

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 46/72

URTEIL

Verkündet am
15. Oktober 1973
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] und A [REDACTED]-Gesellschaft E. R [REDACTED] & Co. KG,
H [REDACTED], A [REDACTED] vertreten durch ihre persönlich
haftenden Gesellschafter Dr. R [REDACTED], Ernst-Roland I [REDACTED]-
M [REDACTED] und Burchard K [REDACTED], ebenda,

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Geestemünder Reederei Helmut M [REDACTED] KG, vertreten
durch ihren persönlich haftenden Gesellschafter
Helmut M [REDACTED], W [REDACTED], An der H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Oktober 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Grund- und Teilurteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 6. Januar 1971 aufgehoben, soweit zu ihrem Nachteil erkannt worden ist.

Die Sache wird in diesem Umfang zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. September 1969 gegen 7.25 Uhr stießen im Nord-Ostsee-Kanal bei Nebel (Sichtweite etwa 60 m) das westwärts fahrende Schiff der Klägerin "Herma Martens" (499 BRT) mit dem ostwärts fahrenden Schiff der Beklagten "Gertrud Russ" (1.412 BRT) in der Nähe der Kanalweiche Breiholz (Km 49,5; Kanalbreite etwa 100 m) zusammen. Beide Schiffe hatten das Radar eingeschaltet und fuhren mit Lotsenberatung. An beiden Schiffen entstanden

- 3 -

Schäden an der Backbordseite des Vorschiffs. Nach dem Zusammenstoß lief "Herma Martens" in die nördliche Kanalböschung und erlitt weitere Beschädigungen. "Gertrud Russ" lief in Richtung auf die südliche Fährbucht der Fähre Breiholz; sie konnte eine Berührung der Dalben knapp vermeiden.

Die Klägerin hat behauptet, ihr Schiff habe mit Kurs 230 Grad das nördliche Fahrwasser des Kanals gehalten. Bei Wahrnehmung eines Echos im Radar voraus sei die Maschine zunächst gestoppt und sodann, als ein Gegenkommer erkannt worden sei, auf "Voll rückwärts" gesetzt worden. "Gertrud Russ" sei mit ihrem Steven gegen das Backbord-Vorschiff von "Herma Martens" gelaufen, weil sie in das falsche Fahrwasser geraten sei.

Die Klägerin hat die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 70.130,06 DM und Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das Schiff "Gertrud Russ" beantragt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt, die Darstellung der Klägerin bestritten und behauptet, "Herma Martens" habe sich bei einer Geschwindigkeit von 6,35 Kn der Nordböschung zu stark genähert. Durch das Ansaugen des Hecks müsse sie in eine Absetzbewegung geraten sein. Sie sei schräg in das südliche Fahrwasser gelaufen, wo sie mit einem Auftreffwinkel von etwa 35 Grad gegen das Vorschiff der dort 18 bis 20 m von der Südböschung entfernt fahrenden "Gertrud Russ" gestoßen sei.

Die Beklagte hat widerklagend die Verurteilung der Klägerin zur Zahlung von 17.143,34 DM und Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das Schiff "Herma Martens" beantragt.



Das Landgericht hat der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat durch Grund- und Teilurteil die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, soweit die Beklagte zur Zahlung von 41.083,70 DM und Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in ihr Schiff verurteilt und die Widerklage abgewiesen worden ist. Die Beklagte wurde dem Grunde nach für verpflichtet erklärt, den durch die Kollision verursachten Nutzungsverlust, der nach Behauptung der Klägerin 20.534,02 DM beträgt, zu ersetzen. In Höhe von 755,09 DM hat das Oberlandesgericht die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage im vollen Umfang und die Verurteilung der Klägerin auf die Widerklage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält einen Verstoß der Schiffsführung der "Gertrud Russ" gegen das Rechtsfahrgebot beim Begegnen (§ 3 Abs. 1 Satz 2, § 62 Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal, Regel 25 SSO) für erwiesen. Jedenfalls das Heck der "Herma Martens" habe sich noch nach dem Passieren der Fährbucht der Fähre Breiholz, also weniger als 100 m vor der Kollisionsstelle, im nördlichen Fahrwasser befunden. Der Bug könne nur durch eine starke Schräglage des Schiffs in das Süd-Fahrwasser geraten sein. Eine solche Bewegung, die ohne Ruderlegen durch ein plötzliches Absetzen von der Kanalböschung infolge zu dichter Annäherung herbeigeführt sein könnte, sei aber mit Sicherheit auszuschließen, wie insbesondere eine Betrachtung des Winkels ergäbe, in dem die Schiffe

zusammengestoßen seien. Dieser Winkel könne nicht etwa 35 Grad gewesen sein, wie die Beklagte behaupte, sondern müsse nach den auf beiden Schiffen eingetretenen Schäden ein spitzer gewesen sein, wenn sie sich nicht bei der Kollision überhaupt auf parallelen Kursen mit einer geringen Seitenverschiebung befunden hätten. Die Kollision müsse also im nördlichen Fahrwasser stattgefunden haben. Ein Zusammenstoß etwa in der Mitte des Fahrwassers sei auszuschließen. Auch dann müsse eine gewisse Schräglage der "Herma Martens" vorgelegen haben, da das Heck unstreitig noch kurz vor der Kollision im nördlichen Fahrwasser gelegen habe, nachdem die Fähre Breiholz passiert war. "Gertrud Russ" habe fehlerhaft die richtige Fahrwasserseite verlassen.

Das Berufungsgericht stützt sich hiernach entscheidend für die Fahrweise der "Gertrud Russ" auf die Lage des Hecks im Nordfahrwasser nach dem Passieren der Fähre und kurz vor dem Zusammenstoß und auf seine Erwägungen über den Winkel, den die Schiffe beim Zusammenstoß gebildet haben können.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe diese nautisch-technische Frage ohne Zuziehung eines Sachverständigen beurteilt. Bei richtiger technischer Beurteilung schlössen es die Beschädigungen beider Schiffe nicht aus, daß "Herma Martens" in Schräglage, etwa infolge eines Absetzens von der Böschung, auf die richtig im Südfahrwasser sich bewegende "Gertrud Russ" zugefahren und dort mit ihr zusammengestoßen sei. Die Rüge ist begründet.

Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts kommt es hier auf schwierige technische Fragen an, wie z. B. die Auswirkung des Kollisionsstoßes eines Schiffs auf

Stahlplatten, wobei eine besondere Sachkunde auf diesem Spezialgebiet nicht dargelegt wird. Nach Ansicht des Berufungsgerichts habe sich bei einem Kollisionswinkel von etwa 32 Grad der Bug in die Seitenwand der "Gertrud Russ" geradezu "einbohren" müssen, was dann auf seiten der "Herma Martens" zu einem Eindrücken des gesamten Bugs und nicht nur zu einem Eindrücken an der einen Seite und bei "Gertrud Russ" zu einem ganz erheblichen Schaden im Bereich der Auftreffstelle (Platten I 13 und H 13) hätte führen müssen. "Gertrud Russ" habe aber nur Einbeulungen erlitten. Hiernach war eine Beurteilung der Festigkeit der Platten und der wirksamen Kräfte nötig, für die möglicherweise nach den zu treffenden Feststellungen Werte und Berechnungen heranzuziehen sind, wie sie von einem Sachverständigen berücksichtigt werden können und gegebenenfalls mindestens eine begründete Schätzung ermöglichen. Insbesondere muß die Auftreffenergie nach der Geschwindigkeit und Masse des anfahren- den Schiffs in Betracht gezogen werden. Dazu wären genauere Betrachtungen darüber nötig, wie sich die Maschinenmanöver ("Stopp" und "Voll rückwärts") der "Herma Martens" auf die Geschwindigkeit ausgewirkt haben. Ferner wäre zu erörtern, ob die Drehung der "Gertrud Russ" durch den Kollisionsstoß um etwa 25 Grad, die sie nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in Richtung der südlichen Fährbucht laufen ließ, auch bei einem Zusammenstoß im spitzen Winkel oder auf fast parallelen Kursen nach den wirksamen Kräften und betroffenen Massen zu erwarten war. Es kann nicht außer Betracht bleiben, daß Schlüsse aus den Beschädigungen der Schiffe durch eine Kollision auf deren Zustandekommen, insbesondere auf den Winkel unter dem die Annäherung erfolgte, sehr schwierig und selten mit genügender Sicherheit möglich sind, zumal wenn noch kurz vor dem Zusammenstoß Maschinen- oder Rudermanöver

ausgeführt worden sind. Für das Gericht muß diese Erfahrung Anlaß sein, solche Schlüsse nur mit Vorsicht und erst dann zu ziehen, wenn die verfügbaren Erkenntnisquellen erschöpft worden sind. Zu diesen gehört vor allem der nautisch-technische Sachverständige, der sich aufgrund seiner Kenntnisse und Erfahrungen darüber äußert, ob diese nach den Feststellungen des Gerichts den Vorwurf falscher Fahrweise mit genügender Sicherheit gestatten.

Ein solcher Vorwurf wäre nach der Auffassung des Berufungsgerichts nur dann möglich, wenn ein "beträchtlicher Schrägkurs" der "Herma Martens" (S. 15 BU), der mindestens den Bug in das Südfahrwasser brachte, auszuschließen wäre. War dies nicht der Fall und blieb angesichts der sich widersprechenden und nicht für genügend beweiskräftig erachteten Zeugenaussagen eine Ungewißheit über die Ursachen des Zusammenstoßes bestehen oder erschien er als ein zufälliger (etwa durch nicht vorhersehbare, im Nebel nicht erkennbare Absetzbewegungen infolge der von beiden Teilen behaupteten starken Annäherung an die Nord- oder Südböschung), so entfiel ein Schadensersatzanspruch (§ 734 HGB).

Im Interesse einer möglichst zuverlässigen Wahrheitsfindung muß jedenfalls bei dem vorliegenden Sachverhalt einem Sachverständigen Gelegenheit gegeben werden, sich zu den vom Gericht aufgrund der festgestellten Tatsachen angestellten Erwägungen vom nautisch-technischen Standpunkt aus zu äußern. Wenn das Gericht unter diesen Umständen von der beantragten Anhörung eines Sachverständigen abgesehen hat, ist sein Verfahren fehlerhaft (BGH ZPO § 286 [E] Nr. 6 und 15).

Das angefochtene Urteil war hiernach aufzuheben, soweit es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat. Die Sache war an das Berufungsgericht zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

Stimpel

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Tidow