

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

SeeStrO Regel 29

Zu den Pflichten der Schiffsführung bei der Eisfahrt
im Konvoi.

BGB §§ 249 A, 252; HGB § 735

Läßt der Reeder bei Gelegenheit der Ausführung von
sog. Reederarbeiten Kollisionsschäden reparieren und
wird dadurch die Werftzeit des Schiffes nicht ver-
längert, so kann er einen Verlust, der dadurch ent-
standen ist, daß er das Schiff während des Werft-
aufenthalts nicht nutzen konnte, von dem Schädiger
nicht ersetzt verlangen.

BGH, Urt. v. 14. Juli 1976 - II ZR 145/74 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 145/74

URTEIL

Verkündet am

14. Juli 1976

Kaufmann,
Justizsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N. V. A. [REDACTED] Mij. van On [REDACTED],
Ka [REDACTED] gracht [REDACTED], A [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
ihre Vorstandsmitglieder A. A. Br [REDACTED] und F. H. v. G [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die B. Ma [REDACTED] & Co. KG, gesetzlich vertreten durch
den persönlich haftenden Gesellschafter Hans Peter
Ma [REDACTED], Ki [REDACTED] allee [REDACTED], Ha [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Veehandlung vom 10. Juni 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Anschlußrevision der Beklagten gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 13. Juni 1974 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben die Klägerin 12/13 und die Beklagte 1/13 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des - deutschen - MS "S██████ M██████" (499,9 BRT). Die Beklagte bereedert das - deutsche - MS "He██████ Ma██████" (499 BRT). Die beiden Schiffe fuhren am 21. Januar 1970 im finnischen Meerbusen in einem Konvoi von neun Fahrzeugen, an dessen Spitze der Eisbrecher "Mu██████" lief. MS "S██████ M██████" lag an erster, MS "He██████ Ma██████" an zweiter Stelle hinter dem Eisbrecher. Dieser hatte die Schiffe des Konvois angewiesen, jeweils einen Abstand von etwa zwei Kabellängen (= 0,2 sm) zu halten und die UKW-Geräte auf Kanal 6 zu schalten. Gegen 17.05 Uhr - es war bereits dunkel, die Sicht aber gut - geriet MS "S██████ M██████" in eine Eisbarriere und konnte dem Eisbrecher nicht mehr



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

folgen. Wenig später stieß MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" mit dem Vordersteven gegen das Heck des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]". Hierdurch wurden beide Fahrzeuge beschädigt.

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem Recht - die Beklagte in Höhe der Unfallschäden der Reeder des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" in Anspruch. Sie wirft der Führung des MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" vor, infolge Unaufmerksamkeit und trotz ordnungsgemäßer Warnung seitens des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" nicht rechtzeitig aufgestoppt zu haben. Sie hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 40.579,08 DM nebst Zinsen zu zahlen und wegen dieser Forderung die Zwangsvollstreckung in MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" zu dulden.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist es allein durch Fehler der Führung des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" zu der Kollision gekommen. Diese habe MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" zu spät und nicht genügend gewarnt. Hilfsweise hat die Beklagte gegen die Klageforderung mit Schadensersatzansprüchen in Höhe von 34.715,86 DM aufgerechnet. Diese leitet sie aus dem Schiffszusammenstoß gegen die Reeder des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" her.

Die Beklagte hat MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat sie in Höhe von 3.314,10 DM nebst Zinsen für begründet erachtet. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Die Beklagte erstrebt mit der Anschlußrevision die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts - vgl. dessen Urteil in VersR 1974, 1125 ff - haben die Führungen der beiden miteinander kollidierten Schiffe den Zusammenstoß verschuldet, wobei das Verschulden des Kapitäns B [REDACTED] ("He [REDACTED] Ma [REDACTED]") mit 2/3 und das des Kapitäns Lo [REDACTED] ("S [REDACTED] M [REDACTED]") mit 1/3 zu bewerten sei. Hiergegen wenden sich Revision und Anschlußrevision ohne Erfolg.

