

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 24

DR. PAUL WRIEDE

**Ausgewählte Fragen zum Schadensersatzrecht
bei Schiffsunfällen**

AUSGEWÄHLTE FRAGEN ZUM SCHADENSERSATZRECHT BEI SCHIFFSUNFÄLLEN

Mit den nachfolgenden Ausführungen möchte ich anhand von Entscheidungen aus der Rechtsprechung insbesondere des Seerechtssenats des HansOLG einzelne Rechtsfragen aus dem Gebiet des Schadensersatzrechts für Schiffsunfälle behandeln. Die Themen der Unterabschnitte sollen nicht erschöpfend oder systematisch erörtert, sondern nur anhand von Fallentscheidungen ein wenig beleuchtet werden.

A. INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Das IPR spielt in diesem Sachgebiet wegen der anzuwendenden eigentlichen Verkehrsregeln keine wesentliche Rolle: In hoheitsfreien Gewässern gilt regelmäßig die Anlage B zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag von 1960, in Deutschland als Seestraßenordnung (SStro) bekannt. In Hoheitsgewässern kommen daneben oder an deren Stelle als Tatortrecht die örtlich geltenden Vorschriften, insbesondere Hafengesetze, Bestimmungen für die Fluß- und Kanalreviere und im Ausland gelegentlich auch gewohnheitsrechtliche Bräuche in Betracht. In letzterer Hinsicht hat z. B. die Hafenbehörde von Lissabon in einem Falle die Auskunft erteilt, es entspreche gefestigter Übung, daß sich in den Hafen von Lissabon einlaufende Schiffe, die das Nordufer erreichen wollten, bei ablaufendem Wasser schon zeitig auf der Nordseite des Fahrwassers und damit entgegen Regel 25 SStro auf der linken Seite halten dürfen. Derartige von den gesetzlichen Regeln abweichende Übungen – ähnlich auch entsprechende Absprachen zwischen Lotsen – würden auf deutschen Seewasserstraßen unbeachtlich sein¹⁾. Sie müssen aber auf ausländischen Gewässern als gegeben hingenommen werden²⁾.

Die Frage des anzuwendenden Rechts ist schwieriger hinsichtlich der Haftungsfrage, insbesondere wenn das IÜZ nicht anzuwenden ist (das eine Reihe von Einzelfragen regelt), weil ein oder beide Schiffe keinem Vertragsstaat angehören. Die dann in Betracht kommende Rechtsordnung bestimmt sowohl die Voraussetzungen des geltend gemachten Ersatzanspruchs – z. B. die Frage, welche Schäden (Sach-, Personen- und/oder Vermögensschäden) zu ersetzen sind –, als auch die andere nach der möglichen Haftungsbegrenzung des Reeders, des oder der mehreren schuldigen Schiffe.

Wir hatten uns jüngst mit folgendem Fall zu befassen³⁾:

Ein in Liberia registriertes Schiff war von der panamesischen Klägerin praktisch auf die Lebenszeit des Schiffes gechartert worden. Es war in hoheitsfreien Gewässern mit einem sowjetrussischen Schiff der Beklagten kollidiert. Die Beklagte machte gegen die Klägerin als Charterer keine Ersatzansprüche geltend, wohl aber forderte die Klägerin die von ihr für die Zeit des Ausfalls ihres Schiffes nutzlos aufgewandte Chartermiete als Schadensersatz; sie war nach der C/P – anders als sonst meist üblich – für Ausfallzeiten davon nicht freigestellt. Zum deutschen Gerichtsstand war es gekommen, nachdem die Klägerin hier ein anderes Schiff der Beklagten arrestiert hatte und die Parteien sich in diesem Zusammenhang auf die hiesige Zuständigkeit geeinigt hatten. Die

1) Wriede, Hansa 1962 S. 1031, 1032 unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesoberseerichts

2) BGH VersR 1972 S. 551

3) VersR 1975 S. 763

ägerin meinte, es sei danach die *lex fori* anzuwenden, die Beklagte berief sich auf deutsches Recht. Wir hatten mithin zwischen diesen beiden Rechtsordnungen zu wählen. Die Klägerin hatte das Heimatrecht ihres Schiffes nicht in Betracht gezogen; sie wollte deutsches Recht angewandt haben.

Wir sind in Anlehnung an die bekannte Casablanca-Entscheidung des Reichsgerichts⁴⁾, nach sowohl die Rechtsordnung des schuldigen als auch die des geschädigten Schiffes in Betracht kommen, der Auffassung der Beklagten gefolgt und haben die Anwendung der *lex fori* abgelehnt, die auch von ihren Befürwortern wohl nur dann in Betracht gezogen wird, wenn bei (behauptetem) beiderseitigem Verschulden die ausgewählten Rechtsordnungen harmonisierungsunfreundlich sind. Gegen die Maßgeblichkeit der *lex fori* spricht insbesondere auch die Überlegung, daß es dann ein Geschädigter der Hand hätte, einen ihm günstig erscheinenden Gerichtsstand dadurch zu erwirken, daß er dort Vermögenswerte seines Gegners arrestiert, insbesondere also ein Schiff in die Kette legt. Zum gleichen Ergebnis kommt man übrigens auch, wenn man anders als das RG der in der Literatur zum Teil vertretenen Auffassung⁵⁾ folgt, daß das schuldige Schiff nur nach seinem Flaggenrecht hafte.

