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Stimpel und der Richter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 1. Juni 1972 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 9. November 1967 gegen 10,12 Uhr stießen auf der Kanalreedee vor den Brunsbüttler Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals im Nebel (Sichtweite etwa 50 m) das deutsche MS "Güldensand" (1485 BRT) des Klägers und das deutsche MS "Hebe" (399 BRT) des Beklagten zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt. Sie sind auf neue Reisen ausgesandt worden.

"Hebe" ankerte seit 7,15 Uhr in der Nähe der Mole IV der Schleuseneinfahrt im Fahrwasser der Kanalreedee. "Güldensand" war aus der Neuen Nordschleuse in Brunsbüttel ausgelaufen und wollte elbeabwärts fahren. Seit etwa 8,00 Uhr lief Ebbstrom.

Der Kläger hat behauptet, "Hebe" habe an verbotener Stelle geankert und die Schifffahrt behindert. "Güldensand"



sei mit Radar und Landradar-Beratung auf zulässigem Kurs gefahren. Er hat die Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 95.321,71 DM und zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in MS "Hebe" beantragt.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt und hilfsweise mit dem Anspruch auf Ersatz des ihm nach seiner Behauptung in Höhe von 7.430,90 DM entstandenen Schadens aufgerechnet. Er hat geltend gemacht, "Hebe" sei gezwungen gewesen, im Fahrwasser zu ankern, weil die Ankerplätze belegt gewesen seien. An der Liegestelle sei mit Schiffen nach den üblichen Kursen nicht zu rechnen gewesen, zumal der Schleusenverkehr wegen des Nebels eingestellt gewesen sei. "Hebe" habe in der Schleuse bessere Sicht abwarten müssen. Ein unbekanntes drittes Schiff habe ebenfalls im Fahrwasser des Vorhafens geankert und "Güldensand" am Ausweichen vor "Hebe" gehindert. Es trage wesentliche Mitschuld am Unfall.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach zu zwei Drittel abzüglich eines Drittels des dem Beklagten entstandenen Schadens für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht, dessen Urteil VersR 1972, 685 abgedruckt ist, hat die Berufung des Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Zahlungsanspruch nur im Rahmen der §§ 771, 774 HGB dem Grunde nach gerechtfertigt ist. Mit der Revision beantragt der Beklagte, das Berufungsurteil insoweit aufzuheben, als es die Klage zu mehr als einem Viertel abzüglich von drei Vierteln des dem Beklagten durch die Kollision entstandenen Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat, und die Klage insoweit abzuweisen. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat übereinstimmend mit dem Landgericht die Klage zu 2/3 des durch den Zusammenstoß des MS "Güldensand" mit MS "Hebe" dem Kläger entstandenen Schadens abzüglich eines Drittels des ihm dabei selbst entstandenen Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des Beklagten wendet sich gegen die gemäß § 736 HGB vorgenommene Abwägung des beiderseitigen Verschuldens. Der Beklagte will nur 1/4 des Schadens von MS "Güldensand" abzüglich 3/4 des ihm am MS "Hebe" entstandenen Schadens tragen. Er kann jedoch damit nicht durchdringen. Das Berufungsgericht hat die Umstände der Kollision ohne Verfahrensverstoß festgestellt und richtig und vollständig gewürdigt. Seine Erwägungen sind nicht vom Rechtsirrtum beeinflusst.

II. MS "Hebe" ankerte ohne Notwendigkeit an ungeeigneter Stelle und verblieb dort über drei Stunden. Bei Flutstrom und auch noch nach dem Schwojen infolge der Ebbe, wie es das Berufungsgericht unterstellt, behinderte es Schiffe, die aus der Neuen Schleuse Brunsbüttel kommend das Fahrwasser in ganzer Breite benutzen durften, insbesondere nicht genötigt waren, sich auf südlichen Kursen zu halten. Die Schiffe durften Kurs auf Tonne 24 nehmen, wenn sie nur an dieser südlich vorbeifahren. "Hebe" lag auch nicht an der Grenze des bis Tonne 24 reichenden Fahrwassers entfernt vom Schiffsverkehr (vgl. den Übersichtsplan der Kanalreede Bl. 141) und für auslaufende Schiffe ungünstig etwa in Fortsetzung der Mole IV (vgl. Gutachten S. 5 Bl. 129 und Vernehmung des Sachverständigen Bl. 183). Wegen des dichten Nebels (Sicht etwa 50 m) und des auf der Kanalreede setzenden starken Ebbstroms wurde die Lage

von "Hebe" besonders hinderlich und mußte ihrer Führung Anlaß geben, einen anderen Ankerplatz aufzusuchen, was möglich gewesen wäre. Statt dessen blieb sie längere Zeit an ungünstiger Stelle liegen.

