

24

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/74

URTEIL

Verkündet am
11. März 1976
Kaufmann,
Justizassistentin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kapitäns und Reeders Henry He [REDACTED], H [REDACTED]-C [REDACTED],
Cr [REDACTED] E [REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

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

gegen

die M [REDACTED] Sh [REDACTED] Company Limited, P [REDACTED], gesetzlich
vertreten durch Herrn Is [REDACTED], dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. März 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 25. April 1974 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Während einer Reise von Rostock nach Rotterdam stieß das der Klägerin gehörende - griechische - MS "N[REDACTED]" (84,48 m lang; 13,05 m breit; 1.391 BRT) am 12. Januar 1969 gegen 3.30 Uhr etwa 6 sm südlich Texel Feuerschiff mit dem gegenkommenden - deutschen - MS "C[REDACTED]" (47,36 m lang; 8,15 m breit; 500 BRT) zusammen. Dieses Fahrzeug wird von dem Beklagten bereedert und reiste unter seiner verantwortlichen Führung von Antwerpen nach Hamburg.

Die Klägerin beziffert ihren Kollisionsschaden auf 284.416 hfl. Hiervon verlangt sie mit der Klage 2/3 = 189.611 hfl nebst Zinsen von dem Beklagten ersetzt. Nach ihrem Vorbringen hat die "C[REDACTED]" die Kollision, und zwar in erster Linie, dadurch verschuldet, daß sie bei unsichtigem Wetter mit voller Kraft (etwa 9 kn) gelaufen sei, obwohl sie noch nicht einmal ein Radargerät an Bord gehabt habe und beim Insichtkommen der "C[REDACTED]" nach Backbord anstatt nach Steuerbord ausgewichen sei.

- 3 -

Demgegenüber ist es nach Ansicht des Beklagten, der eine Nebelfahrt der "Ca[REDACTED]" bestreitet, allein aus Verschulden der "N[REDACTED]" zu dem Zusammenstoß gekommen. Ihr sei vor allem vorzuwerfen, daß sie, die über ein Radargerät verfügt habe, viel zu spät gestoppt habe. Auch lasse die Klage unbeachtet, daß die Parteien die Anwendung holländischen Rechts vereinbart hätten. Danach hafte er aber allenfalls summenmäßig beschränkt nach dem Netto-Raumgehalt der "Ca[REDACTED]". Hilfsweise rechne er gegen die Klageforderung mit einer Schadensersatzforderung von 38.860,75 DM auf. Insoweit handle es sich um seinen Kollisionsschaden.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt erklärt, daß die Klägerin 5/6 ihres Kollisionsschadens abzüglich von 1/6 des Schadens des Beklagten von diesem ersetzt verlangen könne. Demgegenüber hat das Berufungsgericht wie folgt erkannt: "Der Beklagte muß der Klägerin bis zu 3/4 ihres Schadens ... ersetzen, abzüglich von 1/4 des eigenen Schadens des Beklagten. Insoweit ist die Klage im Rahmen des § 744 HGB dem Grunde nach gerechtfertigt". Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Zutreffend hat das Berufungsgericht die Frage, ob die Parteien ihren Kollisionsschaden jeweils von der Gegenseite ersetzt verlangen können, nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß



von Schiffen vom 23. September 1910 (IÜZ) geprüft. Auch ist nicht zu beanstanden, daß es den Umfang der Haftung des Beklagten nach deutschem Recht beurteilt hat. Soweit das Berufungsgericht hierzu ausgeführt hat, mangels einer entsprechenden Vereinbarung der Parteien sei kein holländisches Recht anzuwenden, lassen seine Darlegungen entgegen der Ansicht der Revision keinen Rechtsfehler erkennen. Weder hat es bei der Auslegung der Garantieerklärung (letter of guarantee), die der Versicherer der "Ca[REDACTED]" am 6. Februar 1969 gegenüber der Klägerin und deren Versicherern abgegeben hat, allgemeine Auslegungsgrundsätze verletzt noch erheblichen Sachvortrag übergangen. So ist es nicht richtig, daß es aufgrund der Fassung der Erklärung

("In consideration of your refraining from arresting or detaining the m. v. 'CA[REDACTED]' in respect of your claim .. we hereby guarantee payment of such amount as may be judged to be due to you in satisfaction of your claim according to the law of the Netherlands by a Court of Law or Arbitration or by amicable agreement between you and the owners of the m. v. 'CA[REDACTED]', always provided that our liability hereunder shall not exceed the limit of liability of the m. v. 'CA[REDACTED]' and always provided ...")