Nach russischem Recht war der geltend gemachte Anspruch auf Ersatz der nutzlos aufgewandten Zeitchartermiete nicht gegeben; die Klage war daher abzuweisen. Im deutschen Schadensersatzrecht wäre ein solcher Anspruch unter dem Stichwort „fehlgeplagene Aufwendungen“⁶⁾ zu erörtern gewesen. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig, da Revision eingelegt worden ist.

1) dem vorerwähnten Fall ist wegen der erfolgten Klagabweisung die Frage nicht aktuell geworden, nach welchem Recht ein Schiffsgläubigerrecht entstanden wäre. Hierzu mag bemerkt werden, daß mein Senat sich vor kurzem^{6a)} der von Zweigert-Drobnig⁷⁾ vertretenen Ansicht angeschlossen hat, daß für die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten international-privatrechtlich die *lex causae*, d. h. das Recht der zugrunde liegenden Forderung maßgeblich ist. Im Hinblick auf die Casablanca-Entscheidung des Reichsgerichts gibt sich daraus das Problem, ob für denjenigen Kollisionsbeteiligten, der sich für die Anwendung seines Heimatrechts entscheidet oder für den diese Rechtsordnung günstiger ist, auch nach diesem Recht an dem fremden Schiff ein Schiffsgläubigerrecht entstehen wird. Folgt man den Darlegungen von Zweigert-Drobnig⁸⁾, die im Falle einer Parteivereinbarung über das für die zugrunde liegende Forderung maßgebliche Recht auch das Schiffsgläubigerrecht nach dieser Rechtsordnung behandelt wissen wollen, so wird man vielleicht auch diese Konsequenz ziehen müssen.

B. MATERIELLES DEUTSCHES VERKEHRSRECHT

I. Nebelfahrt

Es entspricht gefestigter und einhelliger Auffassung, daß gerade auf Revierfahrten im Nebel ständige Radarbeobachtung möglichst durch denselben mit dem Revier gut vertrauten Nautiker, vielfach also durch den Lotsen, erforderlich ist.

⁴⁾ RGZ 138 S. 243

⁵⁾ z. B. Schaps-Abraham Anm. 25 vor § 734, Prüssmann Anm. D vor § 734

⁶⁾ vgl. z. B. Palandt-Heinrichs 34. Aufl. Vorbem. 2 b) cc) vor § 249

^{6a)} MünchKommZivilR 1977 S. 846, 847

Trotzdem sind immer wieder Unfälle u. a. darauf zurückzuführen, daß das Radargerät nicht in dieser Weise ausgenutzt wird. So ist z. B. von einem elbbwärts fahrenden Lotsen versäumt worden, einen vorher optisch erkannten vorauslaufenden Schleppzug im Radargerät weiter zu beobachten, als dieser im aufkommenden Nebel verschwand und sein Schiffer sich deswegen entschloß, über Steuerbord aufzudrehen, um gegen den Elbstrom an einen Fährponten, den er bereits passiert hatte, anzulegen; dabei lief er über den roten Tonnenstrich hinaus. Als der Schleppzug dann auf kurze Entfernung für das Seeschiff optisch wieder sichtbar wurde, hielt ihn der Lotse für ein auf der falschen Seite entgegenkommendes Fahrzeug, dem er mit Steuerbordruder glaubte ausweichen zu müssen. Dabei kam es an der Fahrwassergrenze zur Kollision.

Ständige Radarbeobachtung hätte ihm die gefährliche Abstandsverringerung deutlich gemacht und ihn gemäß Regel 16 c Satz 2 SStrO veranlassen müssen, die Maschine zu stoppen und sich langsam an den sich zumindest unklar verhaltenden Gegner heranzutasten⁹⁾.

Ebenso wie das Unterlassen der nach Sachlage gebotenen Benutzung des eigenen Radargeräts als schuldhaft zu bewerten ist, ist auch die Nichtinanspruchnahme der Landradarberatung ein Verstoß gegen die in Regel 29 SStrO (ebenso in § 3 [1] S. 2 SSchStrO) näher bestimmte allgemeine Sorgfaltspflicht¹⁰⁾. Der gleichen Auffassung ist das Bundesoberseeamt in einer Entscheidung vom 26. 8. 1974 (Bf 7/73).

In den gleichen Zusammenhang gehört das Problem der UKW-Verständigung zwischen Lotsen oder überhaupt zwischen Schiffsführungen, die insbesondere bei Nebelfahrt von Bedeutung sein kann.

So ist es z. B. auf einigen Fischfanggründen gebräuchlich, trotz dichten Nebels und einer größeren Ansammlung von Fischereifahrzeugen nach vorher abgesprochener Ordnung weiter zu fischen und bei im Radar erkannten gefährlichen Annäherungen über UKW Absprachen über das gegenseitige Passieren zu treffen. Unter diesen Umständen können die Regeln 16 b und c SStrO nicht angewandt werden, weil gerade ein Stoppen der Maschine die abgesprochene Ordnung (und daneben auch die Netze) erheblich gefährden würde. Das Bundesoberseeamt¹¹⁾ hat in einem Falle, in welchem auf solchem Fangplatz durch Kollision ein wertvolles Fangschiff verlorengegangen war, ausgeführt, daß diese Regeln gleichsam auf einer höheren Ebene dann eingreifen, wenn das angesprochene Ausweichmanöver aus irgendwelchen Gründen nicht vollzogen werden und der im Radar beobachtete Abstand zwischen den Schiffen immer geringer wird. Dann muß gestoppt, notfalls auch rückwärts gegeben werden, selbst wenn dabei das Netz gefährdet wird, weil es nicht mehr rechtzeitig aufgehievt werden kann.