III. Das Verschulden von MS "Hebe" wird auch nicht dadurch geringer, daß der Kapitän die Auskunft erhalten hatte, es werde nicht geschleust. Die Einstellung des Betriebs schloß nicht aus, daß Schiffe, die geschleust waren, die Schleuse erst später verließen, nachdem die Schleusentore geöffnet worden waren. Zudem fuhren Schiffe, die Ankerplätze suchten, auf der Kanalreede. Das Aufsuchen des ungeeigneten Ankerplatzes in der Absicht, dort länger zu verweilen, und nicht nur zur Orientierung über Ankermöglichkeiten auf den vorgesehenen Plätzen, hat das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen mit Recht als fehlerhaft betrachtet. Das Berufungsgericht konnte auch dem Kapitän zur Last legen, daß er von der gebotenen Möglichkeit, mit Hilfe der Land-Radar-Beratung einen sicheren Ankerplatz zu finden, wegen des Interesses, möglichst in der Nähe der Schleuseneinfahrt zu bleiben, keinen Gebrauch gemacht hat. Die Wahrnehmung dieser Möglichkeit gehörte wegen der etwaigen Weiterfahrt geschleuster Schiffe und der anderen Schiffe, die im Fahrtwasser "kreuzten", zur gebotenen Sorgfalt bei der Schiffsführung. Das Berufungsgericht hat diesen Gesichtspunkt bei der Bewertung seines Verschuldens zutreffend gewürdigt.

IV. Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe der Führung des MS "Güldensand" zur Last legen müssen, daß sie trotz schlechter Sicht und starken Ebbstroms die Schleuse verlassen hat, um durch den Vorhafen der

Schleuse das Elbefahrwasser zu erreichen, und die Weiterfahrt auch nicht einstellte, als sich die Sicht auf nur 50 m verschlechterte. Das Berufungsgericht legt übereinstimmend mit dem Sachverständigen dar, daß bei richtiger Fahrweise und Navigation eine Fahrt ins Elbefahrwasser ohne Gefährdung von "Hebe" möglich gewesen wäre. Dazu wäre allerdings ein vorübergehendes Fahren mit den Fahrtstufen "vorwärts voll" oder "vorwärts halbe Kraft" nötig gewesen. Daraus folgt aber nicht, daß die Fahrt unzulässig gewesen wäre, weil damit im Nebel nicht mit mäßiger Geschwindigkeit (Regel 16 SStrO) gefahren worden wäre. Die erhöhte Fahrtstufe hätte, wie das Berufungsgericht darlegt, nur den Zweck gehabt, den Ebbstrom totzulaufen und allmählich von "Hebe" freizukommen. Die Geschwindigkeit wäre nicht dadurch unzulässig erhöht worden, daß "Güldensand" vorübergehend gegen den Ebbstrom vorhielt, um ein Abtreiben in Richtung "Hebe" beim Passieren zu vermeiden. Die für Regel 16 maßgebliche Geschwindigkeit durchs Wasser, nicht über Grund (vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. III SStrO Art. 16 Anm. 4 S. 612), hätte allenfalls vorübergehend etwa der des Ebbstroms von 3 kn (S. 14 BU) entsprochen und wäre angesichts der Benutzung des Radargeräts und der Land-Radar-Beratung nicht zu hoch gewesen.

V. Das Berufungsgericht wirft hiernach der Führung von "Güldensand" mit Recht nur vor, nach dem zulässigen Auslaufen aus der Schleuse nicht richtig manövriert zu haben. Die Fahrt konnte mit Radar und Landberatung auch bei einer Sichtweite von nur 50 m noch fortgesetzt werden. Der Fehler von "Güldensand" liegt vor allem darin, daß sie nicht genügend reagierte, als sie stark nach Westen versetzt wurde, worauf sie zudem noch von der Landberatung aufmerksam gemacht wurde.