1. Verschulden des MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]"

Das Berufungsgericht wirft der Führung dieses Fahrzeugs vor, nicht genügend Ausguck gehalten zu haben (Verstoß gegen Regel 29 SeeStrO). Bereits der Umstand, daß MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" auf das zunächst ca. 370 m voraus befindliche MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" aufgefahren sei, zeige, daß man auf dem erstgenannten Fahrzeug nicht aufmerksam genug gewesen sei und deshalb viel zu spät reagiert habe, als sich der Abstand zu dem Vordermann verringert habe. Da die Stoppstrecke für MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" höchstens 100 m betragen habe, hätte seine Führung bei gehöriger Beobachtung des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" die rasche Verminderung der Entfernung zu diesem Schiff rechtzeitig bemerken und sodann zeitig genug aufstoppen können.

Was die Anschlußrevision hiergegen vorbringt, richtet sich in seinem Kern gegen die Schuldverteilung durch das Berufungsgericht. Zu bemerken ist daher an dieser Stelle nur folgendes:

Bei der Eisfahrt im Konvoi kann ein Fahrzeug regelmäßig nicht zur Seite ausweichen, weil es daran durch das Eis, das die von dem Eisbrecher geschaffene Fahr-
rinne begrenzt, gehindert wird. Schon deshalb ist es

geboten, daß jedes Schiff des Konvois zu seinem Vordermann den von dem Eisbrecher bestimmten Abstand genau einhält und, sofern sich derselbe merklich verringert, unverzüglich die eigene Geschwindigkeit entsprechend herabsetzt oder gegebenenfalls stoppt. Das gilt vor allem dann, wenn - wie hier - der Eisbrecher die Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen des Konvois wegen der schwierigen Eisverhältnisse verhältnismäßig knapp bemessen hat. Auch hat jedes Fahrzeug des Konvois auf die Fahrweise seines Vordermanns unabhängig davon zu reagieren, ob es von diesem über Schwierigkeiten, die er mit dem Eis oder aus sonstigen Gründen hat, unterrichtet worden ist. Denn es liegt jeweils in der eigenen Verantwortung des nachfolgenden Fahrzeugs, den festgelegten Abstand zum Vordermann einzuhalten. Daraus ergibt sich, daß jedes Fahrzeug des Konvois vor allem seinen Vordermann sorgfältig und ständig zu beobachten hat. Das muß - zumindest bei Dunkelheit - durch ein Besatzungsmitglied geschehen, das von allen sonstigen Aufgaben freigestellt ist, weil es nur dann den Vordermann ununterbrochen im Auge haben kann. Schon daran hat es auf seiten des MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" gefehlt, wie der Aussage des Kapitäns B [REDACTED] zu entnehmen ist. Auch wäre es nicht richtig gewesen, wenn er das MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" abwechselnd optisch und mit dem Radargerät beobachtet haben sollte, weil ein solcher Wechsel wegen der jeweils damit für das Auge verbundenen Umstellungsschwierigkeiten leicht zu Fehleinschätzungen führen kann. Nicht verständlich ist die Meinung der Anschlußrevision, daß im Eiskonvoi nur mit dem Radargerät beobachtet werden könne. Sollten dabei, wie sie weiter vorbringt, Abstandsverringeringen zwischen den einzelnen Fahrzeugen nur mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung feststellbar sein, so wäre es ohnehin falsch, sich mit Hilfe des Radargeräts über die Fahrweise des Vordermanns und den jeweiligen Abstand zu diesem zu unterrichten.

2. Verschulden des MS "S M"

Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß die Führung dieses Schiffes die nachfolgenden Fahrzeuge, vor allem das MS "He Ma", schuldhaft nicht rechtzeitig und nicht genügend gewarnt habe, als MS "S M" in der Eisbarriere festgekommen sei und damit Auffahrgefahr bestanden habe. Demgegenüber ist die Revision der Ansicht, MS "S M" habe die nachfolgenden Fahrzeuge überhaupt nicht von seinem Festkommen unterrichten müssen; zudem habe es sie ausreichend gewarnt; sofern das aber nicht genügend geschehen sein sollte, fehle jeder ursächliche Zusammenhang zwischen einem etwaigen Unterlassen und der Kollision. In alldem kann der Revision nicht zugestimmt werden.