Lotsen auf Fluß- und Kanalrevieren wie auch Lotsen, die tiefgehende Schiffe in der Ostsee begleiten, verständigen sich oft über die gegenseitig in Aussicht genommenen Maßnahmen, was dadurch begünstigt wird, daß sie sich zumeist persönlich kennen. Problematisch werden solche Absprachen dann, wenn der Kontakt aus irgendwelchen Gründen abreißt, dieser Umstand aber nur von einer Seite bemerkt wird. Entscheidun-

⁹⁾ HansOLG Urteil vom 21. VIII. 1969. 6 U 191/68

n hierzu liegen noch nicht vor. Man wird aber sagen müssen, daß dann grundsätzlich die letzte Abrede weiter zu beachten ist, soweit das nach Sachlage nur irgend möglich ist, daß im übrigen aber die allgemeinen Regeln zu gelten haben. Es kommt dabei sehr auf die Umstände des Einzelfalles an, vor allem auf den Inhalt der letzten Abrede.

Der Grundsatz, daß aufgrund von Radarinformationen vor dem optischen Sichten des Gegners keine Rudermanöver ausgeführt werden dürfen, ist von der Literatur und Rechtsprechung eingeschränkt worden, einmal für den Fall, daß mit Sicherheit angenommen werden kann, bei dem voraus georteten Gegner handele es sich um einen Überholer¹²⁾ oder um ein sonst nicht in Fahrt befindliches Fahrzeug¹³⁾, da hier die Gefahr entfalle, der Gegner könne andere als die vielleicht vermuteten Bewegungen durchführen. Ferner vertreten Budde-Koch¹⁴⁾, OLG Bremen¹⁵⁾ und Admiralty Division¹⁶⁾ die Ansicht, daß in einem engen Fahrwasser eine Kursänderung nach Steuerbord dann zulässig sei, wenn dadurch das eigene Schiff mehr an die rechte Fahrwasserseite gebracht werden soll, um dem Gegner mehr Raum zu geben. Das kann m. E. zumindest nicht generell gelten, da die Lage des Gegners zum Fahrwasser durch Radarbeobachtung nicht immer zu erkennen ist: Es bleibt doch unklar, ob er dem eigenen Schiff den Steven, das Heck oder eine seiner Seiten zeigt. Es kann daher durchaus sein, daß er sich seinerseits auf dieselbe Fahrwasserseite zubewegt, auf die das eigene Schiff zuhält, was der Fall sein kann, weil er das Fahrwasser nach dorthin quert, was vom eigenen Schiff nicht bemerkt worden war, oder weil er infolge Ruder- und/oder Maschinenversagens oder durch einer Kollision nach dorthin vertrieben wird. Fälle dieser Art haben wir schon gehabt. Schließlich mag hier auch an den bereits erwähnten Fall¹⁷⁾ erinnert werden, daß wegen mangelnder Radarbeobachtung das Aufdrehen eines vorauslaufenden Schleppergeschiffes nicht bemerkt worden war. Man wird daher jene Sätze allenfalls dann für richtig halten können, wenn durch Radarbeobachtung eindeutig festgestellt worden ist, daß der Gegner auf parallelem Kurs anliegt. Hier mag insbesondere auf die Praxis der Lotsen im Nord-Ostsee-Kanals hingewiesen werden, die jedenfalls mit größeren Schiffen die Fahrwassermitte halten und beim Begegnen erst kurz vor dem Passieren Steuerbord abgeben. Auf diese Weise wird bekanntlich das gefährliche Absetzen der Schiffe von der Böschung vermieden. Bei dichtem Nebel muß diese Kursänderung allein aufgrund der Radarbeobachtung durchgeführt werden. Hier sind indessen die Lotsen durch UKW-Kontakt mit der Verkehrslenkung meistens darüber unterrichtet, welche Schiffe ihnen entgegenkommen.

Ein weiteres Problem ergibt sich für die Kanalfahrt aus Regel 16 c 2. Halbs. SStR.O. Nach dieser Bestimmung müßte im Nebel vor jeder der zahlreichen Begegnungen einmal die Maschine gestoppt und vorsichtig weiter manövriert werden. Das geschieht in der Praxis durchweg nicht, vielmehr passieren die Schiffe einander vielfach mit unerminderter Geschwindigkeit – oft mit voller Kanalfahrt von 15 km/h. Entscheidungen, ob das als Verstoß bewerten, gibt es meines Wissens noch nicht. Wir haben das dann nicht zulässig bezeichnet, wenn zu erwarten war, daß das Radarbild vor der Begeg-

BGH Hansa 1962 S. 1801

1) Budde-Koch Anm. 15 Ziff. 1 zu Regel 16

aaO. Ziff. 2

12) BGR 1972 S. 226, 227

nung unklar werden würde – in unseren Fällen durch Brücken und Hochspannungsleitungen –, so daß eine genaue Beobachtung des Gegners auch durch Radar zeitweilig nicht mehr möglich war¹⁸⁾.