Damit sind die Erwägungen der Revision, das Verschulden von "Güldensand" sei erheblich schwerer als das von "Hebe" zu bewerten, gegenstandslos. Die Fahrt über die Kanalreede war zwar schwierig und behindert, aber es wäre, wenn die Strömung und die Warnungen beachtet worden wären, eine glatte Durchfahrt zum Elbefahrwasser möglich gewesen. Die von der Revision angeführten Entscheidungen, in denen dem auffahrenden Schiff der größere Teil der Schuld im Verhältnis zum unerlaubt ankernden Schiff auferlegt wurde, betreffen Fälle, in denen die Fahrt verbotswidrig fortgesetzt wurde. Dem Berufungsgericht ist beizutreten, wenn es meint, "Hebe" habe durch das Ankern in der Nähe der Mole IV im Fahrwasser die Kollisionsgefahr überhaupt erst geschaffen. Aus der unzulässigen Lage an der Westseite des Fahrwassers ergab sich für ein erlaubter Weise weiterfahrendes Schiff der Zwang zum Manövrieren im Ebbstrom mit besonderem Risiko, das zu vermeiden war, wenn der Platz wie vorgeschrieben von ankernden Schiffen freigeblieben oder rechtzeitig freigemacht worden wäre. Mit Recht hat das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß es gerade vor der Kanaleinfahrt mit dem sich dort sammelnden, oft bei schlechter Sicht im Tidenfahrwasser abzuwickelnden Verkehr besonders wichtig ist, die für die Fahrt zu und von den Schleusen bestimmten Flächen von Ankerliegern freizuhalten.

VI. Das Verhalten des unbekannten dritten Schiffs, das ebenfalls im Fahrwasser ankerte und "Güldensand" behinderte, so daß sie den gefährlichen nördlichen Kurs wählen mußte, der sie in die Nähe von "Hebe" führte, hat das Berufungsgericht, das die Mitursächlichkeit für den Unfall annimmt, zutreffend nicht dem Kläger zur Last gelegt und nicht als Mitverschulden zugunsten des Beklagten berücksichtigt. Der Beklagte hat den Beweis eines Verschuldens

dieses Schiffes nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht geführt. Das ist entgegen der Auffassung der Revision nicht zu beanstanden. Die Umstände, die es zum Ankern im Fahrwasser veranlaßten, sind nicht festgestellt worden. Ein Beweis des ersten Anscheins gegen ein verbotswidrig ankerndes Schiff kam schon deshalb nicht in Betracht, weil nach Darstellung des Beklagten das unbekannte Schiff kurz zuvor den Kurs von "Güldensand" gekreuzt hatte und dann erst in der Nähe der Mole III vor Anker gegangen war. Es herrschte dichter Nebel. Ein Ankern im Fahrwasser von kurzer Dauer, wie es lediglich dargetan war und z. B. der Orientierung und Suche nach einem zulässigen Ankerplatz dienen konnte, ergab daher keinen Anscheinsbeweis für ein schuldhaft verbotswidriges Verhalten (vgl. die Stellungnahme des Sachverständigen bezüglich "Hebe" S. 5 des Gutachtens Bl. 129 GA).

VII. Hiernach ist die nach § 287 ZPO vom Berufungsgericht vorgenommene Bewertung des Verschuldens von "Hebe" als doppelt so groß wie das von "Güldensand" aus rechtlichen Gründen nicht zu beanstanden. Die persönliche Haftung des Beklagten ist auch nach dem Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl I 1966) am 6. April 1973 (Bekanntmachung vom 21. März 1973 BGBl I 266) nach §§ 485, 486, 771, 774 HGB a.F. beschränkt. Für Schuldverhältnisse gilt grundsätzlich das zur Zeit ihrer Entstehung geltende Recht (BGHZ 10, 391, 394). Ein anderer

Wille des Gesetzgebers ist nicht erkennbar. Die dem
Zwischenurteil des Landgerichts vom Berufungsgericht bei-
gefügte Einschränkung muß daher bestehen bleiben.

Stimpel

Dr. Bauer

Liesecke

Dr. Kellermann

Fleck