a) Es entspricht guter Seemannschaft, andere Fahrzeuge zu warnen, wenn sie durch Schwierigkeiten des eigenen Schiffes gefährdet werden können. Das ist beim Festkommen eines Schiffes bei der Eisfahrt im Konvoi jedenfalls dann der Fall, wenn es dunkel ist und die von den einzelnen Fahrzeugen einzuhaltenden Abstände verhältnismäßig klein sind. Die gegenteilige Ansicht der Revision übersieht, daß unter derartigen Umständen das Festkommen eines Vordermanns leicht zu spät erkannt und nicht mehr rechtzeitig aufgestoppt werden kann. Zwar ist es richtig, daß die nachfolgenden Fahrzeuge zur sorgsam und ständigen Beobachtung des Vordermanns verpflichtet sind. Das schließt aber nicht aus, daß es wegen der Dunkelheit zu Fehleinschätzungen kommt. Deshalb mußte auch die Führung des MS "S M" zur Sicherheit der Konvoifahrt beitragen und die nachfolgenden Fahrzeuge unverzüglich warnen, als sie durch die Eisbarriere in Schwierigkeiten geriet, selbst wenn ihr Fahrzeug dabei nicht schlagartig, sondern erst allmählich festgekommen sein sollte.

b) Nach dem Zusammenhang der Darlegungen des Berufungsgerichts wirft es der Führung des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" nicht vor, jede Warnung über Sprechfunk unterlassen, sondern eine solche weder rechtzeitig noch richtig durchgegeben zu haben. Dabei ist es - wie schon das Landgericht - in erster Linie von der Aussage des Kapitäns Lo[REDACTED] ("S[REDACTED] M[REDACTED]") ausgegangen. Wieso es diesen Zeugen erneut hätte vernehmen müssen, hat die Revision nicht aufzuzeigen vermocht. Nicht richtig ist, daß das Berufungsgericht allein die Form der Durchsage des Zeugen Lo[REDACTED] beanstandet hat. Vielmehr hat es deren Inhalt nicht für ausreichend angesehen, um die nachfolgenden Fahrzeuge auf die Lage des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" gebührend hinzuweisen. Zweifellos genügte es nicht, über Sprechfunk lediglich mitzuteilen, die Eisfahrt werde immer schwerer (obwohl Lo[REDACTED] sah, daß sein Schiff bereits laufend an Fahrt verlor und MS "He[REDACTED] Ma[REDACTED]" ständig näher kam).

c) Auch wenn Kapitän B[REDACTED] ("He[REDACTED] Ma[REDACTED]") auf dem Radarschirm bemerkte, daß sein Vordermann "langsam zurücksackte", so befreite das die Führung des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" schon deshalb nicht von der Pflicht, die nachfolgenden Fahrzeuge zu warnen, weil ihr dieser Umstand unbekannt war. Da B[REDACTED] den Grund für das von ihm beobachtete Verhalten seines Vordermanns nicht kannte - nach dem angefochtenen Urteil hat er überhaupt keine Nachricht seitens des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" über Sprechfunk empfangen -, war er nicht, wie die Revision meint, über dessen Schwierigkeiten unterrichtet, so daß er nicht mehr hätte gewarnt zu werden brauchen. Auch zwingt das verspätete Reagieren von Kapitän B[REDACTED] nicht zu dem Schluß, daß es bei einer rechtzeitigen und klaren Warnung seitens der Führung des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" ebenfalls zu der Kollision gekommen wäre.

3. Schadensverteilung

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Beklagte 2/3 aller Kollisionsschäden zu tragen, wogegen die Reeder des MS "S■■■■ M■■■■" 1/3 derselben zu übernehmen hätten. Das folge daraus, daß das Verschulden der Führung des MS "He■■■ Ma■■■■■■" doppelt so schwer wiege wie das der Führung des MS "S■■■■ M■■■■". Denn das nicht rechtzeitige Aufstoppen des MS "He■■■ Ma■■■■■■" sei als eine grobe Nachlässigkeit anzusehen. Offenbar treffe die von dem Privatgutachter der Klägerin geäußerte Vermutung zu, daß Kapitän B■■■■ für einige Minuten mit anderen Aufgaben beschäftigt gewesen sei und die Beobachtung des Vordermanns optisch und im Radar vernachlässigt habe. Entgegen den Ausführungen der Beklagten falle das Fehlverhalten der Führung des MS "S■■■■ M■■■■" nicht deshalb besonders schwer ins Gewicht, weil der Vordermann seine Schwierigkeiten eher als die nachfolgenden Fahrzeuge bemerke. Jedenfalls könne das nächstfolgende Fahrzeug bei sorgfältiger Radarbeobachtung das Festkommen des Vordermanns an der Abstandsverringerung nicht wesentlich später als jener selbst feststellen.