Abgesehen von diesen Besonderheiten des Fahrens im NOK sind Unfälle wiederholt dadurch verursacht oder in ihrer Auswirkung verschlimmert worden, daß entgegen Regel 16 c 2. Halbs. SStrO nicht rechtzeitig gestoppt wurde. Durch ein der Vorschrift entsprechendes Verhalten soll Zeit gewonnen werden für die weitere Beobachtung der Lage und die darauf basierenden Entschlüsse zur Vermeidung einer Kollision; ferner soll ein gleichwohl nicht zu vermeidender Zusammenstoß, der dann nicht schuldhaft herbeigeführt sein würde, tunlichst so abgeschwächt werden, daß kein ernster Schaden entsteht.

Das Gebot, die Maschine zu stoppen und vorsichtig weiter zu manövrieren, d. h. gelegentlich einen Schlag voraus zu geben, damit die Steuerfähigkeit erhalten bleibt, gerät dabei gelegentlich in Widerstreit mit der Faustregel, daß die Geschwindigkeit nur so hoch sein darf, daß auf halbe Sichtweite aufgestoppt werden kann. Wenn die Sicht z. B. unter 100 m beträgt, würde manches Schiff nicht mehr steuerfähig gehalten werden können, wollte man eine Geschwindigkeit entsprechend jener Faustregel verlangen. Man wird in solchen Fällen – jedenfalls für Schiffe, die mit Radar ausgerüstet sind – auch nicht generell verlangen können, daß sie dann vor Anker gehen müssen. Eine Notwendigkeit dazu kann sich aus den weiteren Umständen ergeben, insbesondere bei starken Schiffsansammlungen¹⁹⁾. Bei größeren Schiffen, die z. B. mit der Flutwelle elbaufwärts fahren müssen, ist das völlig ausgeschlossen, da sie unterwegs nicht ankern können, weil sie sonst beim Schwoien vorn und achtern an den Seiten des Fahrwassers festkommen und es damit versperren würden. Auch würde ein Durchbrechen zu befürchten sein.

Schließlich mag noch eine Besonderheit der Nebelfahrt im Zusammenhang mit dem Verlassen der Vorhäfen in Brunsbüttel erwähnt werden: Wie bekannt sein wird, erfordern die oft starken Gezeitenströmungen vor den Schleusenvorhäfen in Brunsbüttel eine erhebliche Erhöhung der Geschwindigkeit der auslaufenden Schiffe, damit sie von den Molen und auch von Fahrzeugen freikommen, die sich in der Zufahrt befinden. Auch bei dichtem Nebel muß daher hier eine Geschwindigkeit genommen werden, die den Sichtverhältnissen oft nicht angepaßt sein wird²⁰⁾. Gerade bei schlechter Sicht müssen daher die in der Zufahrt wartenden Schiffe die für sie geltenden einschränkenden Bestimmungen besonders beachten (vgl. unter Ziff. II 2).

II. Benutzung des Fahrwassers

1. Begriff des Fahrwassers

Als Fahrwasser wird in der Seeschiffsstraßenordnung (SSchSO) die Wasserfläche zwischen den Tonnenstrichen oder, soweit keine Bezeichnung vorhanden ist, die für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Fläche bezeichnet (§ 2 [1] Ziff. 1 SSchSO). Die

¹⁸⁾ z. B. Urteil vom 6. III. 1975. 6 U 171/74

ühere SSchSO wies in einer besonderen Bestimmung darauf hin (§ 35 [7]), daß außerhalb des Fahrwassers mit Hindernissen gerechnet werden müsse und dort besondere Vorsicht am Platze sei (ebenso § 31 Abs. 2 Hamburgisches Hafengesetz). Damit sollte nach der Absicht des Gesetzgebers nicht nur eine Warnung ausgesprochen, sondern zugleich auch eine Freistellung von der Verkehrssicherungspflicht der öffentlichen Hand für die Wasserflächen außerhalb des Fahrwassers erreicht werden. Dem ist der Senat für den Bereich des Hafengesetzes — dort ist das noch aktuell — in einer Entscheidung vom 9. 9. 1969²¹⁾ entgegengetreten: Die Bestimmung enthalte ihrem Wortlaut nach nur eine Warnung, nicht auch einen Haftungsausschluß. Ein solcher wäre auch nicht wirksam, da er geltendes Bundesrecht — hier § 823 Abs. 1 BGB — abändern würde, wozu das Land Hamburg nicht befugt gewesen wäre. Im Hafengesetz ist allerdings der Begriff des Fahrwassers — alle Wasserflächen, soweit sie von Wasserfahrzeugen befahren werden können (§ 4 [1]) — weitergezogen als in der SSchSO, den ich bereits erwähnt habe. Es liegt indessen nahe, ihn hier trotzdem in ähnlicher Weise zu begreifen, da sowohl die frühere als auch die jetzige Fassung davon ausgehen, daß außerhalb des Tonnenstrichs befahren werden darf (jetzt § 26 [5] [6] SSchSO). Dann muß auch dort die Verkehrssicherungspflicht des Bundes gelten, vielleicht in einem weniger starken Maße als im eigentlichen Fahrwasser. Diesen Standpunkt hat jedenfalls der Bundesgerichtshof für den Rhein vertreten²²⁾.

„Vorfahrt“

Die neue SSchSO hat aus dem Straßenverkehrsrecht den Begriff der „Vorfahrt“ übernommen und damit wegen dieses als sachfremd empfundenen Begriffs wohl ein gewisses unwilliges Murren an der Küste verursacht. Es läßt sich indessen nicht leugnen, daß mit und mit der Zusammenfassung der Vorfahrtsregeln in § 29 (1) eine erhebliche Vereinfachung und zum Teil auch Verdeutlichung der bisher etwas weitschweifigen Gesetzestexte erreicht worden ist. Die inhaltliche Bedeutung des Begriffs „Vorfahrt“ wird nicht näher erläutert. Das war auch angesichts der in der Rechtsprechung insbesondere zu den §§ 38 und 39 SSchSO a.F. herausgearbeiteten Grundsätzen nicht erforderlich. Sie werden als weiter geltend angesehen werden können. Die beiden wichtigsten seien hervorgehoben: Der Vorfahrtberechtigte darf durch den Wartepflichtigen nicht behindert, d. h. zu Ruder- oder Maschinenmanövern veranlaßt werden, und zwar selbst dann nicht, wenn er seinerseits nicht die richtige Fahrwasserseite hält. Wird sein Vorfahrtrecht trotzdem mißachtet, oder war es aus anderen Gründen nicht rechtzeitig erkennbar, so gelten die allgemeinen Ausweichregeln. Das letztere ist für den Bereich des Hamburgischen Hafengesetzes durch § 32 (3) Satz 2 zu Lasten der querenden Kleinschiffahrt eingesengt: Sie hat allen anderen Fahrzeugen auszuweichen, wie der Senat in einer Entscheidung vom 5. 6. 1969²³⁾ ausgesprochen hat.

Interessant an der Neuregelung der SSchSO ist, daß auch in das Fahrwasser einlaufende, ankeraufgehende und ihren Liegeplatz verlassende Schiffe gegenüber den übrigen das Fahrwasser benutzenden Schiffe nachrangig sind, diese also Vorfahrt haben. Das entspricht der wohl zuerst vom Bundesoberseeamt²⁴⁾ vertretenen, neuerdings

auch vom BGH²⁵⁾ übernommenen Auffassung, daß ankeraufgehende Schiffe im besondere Maße auf die durchgehende Schifffahrt Rücksicht nehmen müssen, da diese nicht plötzlich mit in Fahrt gehenden Schiffen zu rechnen braucht, denen gegenüber sie nach den allgemeinen Regeln ausweichpflichtig wäre. Bei Schiffen, die in das Fahrwasser einlaufen, oder von ihren Liegeplätzen ablegen, ist es ähnlich.

Der Begriff „Vorfahrt“ ist auch zur Regelung des Verkehrs vor den Schleusen des NOK verwandt worden, so in § 51 SSchSO für die Ordnung des Vorrangs der etwa gleichzeitig aus den neuen und alten Schleusen auslaufenden und in diese einlaufenden Fahrzeuge. Schon ein paarmal aktuell geworden ist die weitere Bestimmung, daß aus den Schleusen in Brunsbüttel in die Zufahrt, d. h. die frühere Fahrreede auf der Elbseite, auslaufende Fahrzeuge Vorfahrt gegenüber den von der Elbe in diesen Bereich einlaufenden Schiffen haben. In die Zufahrt dürfen nur solche Schiffe einlaufen, die den NOK befahren wollen. Da sie dort oft einige Zeit warten müssen, bis die Schleusen frei sind, müssen sie in der Zufahrt verhalten, d. h. meistens den Gezeitenstrom totlaufen. Dazu brauchen sie oft nur geringe Fahrt und entwickeln daher nur entsprechend wenig Steuerkraft. Die auslaufenden Schiffe werden durch die Strömung vor den Vorhäfen vielfach stark seitlich versetzt. Auf diese Weise kann es leicht zu gefährlichen Annäherungen kommen, bei denen dann die Vorfahrtregelung zu praktizieren wäre, die aber von den wartenden Schiffen wegen ihrer geringen Steuerkraft oft nur schwer zu bewerkstelligen ist. Diesen Schwierigkeiten kann man wohl nur dadurch gerecht werden, daß von den wartenden Fahrzeugen ein entsprechender Sicherheitsabstand von den Auslaufkursen gefordert wird. Ebenso wie früher die Betriebsordnung des NOK verlangt auch § 50 (2) SSchSO, daß die auslaufenden Schiffe die Zufahrt auf dem kürzesten Wege zu verlassen haben. Das bedeutet indessen nach fester und anerkannter Praxis nicht, daß der geographisch kürzeste Weg zu wählen ist, sondern der Weg, der sich unter Berücksichtigung des eigenen Reiseweges — elbaufwärts oder -abwärts —, der Wetter- und Strömungsverhältnisse und des auf der Elbe durchgehenden und damit bevorrechtigten Schiffsverkehrs als kürzester anbietet. Nach alledem muß nach übereinstimmender Auffassung des Bundesoberseeamts²⁶⁾ und des Senats²⁷⁾ vor den Molenköpfen der beiden Vorhäfen ein sich nach der Elbe zu trichterförmig verbreiterndes Gebiet freigehalten werden. Die Seiten dieses Trichters werden je nach den Strömungs- und Windverhältnissen mehr oder weniger weit nach Osten oder Westen zu verlegen sein. Umgekehrt findet das Vorfahrtsrecht der auslaufenden Schiffe dort seine Grenze, wo seine Inanspruchnahme das Gebot, die Zufahrt auf kürzestem Wege zu verlassen, verletzen würde. Anders ausgedrückt können auslaufende Schiffe die einlaufenden nicht an jeder Stelle des Zufahrtsgebietes zum Ausweichen zwingen, sondern regelmäßig nur im „Trichtergebiet“. Dabei muß auch berücksichtigt werden, daß insbesondere die wartenden Schiffe, wie erwähnt, oft nur geringe Steuerkraft haben, so daß sie nicht unerwartet zum Ausweichen in der Lage sind (Bundesoberseeamt a.a.O.).

III. Kausalzusammenhang, Fernschädigung

Probleme der adäquaten Kausalität zwischen mehreren Ereignissen tauchen sowohl im Zusammenhang mit der Beurteilung von Kollisionsgeschehen auf, als auch bei der oft

reitigen Frage, ob die geltend gemachten Schäden auch tatsächlich durch den Schiffsunfall entstanden sind oder eine andere Ursache haben. Wegen des letzteren Punktes s. unter D.

In anschaulicher Fall, der sowohl das Problem der Fernschädigung im Sinne des § 738 c GB n. F. als auch die Frage des zurechenbaren Kausalzusammenhangs zwischen dem Ursachenergebnis und einem späteren Schadenserignis behandelt, ist der dem OLG²⁹⁾ und BGH³⁰⁾ übereinstimmend beurteilten Nebelkollision zwischen „Ecco Luisa“ und „Maren Skou“ bei der Tonne 23 auf der Unterelbe. „Ecco Luisa“ sank und Stunden später lief die „American Reliance“ auf das Wrack auf. OLG und BGH waren der Ansicht, daß die erste Kollision durch EL verschuldet worden war, während beim Zweitunfall auch ein Verschulden der AR mitgewirkt hatte.

Unstritten war, ob zwischen dem Erst- und dem Zweitunfall überhaupt ein Kausalzusammenhang bestand und nicht vielmehr angenommen werden müßte, daß dieser Zusammenhang nach der früheren – aber sehr einprägsamen – Terminologie durch dazwischenliegende Ereignisse „unterbrochen“ worden war; nach heutiger Lehre³⁰⁾ muß wohl zwischen den Ereignissen ein Rechtswidrigkeitszusammenhang bestehen, muß mit anderen Worten das Zweitereignis noch dem ersteren zurechenbar, d. h. vom Schutzzweck der Anspruchsnorm umfaßt sein. Als diesen Zusammenhang abschließend war vorgebracht worden, daß die Wasserstraßenverwaltung sich nicht gleich hinreichend um die Kennzeichnung des Wracks bemüht habe, daß ferner die Führung der AR trotz erfolgter Warnung vor dem Wrack die Reise fortgesetzt und bei nicht genügend auf die von ihm ausgehende Gefährdung geachtet, sowie schließlich, daß wider Erwarten keine UKW-Verbindung zwischen dem Lotsen der AR und der Radarzentrale zustande gekommen war.

Alle diese Umstände, obwohl teils verschuldet, haben nach Auffassung der beiden Obergerichte den Zurechnungszusammenhang nicht ausgeschlossen, sondern die Möglichkeit des Eintritts der Beschädigung der AR durch das Wrack generell erheblich erhöht. Ähnliches war auch in der früheren Rechtsprechung des BGH angenommen worden, z. B. im Falle des Verlustes eines Ankers im Fahrwasser, der trotz Suche durch die zuständige Behörde nicht gefunden werden konnte und viel später einem anderen Schiff Schaden zufügte³¹⁾. Von mehr akademischem Wert war die weitere Frage, ob hier ein Fall der sog. Fernschädigung vorlag. Wir haben das bejaht. Der BGH hat die Frage eingelassen. Zwar war EL im Augenblick des Zweitunfalls kein Schiff im Sinne der § 734 ff. HGB mehr, sondern nur noch ein Wrack. Da es jedoch jene Eigenschaft noch besaß, als seine Führung die Ursache für den Erstunfall setzte, haben wir § 738 mit § 736 HGB a. F. angewandt mit der Folge, daß das Verschulden jedes der drei beteiligten Schiffe zu prüfen war und jedes seinem Schuldanteil entsprechend haftete. Wassereyer³²⁾ hat dieser Ansicht widersprochen, da von einer Fernschädigung nur die Rede sein könne, wenn der Fernschädiger sich z. Z. des Unfalls in der Nähe des geschädigten Schiffes befinde. Dafür gibt aber die Bestimmung keinen Anhalt. Sie setzt nur einen Kausalzusammenhang voraus.

) VersR 1972 S. 1118

) VersR 1974 S. 543

Fernschädigung liegt auch in den nicht seltenen Fällen vor, daß der geschleppte, selbst manövrierfähige Anhang eines Schleppers, etwa ein Ponton³³⁾ oder ein zum Abwracken bestimmtes Schiff³⁴⁾, sich auf der Schleppreise losreißt und ein anderes Schiff mit ihm kollidiert, weil der Schlepper nicht die gebotenen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen hatte, indem er sich etwa in die Nähe des Anhangs legte und ihn bei Annäherung anderer Schiffe anleuchtete oder auch das fremde Schiff warnte. Ein Verschulden der Schlepperführung ist auch darin gesehen worden, daß verabsäumt worden war, vor Antritt der Schleppreise im Winter, die u. a. durch den Englischen Kanal führen sollte und auf der daher damit gerechnet werden mußte, daß die Schleppverbindung bei schlechtem Wetter einmal reißen würde, auf dem nicht bemannten Anhang Fahrtstörungslichter anzubringen. Die Frage, ob auf einem nicht bemannten Anhang auch außerhalb des Geltungsbereichs der SSchSO (vgl. deren § 2 [1] Nr. 10) generell oder doch jedenfalls unter solchen Verhältnissen Fahrtstörungslichter angebracht werden müssen, ist allerdings in der Literatur umstritten. Der Senat hat sich in diesem Falle dafür ausgesprochen. Der BGH hat diese Entscheidung insoweit bestätigt³⁵⁾.

C BEMERKUNGEN ZUM PRIMA-FACIE-BEWEIS

Im Schadensersatzprozeß aufgrund von Schiffsunfällen spielen Fragen des Beweisrechts aus den bekannten Gründen eine besondere Rolle.

Die Regeln des prima-facie-Beweises sind nach h.M.³⁶⁾ dann anwendbar, wenn ein Verstoß gegen eine Norm oder eine aus der Praxis entwickelte Übung vorliegt, die ein bestimmtes nautisches Verhalten vorschreibt. Als Normen dieser Art kommen z. B. in Betracht die in den Regeln 17–26 SStrO enthaltenen sog. Fahrregeln und die Vorschriften der SSchSO über die Vorfahrt. Aus Regel 29 SStrO hat der BGH³⁷⁾ das in diesem Zusammenhang für eine Beweisvermutung beachtliche Gebot entnommen, auf den früheren Minenzwangswegen die Markierungstonnen an der Backbordseite zu lassen.

Sehr umstritten ist, ob eine solche für den prima-facie-Beweis beachtliche Übung auch für das Stellen eines Ausgucks auf der Back – statt in der Brückennock – bei Nebel und/oder Revierfahrt anzunehmen ist. Das OLG Bremen³⁸⁾ hat das angenommen, da insoweit die seemännische Praxis ein bestimmtes durch ständige Übung festgelegtes Verhalten erfordere. Mein Senat ist zu einer gegenteiligen Auffassung gelangt³⁹⁾. Er hat erwogen, daß Regel 29 SStr.O kein bestimmtes Verhalten vorschreibt, sondern nur die allgemeine Sorgfaltspflicht unterstreicht.

Die Lösung des Problems hängt m. E. nicht allein davon ab, ob die seemännische Praxis ein bestimmtes durch ständige Übung festgelegtes Verhalten erfordert, wie der Bundesgerichtshof ausgesprochen und an welche Regel sich das OLG Bremen gehalten hat

³³⁾ HansOLG Urteil vom 27. III. 1969, 6 U 179/68

³⁴⁾ VersR 1974 S. 566

³⁵⁾ VersR 1975 S. 566

³⁶⁾ z. B. Prußmann Anm. D 2 zu § 735

vielmehr muß die Frage beantwortet werden, ob man sagen kann, daß das Stellen eines Ausgucks auf der Back regelmäßig geeignet ist, Unfälle zu verhüten, die sich aus den besonderen Verhältnissen entwickeln, wegen der der Ausguck dort hingestellt wurde. Nach meinem Dafürhalten, gewonnen aus über 25jähriger Beobachtung und Beurteilung von Schiffsunfällen, kann man eine solche Regelmäßigkeit nicht annehmen, denfalls nicht in auch nur annähernd gleichem Maße wie das für die Beachtung z. B. der Fahr- insbesondere der Ausweichregeln der SStRO gilt. Der Beachtung einer Ausweichregel kommt für die Entwicklung einer unfallträchtigen Lage eine ungleich größere Bedeutung zu als dem Stellen eines Ausgucks auf der Back, zumal wenn bei Sichtveränderung Radarbeobachtung möglich ist. Darüber hinaus hat sich in zahlreichen Fällen herausgestellt, daß ein Ausguck auf der Back praktisch außerstande war, zur Verhinderung eines Unfalls Wesentliches beizutragen. Diese meine Auffassung deckt sich mit dem Ergebnis von Untersuchungen, die Henschel anhand zahlreicher Seeamtsprüche durchgeführt hat⁴⁰). Danach wurden auf 49 Schiffen insgesamt 54 Ausguckleute auf Back und Brücke eingesetzt. Nur über zwei Ausguckleute auf der Brücke findet sich ein Hinweis in den Seeamtsprüchen, daß sie zumindest zum Erkennen und Verfolgen des Gegners beigetragen hätten. Unbeteiligt waren dagegen alle Ausguckleute, die auf der Back gestanden hatten und alle 28 Ausguckleute, die bei Sichtweiten unter 2 sm auf der Back eingesetzt worden waren. Freilich bekommen die Seeämter und die Gerichte durch die Fälle vorgeführt, in welchen sich Unfälle ereignet haben, nicht aber die sicher zahlreichen Beinahe-Unfälle. Ich kann mir aber nicht recht vorstellen, daß bei ihrer Verrichtung der Ausguck auf der Back im Durchschnitt eine wesentlich größere Rolle spielt hat. Bei schlechter Sicht sieht zwar der Ausguck den Gegner früher und hört ihn vielleicht auch besser als die Schiffsführung auf der Brücke, zumal wenn diese abwarten liegt. Allein aufgrund seiner entsprechenden Meldung darf aber die Schiffsführung keine Rudermanöver ausführen, die vielleicht noch Erfolg gehabt hätten. Maschinenmanöver auf kurze Distanz haben dagegen meistens keine Bedeutung mehr. Gesehen davon bleibt dem Ausguck bei gefährlicher Annäherung auf kurze Distanz kaum mehr Zeit zur entsprechenden Meldung, er muß vielmehr, wenn sein Standort im Kollisionsbereich zu werden droht, darauf bedacht sein, sich selbst in Sicherheit zu bringen. Gelegentlich gelingt nicht einmal das.

Bei diesen Ausführungen will ich selbstverständlich nicht, was ich besonders betonen möchte, zu der Frage Stellung nehmen, ob es sinnvoll und notwendig ist, je nach Sachlage einen Ausguck auf die Back zu stellen. Oft wird das schon deswegen erforderlich sein, weil mit Ankermanövern gerechnet werden muß oder entsprechende örtliche Vorschriften bestehen. Die Überlegungen der zuständigen Gremien auch in der Bundesrepublik hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Insbesondere wird die Frage geprüft, ob die Leistungen des Ausgucks nicht intensiviert werden können, was nach den bisherigen Erfahrungen gewiß wünschenswert wäre. Dann müßte zu gegebener Zeit unsere Frage nach der Anwendbarkeit des prima-facie-Beweises neu überdacht werden.

Nach alledem wird man das Fehlen eines Ausgucks nicht zur Begründung einer prima-facie-Beweis-Vermutung für ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung annehmen können. Im Einzelfall kann, wie zur Klarstellung bemerkt werden mag, das Nichtsetzen des Ausgucks sehr wohl unfallursächlich und auch schuldhaft sein.

Annahme eines prima-facie-Beweises mögen bestehen
Schriften über Nebelsignale, da auffallend häufig be-
gegeben, aber vom Gegner nicht gehört wurden. In-
daß das gehörte Signal nicht den Vorschriften ent-
spricht das Glockensignal, nicht aber die wegen seiner
er SSchSO erforderlichen weiteren 3 (jetzt 5) Einzel-
auff. 1 n. F.) gegeben; hier hat der Senat einen prima-
facies angenommen⁴¹).

einer Kollision mit einem an erlaubter Stelle liegen-
den Schiffes anerkannte prima-facie-Beweis auch
über Grund⁴²) oder durchs Wasser keine Fahrt macht,
RO Regel 1 c Abs. 5 „in Fahrt“ ist, d. h. weder vor-
sitzt. In beiden Fällen haben wir die Annahme eines
Grundgedanke der Überlegung, hier eine Verschuldens-
annahme, ist die Tatsache, daß ein vor Anker oder am
liegendes Schiff sich in dieser Zeit nicht in einem
Fahrwasser und daher nicht in der Lage und auch nicht ver-
mögen nähernden Fahrzeug nach den Ausweichregeln aus-
zuweichen, wenn das Schiff, obwohl „in Fahrt“ im
Fahrwasser oder dem Grund keinen Raum gewinnt. In-
den Ausweichregeln beachten. Daher kann man nicht
annehmen angefahren wird, diesem regelmäßig ein Vor-
recht in einer jüngeren Entscheidung diese Frage offen-

INBESONDERE NUTZUNGSVERLUST URTEILSAUSGLEICHUNG

werden heute zumeist durch kontradiktorische Scha-
denschätzung. Hinsichtlich des rechtlichen Charakters dieser
Entscheidung 1953 begründete Auffassung wohl als absolut
schon um Schadensfeststellungsverträge der Kollisions-
entscheidungsgebundene Experten abzuschließen pflegen⁴³).
Experten der beiderseitigen Versicherer, die ihrerseits
Versicherungsbedingungen von den Parteien hierzu ermächtigt
ist: Praxis auch als durchaus praktikabel erwiesen, wie
kann, daß es nur noch selten Streitfragen gibt, die

en Taxen, ferner

den Umfang nach
n. Haben beide
Verlust für die
ist vielmehr dem
ist, mit der
en, insbesondere
welcher Gelegen-
in dieser Hinsicht
Verlust für
weiterer Ver-
atur nicht ange-
m gewöhnlichen
252 BGB vor-

diese Forderung
er während der
in keinem Zu-
; zu einer ange-
ren die Reeder-
Reparatur ohne
Unfall für den
Verlust sowieso

ordneten Werft-
äter notwendig
ren, so muß er
nn, daß ihm die
onate verlängert
lich zum Ersatz
ß⁵⁰).

ihrt der Brauch
rten Liegegelder
iger nachweisen
).

Im Bereich der Seeschifffahrt geht man wegen der zeitlich und nach Fahrtgebieten sehr unterschiedlichen Verdienste allgemein von einem Durchschnitt der letzten drei Reisen vor dem Unfall und den – gegebenenfalls nach erfolgter Reparatur – anschließenden drei Reisen aus und zieht ersparte Kosten ab. Handelt es sich um die erste Reise des Schiffes, oder sollte es nach der Unfallreise abgegeben werden, so kann man sich nicht damit helfen, daß man dann nach der einen oder anderen Seite statt von 3 von 6 Reisen den Durchschnitt nimmt. Denn das könnte bei steigendem oder fallendem Frachtenmarkt leicht Verzerrungen ergeben³²⁾. Das würde übrigens auch dann der Fall sein, wenn die an den Unfall anschließende Reparatur längere Zeit in Anspruch nimmt. Man muß sich dann auf andere Weise zu helfen versuchen, etwa die Ergebnisse vergleichbarer Schiffe heranziehen.