für deren Empfänger klar gewesen sei, daß Voraussetzung für die Wirksamkeit der Garantie das - durch die widerspruchslose Entgegennahme der Garantieurkunde auch erklärte - Einverständnis der Klägerin war, die Auseinandersetzung mit dem Beklagten nach holländischem Recht vorzunehmen. Dagegen spricht ganz entschieden, daß eine solche, für die Parteien besonders bedeutsame Voraussetzung in der Garantieerklärung nicht ausdrücklich aufgeführt ist, die Erklärung außerdem nicht die Frage der Rechtsanwendung zwischen den Parteien betraf, sondern durch Übernahme einer zeitlich und umfänglich begrenzten Zahlungsgarantie des Versicherers der "Ca[REDACTED]" verhindern sollte, daß die Klägerin dieses Schiff zur Sicherung ihrer Schadensersatzansprüche gegen den Beklagten festhalten ließ. Auch hat das Berufungsgericht

nicht dadurch wesentlichen Auslegungsstoff unberücksichtigt gelassen, daß es auf die widerspruchslose Entgegennahme der Erklärung vom 6. Februar 1969 durch den damaligen anwaltschaftlichen Vertreter der Klägerin und auf die mehrfache, von dieser gewünschten Verlängerung der Garantiefrist nicht weiter eingegangen ist. Denn beide Punkte geben für die Auslegung der Garantieerklärung des Versicherers der "Ca[REDACTED]" nichts wesentliches her.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat Steuermann Ha[REDACTED], der zur Unfallzeit die Wache auf der "Ca[REDACTED]" hatte, die Kollision dieses Fahrzeugs mit der "N[REDACTED]" in mehrfacher Hinsicht verschuldet. Zunächst sei ihm vorzuwerfen, daß er mit voller Kraft (etwa 9 kn) gefahren sei, obwohl stark diesiges Wetter mit Sicht von teilweise unter 1000 m und eingelagerten Nebelfeldern geherrscht habe. Dadurch habe er gegen Regel 16 (a) SeeStrO verstoßen. Außerdem habe Ha[REDACTED] fehlerhaft reagiert, als die "N[REDACTED]" aus einer Nebelbank aufgetaucht sei. Anstatt mit der nach Regel 19 SeeStrO ausweichpflichtigen "Ca[REDACTED]" nach Steuerbord auszuweichen und damit - entsprechend Regel 22 SeeStrO - möglichst zu vermeiden, den Bug der "N[REDACTED]" zu kreuzen, habe er ein Ausweichmanöver nach Backbord versucht; auch habe er es bei Insichtkommen der "N[REDACTED]" versäumt, sofort die Maschine der "Ca[REDACTED]" auf "voll rückwärts" umzustellen.

Auch diese Ausführungen greift die Revision ohne Erfolg an:

a) Die Feststellungen des Berufungsgerichts zur Sicht der "Ca[REDACTED]" beruhen auf einer eingehenden und umfassenden Würdigung des Beweisergebnisses. Daß es hierbei gegen die Denkgesetze verstoßen oder sonst Verfahrensvorschriften verletzt haben soll, hat die Revision nicht aufzuzeigen vermocht. Im wesentlichen laufen ihre Rügen zu diesem

Punkte darauf hinaus, daß sie die dem Tatrichter vorbehaltene Beweiswürdigung durch eine eigene, für den Beklagten günstigere, jedoch nicht zwingende Beurteilung des Beweisergebnisses zu ersetzen sucht. Das trifft insbesondere auf ihre Ausführungen über den Inhalt der Auskunft des Seewetteramts Hamburg vom 24. April 1969 und der Aussage des Zeugen V. zu. Auch hat das Berufungsgericht nicht die Vorschriften der §§ 355, 356 und 529 Abs. 2 ZPO verletzt. Insoweit sieht der Senat gemäß § 565 a ZPO von einer Begründung ab. Ferner ist dem Beklagten nicht das rechtliche Gehör versagt worden, weil den Parteien der Termin für die vor einem spanischen Gericht erfolgte Vernehmung des Zeugen V. nicht mitgeteilt worden ist. Der gegenteiligen Ansicht der Revision steht bereits entgegen, daß auch der Beklagte auf eine solche Mitteilung verzichtet hatte (GA I, 128).

b) Der Revision kann nicht gefolgt werden, soweit sie meint, das Berufungsgericht habe bei der Beurteilung des Ausweichmanövers der "Ca." nicht bedacht, daß die beiden Schiffe erst auf eine Entfernung von 1/4 sm einander ansichtig geworden seien und ihre Annäherungsgeschwindigkeit etwa 17 kn betragen habe. Vielmehr ist den Ausführungen im 3. Absatz aus Seite 14 des angefochtenen Urteils das Gegenteil zu entnehmen. Soweit das Berufungsgericht an dieser Stelle dargelegt hat, die verfehlten Manöver der "Ca." nach Insichtkommen der "N." ließen sich nicht als solche des letzten Augenblicks entschuldigen, bestehen ebenfalls keine rechtlichen Bedenken. Mit ihrer gegenteiligen Ansicht übersieht die Revision, daß lediglich dann, wenn ein Schiff unverschuldet in eine Gefahrenlage gerät, die es ohne ausreichende Überlegungszeit zum sofortigen Handeln zwingt, sein Verschulden entfallen kann, wenn es dabei objektiv fehlerhaft handelt.