Soweit sich die Anschlußrevision gegen diese Ausführungen wendet, berücksichtigt sie nicht genügend, daß die Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (vgl. § 736 Abs. 1 HGB) Sache des Tatrichters ist. Daß das Berufungsgericht hierbei einen Rechtsfehler begangen hat, vermag sie nicht aufzuzeigen. Es mag sein, daß zwischen den Verhältnissen im Straßenverkehr und der Eisfahrt im Konvoi grundsätzliche Unterschiede bestehen. Das hinderte jedoch das Berufungsgericht nicht, auch bei der letzteren denjenigen in erster Linie für verantwortlich anzusehen, der bei guter optischer Sicht auf den Vordermann aufgefahren ist, obwohl der von ihm

einzuhaltende Abstand ein Mehrfaches der eigenen Stoppstrecke betrug. Da Kapitän B [REDACTED] - nach seiner Aussage - das "langsame Zurücksacken" des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" über einen geraumen Zeitraum hin beobachtete, war es für die Beurteilung der Schwere seines Verschuldens ohne Belang, ob sich Abstandsverringerungen auf dem Radargerät nur mit erheblicher Zeitverzögerung feststellen lassen. Sicher ist es richtig, daß die unverzügliche Warnung seitens eines Vordermannes regelmäßig eine raschere Reaktion der nachfolgenden Fahrzeuge bewirken wird, als wenn sie erst dessen Schwierigkeiten von sich aus erkennen müssen. Dieser Gedanke nötigte das Berufungsgericht aber nicht dazu, das Unterlassen einer solchen Warnung durch MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" gleich oder schwerer zu bewerten als das von ihm für grob fahrlässig angesehene Verhalten der Führung des MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]", zumal nach den unwidersprochenen Angaben des Kapitäns L [REDACTED] auf der Brücke des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" eine starke Aufregung herrschte, als dieses Fahrzeug im Eis festgeriet und MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]" immer näherkam.

II. 1. Über die Höhe des Kollisionsschadens der Reeder des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" besteht zwischen den Parteien nur insoweit Streit, als es um einen entgangenen Gewinn von 18.250 DM infolge Ausfalls der Chartermiete während der Wiederherstellung des Schiffes auf einer Werft in Pa [REDACTED] geht. Dort hat sich MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" vom 26. Mai bis zum 16. Juni 1970 befunden. Allerdings fordert die Klägerin entgangenen Gewinn nur für einen Zeitraum von zehn Tagen, weil während des Werftaufenthaltes auch andere Reparaturen (sog. Reederarbeiten) an MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" ausgeführt worden sind, wobei sich - nach der kontradiktorischen Schadentaxe vom 29. Juli 1970 - die Zeitspanne, um die Havarieschäden zu beseitigen, zu derjenigen, um die Reederarbeiten zu erledigen,

wie 11 : 12 verhalte, wenn jede der Arbeiten für sich vorgenommen worden wäre.

Demgegenüber ist das Berufungsgericht der Ansicht, daß den Reedern des MS "S■■■■ M■■■■" durch die Beseitigung der Havarieschäden kein Gewinn entgangen sei. Nach der genannten Taxe stehe fest, daß die gesamten Arbeiten an dem Schiff zwölf Arbeitstage erfordert hätten. Ferner ergebe sich aus der Taxe, daß dieser Zeitraum schon allein für die Durchführung der Reederarbeiten benötigt worden wäre. Infolgedessen sei die Kollision für den Ausfall der Chartermiete (von täglich 1.825 DM) des MS "S■■■■ M■■■■" während des Werftaufenthaltes nicht ursächlich gewesen. Auch wenn der Zusammenstoß hinweggedacht werde, wäre das Schiff 20 Tage, 6 Stunden und 30 Minuten "off hire" gewesen. Sollten aber die Sachverständigen mit der Aufteilung der Arbeitstage in der Schadentaxe beabsichtigt haben, der Klägerin "auf jeden Fall einen Anspruch auf Entschädigung für Nutzungsausfall unabhängig von der Frage der Verursachung zu sichern", so hätten sie ihren Auftrag sichtbar überschritten.

Die Revision greift diese Ausführungen im Ergebnis ohne Erfolg an:

a) In dem Besichtigungsbericht der beiderseitigen Sachverständigen vom 12. Februar 1970 über die Kollisionsschäden des MS "S■■■■ M■■■■" heißt es: "Nach Ansicht der Unterzeichneten ist die Seefähigkeit des Schiffes durch die Schäden nicht beeinträchtigt. Es ist vorgesehen, die Reparaturen gelegentlich der Werftzeit voraussichtlich im März oder April 1970 zu erledigen". Da die Worte "Reparaturen gelegentlich der Werftzeit" nicht nur für die Schadensminderungspflicht

(§ 254 Abs. 2 BGB) der Reeder des MS "S■■■■ M■■■■" bedeutsam sein, sondern auch beinhalten können, daß ihnen gegen die Beklagte kein Anspruch auf Ersatz von Nutzungsausfall zustehen soll (vgl. OLG Hamburg, VersR 1970, 418/419 und Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 366), stellt sich zunächst die Frage, ob letzteres der Fall und schon deshalb der streitige Anspruch der Klägerin auf anteiligen Ersatz der ausgefallenen Chartermiete unbegründet ist. Das ist zu verneinen. Zunächst steht einer solchen Bedeutung der Worte "Reparaturen gelegentlich der Werftzeit" entgegen, daß der einleitende Teil des Besichtigungsberichts vom 12. Februar 1970 die Klausel enthält: "Schuldfrage, Rechtslage und policenmäßige Haftung der Versicherer werden durch diesen Besichtigungsbericht nicht berührt". Außerdem haben die beiderseitigen Sachverständigen die Formel "Reparaturen gelegentlich der Werftzeit" offenbar selbst nicht dahin aufgefaßt, daß damit jeder Anspruch der Reeder des MS "S■■■■ M■■■■" auf Ersatz von Nutzungsausfall ausgeschlossen werden sollte. Das zeigt die ebenfalls von ihnen für das MS "S■■■■ M■■■■" aufgemachte Schadentaxe vom 29. Juli 1970, an deren Schluß sie eine "Aufteilung der Gesamtzeiten" vorgenommen haben, als ob die Reederarbeiten und die Reparatur der Kollisionsschäden "jedes für sich" durchgeführt worden wären. Das hatte aber nur einen Sinn, wenn der von ihnen verfaßte Besichtigungsbericht nicht von vorneherein jedweden Anspruch der Reeder des MS "S■■■■ M■■■■" gegen die Beklagte auf teilweisen Ersatz der ausgefallenen Chartermiete ausschloß. Allerdings kann aus der "Aufteilung der Gesamtzeiten" in der Schadentaxe auch nicht, wie die Revision meint, entnommen werden, daß die Sachverständigen damit den Reedern den streitigen Ersatzanspruch hätten zubilligen wollen. Dagegen spricht nicht nur, daß es in den

einleitenden Sätzen der Taxe ebenfalls heißt, "Schuldfrage, Rechtslage und policenmäßige Haftung der Versicherer werden durch diese Schadentaxe nicht berührt", sondern daß die Sachverständigen, wie sich aus dem angefochtenen Urteil ergibt, weder den Auftrag noch die Vollmacht hatten, selbst einen derartigen Anspruch verbindlich festzulegen.

b) Entgegen der Ansicht der Revision gibt auch das Urteil des Senats vom 7. Juni 1960 - II ZR 57/59 (VersR 1960, 902/903) nichts für den streitigen Ersatzanspruch her. Die Entscheidung geht - was hier nicht weiter interessiert - davon aus, daß der Schädiger dem Reeder den Gewinn zu ersetzen hat, der diesem durch eine Verlängerung der Werftliegezeit seines Schiffes infolge der Reparatur der Kollisionsschäden entgangen ist. Ferner hat dort der Senat die Frage erörtert, ob es den Anspruch des Reeders auf Ersatz von Nutzungsverlust berührt, wenn er bei Gelegenheit der Ausführung von Kollisionsreparaturen mit diesen in der gleichen Zeit auf der Werft andere Arbeiten (z. B. Überholungsarbeiten) vornehmen läßt. Hierzu hat er dargelegt, in einem derartigen Falle könne der Grundsatz der Vorteilsausgleichung dahin führen, daß der Nutzungsverlust infolge der für sämtliche Reparaturen gemeinsamen Werftliegezeit zwischen dem Schädiger und dem Reeder angemessen aufgeteilt wird. Darum geht es hier jedoch nicht. Vielmehr liegt die Sache, wie bereits der Besichtigungsbericht vom 12. Februar 1970 verdeutlicht, so, daß die Reeder des MS "S██████ M██████" bei Gelegenheit der Ausführung von Reederarbeiten die Kollisionsschäden haben beseitigen lassen. Das wird allerdings von der Revision unter Hinweis auf eine nachträgliche Bescheinigung des Ge██████ L██████ vom 16. Mai 1974 bezweifelt. Sie übersieht aber, daß die Klägerin die Bescheinigung

erst nach Schluß der Berufungsverhandlung vom 2. Mai 1974 mit Schriftsatz vom 22. Mai 1974 vorgelegt hat und dieser insoweit ausweislich der Niederschrift vom 2. Mai 1974 kein Nachschubrecht zustand. Es kann deshalb dahinstehen, ob sich mit dem Inhalt der Bescheinigung überhaupt die von der Revision geäußerten Zweifel rechtfertigen lassen.

c) Läßt - wie hier - der Reeder an seinem Schiff bei Gelegenheit der Ausführung von Reederarbeiten die Schäden aus einer Kollision reparieren und wird dadurch dessen Werftzeit nicht verlängert, so kann er einen Verlust, der ihm dadurch entstanden ist, daß er das Schiff während des Werftaufenthaltes nicht nutzen konnte, von dem schuldigen Kollisionsgegner nicht ersetzt verlangen, und zwar auch nicht teilweise - etwa im Verhältnis des (bei isolierter Betrachtung) zur Schadensbeseitigung einerseits und für die Reederarbeiten andererseits benötigten Zeitaufwands. Insoweit fehlt es an einem von dem Schädiger auszugleichenden Vermögensschaden des Reeders. Da er das Schiff schon wegen der den Werftaufenthalt bedingenden Reederarbeiten nicht gewinnbringend einsetzen kann, wird seine Vermögenslage durch den Zeitaufwand für die Beseitigung der Kollisionsschäden nicht zusätzlich verschlechtert. Nur dann läge ein von dem Schädiger rechtlich zu verantwortender (vgl. Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts I. Band: Allgemeiner Teil 11. Aufl. S. 345) Vermögensschaden des Reeders vor. Somit hat das Berufungsgericht in diesem Punkte im Ergebnis zu Recht den Ersatzanspruch der Klägerin voll abgewiesen.

2. Von der Schadensersatzforderung, welche die Beklagte hilfsweise zur Aufrechnung gestellt hat, ist zwischen den Parteien ebenfalls nur der Nutzungsausfall während der Reparatur der an MS "He [REDACTED] Ma [REDACTED]"

verursachten Kollisionsschäden streitig. Diesen Ausfall hat die Beklagte auf 11.792 DM (acht Tage zu 1.474 DM) beziffert. Ihn hält das Berufungsgericht für gegeben, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme feststehe, daß sich der Werftaufenthalt dieses Schiffes, das zwecks Erneuerung der Klasse Ende Mai 1970 die Werft habe aufsuchen müssen, durch die Beseitigung der Kollisionsschäden am Bug des Fahrzeugs um acht Tage verlängert habe. Daß diese Feststellung des Berufungsgerichts auf Verfahrensfehlern beruhen soll, ist nicht ersichtlich. Richtig ist allerdings, daß die Klägerin mit Schriftsatz vom 10. Mai 1974 behauptet hatte, der Umfang der Klassearbeiten, wie er sich aus der Rechnung der Schiffswerft P[REDACTED] ergebe, würde die gesamte Werftzeit erfordert haben; für diese Behauptung hatte sie auch Sachverständigenbeweis angetreten. Diesem - sich lediglich auf eine summarische Behauptung beziehenden - Beweisantritt brauchte das Berufungsgericht aber nicht nachzukommen, zumal es sich aufgrund einer eingehenden Vernehmung des sachverständigen Zeugen Uecker von der Unrichtigkeit der Behauptung überzeugt hatte.

III. Nach alledem sind die Angriffe von Revision und Anschlußrevision gegen das angefochtene Urteil nicht begründet.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Skibbe