c) Die Revision kann nicht bezweifeln, daß die "Ca[REDACTED]" sofort die Maschine auf "voll rückwärts" hätte umstellen müssen, als die "N[REDACTED]" aus dem Nebel auftauchte. Sie meint jedoch, das Berufungsgericht habe ohne Zuziehung eines Sachverständigen nicht beurteilen können, ob diese Unterlassung für die Kollisionsschäden der Klägerin ursächlich gewesen sei. Sie hat aber nicht aufgezeigt, wieso dem Berufungsgericht, das in der Beurteilung von Schiffszusammenstößen besonders erfahren ist, insoweit die eigene Sachkunde gefehlt haben soll.

3. Das Berufungsgericht hat das Mitverschulden der "N[REDACTED]" darin gesehen, daß sie nicht schon gestoppt habe, als der Zeuge Ko[REDACTED] am Radargerät dieses Fahrzeugs den Eindruck gehabt habe, daß die noch ca. 3/4 sm entfernte "Ca[REDACTED]" nach einer Kursänderung direkt auf die "N[REDACTED]" zulaufe. Die Revision meint, aus der Sicht des Berufungsgerichts müsse man der "N[REDACTED]", die - bei halber Kraft - eine Geschwindigkeit von etwa 8 kn und damit praktisch die gleiche Geschwindigkeit wie die "Ca[REDACTED]" innegehabt habe, weiter vorwerfen, zu schnell gefahren zu sein. Insoweit fällt jedoch zu Gunsten der "N[REDACTED]" ins Gewicht, daß sie - im Gegensatz zur "Ca[REDACTED]" - über ein Radargerät verfügte, somit einen weitaus größeren Überblick über die Lage hatte als die allein auf optische Sicht angewiesene "Ca[REDACTED]".

Unbegründet ist ferner die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe ohne die - überdies von dem Beklagten beantragte - Zuziehung eines Sachverständigen nicht dessen Behauptung, die "N[REDACTED]" habe bereits vor dem optischen Insichtkommen der "Ca[REDACTED]" den Kurs nach Steuerbord geändert, als eine durch nichts bewiesene Vermutung abtun dürfen. Schlüsse aus dem Aufprallwinkel der beiden Schiffe hat das Berufungsgericht insoweit nicht gezogen. Vielmehr hat es seine Überzeugung in erster Linie aufgrund der Angaben des Zeugen Ko[REDACTED] gebildet. Daß diese mit den Eintragungen des Zeugen im Logbuch nicht zu vereinbaren seien, hat der

Beklagte im Berufungsrechtszug nicht vorgetragen. Deshalb brauchte das Berufungsgericht auf diesen Punkt nicht besonders einzugehen, zumal sich die Eintragungen des Zeugen lediglich auf die Zeit unmittelbar vor der Kollision und nicht auf wesentlich früher liegende Beobachtungen beziehen.

4. Schließlich läßt auch die Abwägung der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens durch das Berufungsgericht keinen Rechtsfehler erkennen. Zwar ist es richtig, daß die Klägerin mit der Klage nur $\frac{2}{3}$ ihres auf 284.416 hfl berechneten Kollisionsschadens geltend macht, um damit einem etwaigen Mitverschulden der "N..." Rechnung zu tragen. Darin liegt aber nicht, wie die Revision meint, ein "Mitschuldanerkenntnis" der Klägerin zu $\frac{1}{3}$, da ihre Erklärungen, warum sie mit der Klage nur $\frac{2}{3}$ ihres Kollisionsschadens verfolge, in dieser Richtung keinen verbindlichen Inhalt aufweisen. Auch verstößt das angefochtene Urteil, das nur im Rahmen des eingeklagten Betrages bindend ist, nicht gegen § 308 ZPO, weil es den Klageanspruch nicht nur zu $\frac{2}{3}$, sondern bis zu $\frac{3}{4}$ des Kollisionsschadens der Klägerin abzüglich von $\frac{1}{4}$ des Schadens des Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat. Die gegenteilige Ansicht der Revision beachtet nicht, daß der Klageanspruch nicht die Feststellung zum Gegenstand hat, daß der Beklagte der Klägerin $\frac{2}{3}$ ihres Kollisionsschadens ersetzen müsse, sondern auf Zahlung von 189.611 hfl und auf Duldung der Zwangsvollstreckung

in Höhe dieses Betrags in MS "Ca[REDACTED]" geht. Auch übersieht sie, daß der Inhalt des ergangenen Grundurteils nicht dazu führt, daß der Klägerin im Betragsverfahren mehr, als sie mit der Klage begehrt, zugesprochen werden muß.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe