

115

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 7/75

URTEIL

Verkündet am

16. Februar 1976
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B[redacted] S[redacted] Sh[redacted] Company, O[redacted], ul. La[redacted] A.,
UdSSR, vertreten durch ihren Präsidenten Da[redacted] oder
ihren Vizepräsidenten Kapitän A. T[redacted], beide in O[redacted],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [redacted] -

gegen

die Reederei A[redacted] Transport KG, R[redacted], vertreten
durch ihre persönlich haftende Gesellschafterin, die
A[redacted] Transport und Verwaltungs-GmbH in R[redacted],
diese vertreten durch ihren Geschäftsführer Werner
J[redacted], B[redacted] über R[redacted],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Februar 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 5. Dezember 1974 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Sache befindet sich zum zweitenmal im Revisionsrechtszug. Wegen des Sach- und Streitstands wird auf das Senatsurteil vom 4. April 1974 - II ZR 106/73 verwiesen. Das Berufungsgericht hat nunmehr den Klageanspruch, den die Klägerin zwischenzeitlich auf 50 % der ihr und dem Reeder der "M[REDACTED]" entstandenen Unfallschäden ermäßigt hat, dem Grunde nach zu 40 % dieser Schäden für gerechtfertigt erklärt. Hiergegen richtet sich die Revision der Beklagten mit dem Antrag, die Klage im vollen Umfange abzuweisen. Demgegenüber hat die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" die Kollision zwischen der "C[REDACTED]" und der "M[REDACTED]" (mit-)verschuldet. So hätte sie wegen des Windes, der kräftig auf die Steuerbordseite ihres in Ballast fahrenden Schiffes drückte, das Eindampfen in die Kette des Backbordankers bei VGL näher zum südlichen Rand der tiefen Kanalsohle hin vornehmen müssen, auch wenn sie normalerweise in der Kanalmitte habe fahren dürfen. Infolge dieses Fehlers sei das Heck der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" in die nördliche Kanalhälfte geraten und habe bereits vor dem Stoppen der Maschine wegen der Vorbeifahrt der "Ma[REDACTED]" etwa 35 m weit in das nördliche Fahrwasser hineingeragt, wobei das Schiff zur Kanalachse eine Schräglage von 30° eingenommen habe. Schon damit habe die Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" gegen Regel 25 (a) SeeStrO, die zur Unfallzeit auch für den Nord-Ostsee-Kanal galt (vgl. § 2 BO), verstoßen, zumal sie auch nach dem Insichtkommen und dem erst Achtungssignal der "C[REDACTED]" das Heck ihres Fahrzeugs nicht in die südliche Hälfte des Kanals gebracht habe, was bei vorübergehender Erhöhung der Geschwindigkeit und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge möglich gewesen sei. Darüberhinaus habe die Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" Regel 29 SeeStrO in Verbindung mit § 2 BO verletzt, weil sie ohne Zwang die Maschine während der Vorbeifahrt der "Ma[REDACTED]" gestoppt habe anstatt sie weiter auf VGL laufen zu lassen, damit sich die Schräglage ihres Fahrzeugs nicht noch verstärkte. Hingegen hätte sie nach dem Herankommen der "C[REDACTED]" die Maschine stoppen müssen, um zu vermeiden, daß der kräftige Schraubenstrom der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" den Kurs des Gegenkommers beeinflusse.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



II. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

1. Daß Regel 25 (a) SeeStrO ("In einem engen Fahrwasser muß sich ein Maschinenfahrzeug rechts in der Fahrinne oder der Fahrwassermitte halten, soweit dies ohne Gefahr möglich ist") mit einer Vorschrift der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal in Widerspruch stehen und deshalb nach § 2 BO nicht anwendbar sein soll, ist nicht ersichtlich. Insbesondere ist ein solcher Widerspruch nicht zu § 62 (1) Abs. 3 BO gegeben, wonach beim Begegnen auf ausreichenden Abstand vom Kanalufer geachtet werden muß und ein kleineres Fahrzeug verpflichtet ist, einem großen und augenscheinlich tiefgehenden die Mitte des Fahrwassers zu überlassen sowie genügend Abstand vom großen Fahrzeug zu halten, soweit es der eigene Tiefgang gestattet. Ferner trifft die Ansicht der Revision nicht zu, zumindest fehle es an einem Verstoß der Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" gegen Regel 25 (a) SeeStrO. Dieser Verstoß ergibt sich, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, daraus, daß "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" wegen einer fehlerhaften Ausgangslage beim Eindampfen in die Kette des Backbordankers mit dem Heck immer weiter in die nördliche Fahrwasserhälfte geriet und selbst dann dort verblieb, als die "C[REDACTED]" im entgegengesetzten Weichenhals in Sicht kam und Achtungsignal gab. Auch kann die Revision insoweit nicht ernsthaft bezweifeln, daß das Eindampfen der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" in die Kette des Backbordankers näher zum südlichen Kanalufer hätte angesetzt werden können und irgendeine Behinderung dieses Schiffes

durch andere Fahrzeuge zu Beginn der Annäherung der "C[REDACTED]" nicht vorlag. Soweit die Revision aber meint, jedenfalls sei die Schräglage der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" für die Kollision zwischen der "C[REDACTED]" und der "M[REDACTED]" nicht ursächlich gewesen, muß sie sich die verfahrensrechtlich einwandfreie Feststellung des Berufungsgerichts entgegenhalten lassen, daß erst durch diese Lage die Gefahrensituation geschaffen worden sei, die die "Ma[REDACTED]" veranlaßt habe, an der falschen Seite der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" vorbeizufahren, was wiederum dazu geführt habe, daß dieses Fahrzeug Maschinenmanöver vorgenommen habe, die den Kurs der "C[REDACTED]" beeinflusst und dadurch deren Kollision mit der "M[REDACTED]" bewirkt hätten.

2. Das angefochtene Urteil ist auch nicht zu beanstanden, soweit das Berufungsgericht dargelegt hat, die Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" habe auf das Überholmanöver der "Ma[REDACTED]" und die anschließende Vorbeifahrt der "C[REDACTED]" mit falschen Maschinenmanövern reagiert und dadurch ebenfalls die Kollision zwischen dem letztgenannten Fahrzeug und der "M[REDACTED]" (mit-)verschuldet.

a) Das Berufungsgericht hält es für bewiesen, daß der Passierabstand zwischen der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" und der "Ma[REDACTED]" mindestens 20 m betragen habe. Es hat - im Gegensatz zum Landgericht - die Bekundung des Zeugen Si[REDACTED] ("Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]") nicht für glaubhaft angesehen, daß zwischen den Bordwänden der beiden Fahrzeuge nur 2 bis 3 m gelegen haben mögen. Dadurch hat das Berufungsgericht nicht § 398 Abs. 1 ZPO verletzt, auch wenn es den Zeugen Si[REDACTED] nicht erneut vernommen hat. Zwar ist die nochmalige Vernehmung eines in erster Instanz gehörten Zeugen im

Berufungsverfahren grundsätzlich geboten, wenn das Berufungsgericht die Glaubwürdigkeit des Zeugen abweichend vom Erstgericht beurteilen will (BGH, Urt. v. 13. 3. 68 - VIII ZR 217/65, LM Nr. 6 zu § 398 ZPO). Jedoch liegt in einem solchen Falle nicht immer ein fehlerhafter Gebrauch des dem Berufungsgericht durch die genannte Vorschrift eingeräumten Ermessens vor, wenn es eine erneute Vernehmung des Zeugen unterläßt. Vielmehr kommt es stets auf die jeweilige Sachlage an (BGH a.a.O.; vgl. auch BGH, Urt. v. 28. 1. 72 - V ZR 183/69, LM Nr. 2 zu § 391 ZPO). Hier hat nun das Landgericht die Angaben des Zeugen Si[REDACTED] über den Passierabstand zwischen der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" und der "Ma[REDACTED]" auf Grund seines persönlichen Eindrucks von dem Zeugen für glaubhaft betrachtet, dabei aber bestimmte, vom Berufungsgericht aufgezeigte, Widersprüchlichkeiten übersehen, die insoweit zwischen den (alsbald nach dem Schiffsunfall gemachten) Bekundungen des Zeugen vor dem Hafenkapitän in K[REDACTED]-H[REDACTED] und dem Seeamt F[REDACTED] einerseits sowie dessen (zeitlich wesentlich späteren) Aussage vor dem Landgericht andererseits bestehen. Mit Rücksicht darauf konnte das Berufungsgericht die Glaubwürdigkeit der fraglichen Angaben auch ohne eine erneute Vernehmung des Zeugen abweichend vom Landgericht beurteilen. Denn es stellt keinen Ermessensfehler im Rahmen des § 398 Abs. 1 ZPO dar, wenn der Berufungsrichter die Glaubwürdigkeit bestimmter Angaben eines Zeugen ohne dessen nochmalige Vernehmung anders als der Erstrichter einschätzt, nachdem sich insoweit die objektive Bewertungsgrundlage durch das Erkennen neuer bedeutsamer Gesichtspunkte geändert hat.

b) Das Berufungsgericht hat es außerdem für bewiesen angesehen, daß während des Überholmanövers der "Ma[REDACTED]" der Abstand zwischen dem Vordersteven der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" und dem Heck der ihr langsam vorauslaufenden "Ca[REDACTED]" zwischen 105 und 200 m betragen habe. Diese Feststellung greift die Revision ebenfalls ohne Erfolg mit Verfahrensrügen an. So ist dem Schriftsatz der Klägerin vom 29. 11. 71 nicht zu entnehmen, es sei zwischen den Parteien unstreitig gewesen, daß der erwähnte Abstand höchstens 100 m ausgemacht habe. Die gegenteilige Ansicht der Revision beachtet nicht genügend, daß die von ihr aus diesem Schriftsatz angezogenen Stellen lediglich die Entfernungsschätzungen einzelner Zeugen wiedergeben, jedoch nichts darüber besagen, ob oder inwieweit sich die Klägerin diese Angaben zu eigen gemacht hat. Ferner konnte das Berufungsgericht die Überzeugungskraft der Aussage des Zeugen Si[REDACTED] auch zu diesem Punkte ohne dessen erneute Vernehmung abweichend vom Landgericht beurteilen, nachdem dieses bei seiner Würdigung unberücksichtigt gelassen hatte, daß der Zeuge vor dem Seeamt andere Entfernungsangaben als vor dem Landgericht gemacht hatte und diese sich außerdem in auffälliger Weise von den seeamtlichen Bekundungen der Zeugen Je[REDACTED], Lü[REDACTED] und Meinertz unterschieden.

c) Der Revision kann ferner nicht gefolgt werden, soweit sie meint, es sei zwischen den Parteien unstreitig gewesen, daß sich die "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" infolge des Überholmanövers der "Ma[REDACTED]" in einer Zwangslage befunden habe. Die Klägerin hatte zu dieser Frage in ihrem Schriftsatz vom 30. 10. 72 S. 2/3 lediglich vorgetragen, die

Auffassung des Sachverständigen Pl[REDACTED], "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" habe während des Passierens der "Ma[REDACTED]" an ihrer Steuerbordseite nicht mehr bei hart backbord liegendem Ruder Voraus halbe Kraft geben können, möge als richtig unterstellt werden; auch dann sei noch ein schuldhaftes Verhalten der Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" zu bejahen, weil sie das Heck ihres Fahrzeugs nicht schon zuvor in die südliche Kanalhälfte gebracht gehabt habe. Im übrigen übersieht die Revision in diesem Zusammenhang, daß das Berufungsgericht der Führung der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" nicht vorgeworfen hat, sie habe es pflichtwidrig unterlassen, das Heck ihres Fahrzeugs während der Vorbeifahrt der "Ma[REDACTED]" beizudrehen; vielmehr hat es ein fehlerhaftes Verhalten zu diesem Zeitpunkt allein darin gesehen, daß sie die Maschine stoppte, anstatt sie weiter auf VGL laufen zu lassen, damit sich die Schräglage ihres Fahrzeugs nicht noch weiter verstärkte.

d) Ohne Erfolg wendet sich die Revision auch dagegen, daß das Berufungsgericht kein weiteres Sachverständigengutachten eingeholt hat. Dazu war es nicht deshalb genötigt, weil der Sachverständige Pl[REDACTED] bei seinem vor dem Landgericht erstatteten Gutachten von einem Sachverhalt ausgegangen ist, der von den jetzigen Feststellungen des Berufungsgerichts teilweise abweicht. Die Abweichungen betreffen allein die Größe des Raumes zwischen der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" und der "Ma[REDACTED]" während der Vorbeifahrt der letzteren und den Abstand des erstgenannten Fahrzeugs zur "Ca[REDACTED]" während dieses Zeitpunktes. Die nunmehrigen Maße liegen aber so, daß, wie

das Berufungsgericht überzeugend ausgeführt hat, danach kein Zwang zum Stoppen der Maschine der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" mehr bestand, was übrigens selbst der Sachverständige bei den seinem Gutachten zugrunde liegenden wesentlich geringeren Entfernungen nicht angenommen hatte. Daß es auch insoweit um die Beurteilung komplizierter physikalischer Vorgänge geht, hat die Revision nicht darzutun vermocht. Es ist daher rechtlich unbedenklich, daß das in der Beurteilung von Schiffskollisionen erfahrene Berufungsgericht die Frage des Bestehens einer Zwangslage der "Ni[REDACTED] Sch[REDACTED]" - unter Auswertung des eingeholten Gutachtens zu den Punkten, die von den abweichenden Feststellungen des Berufungsgerichts nicht berührt werden - auf Grund eigener Sachkenntnis beurteilt und von der erneuten Einholung eines Sachverständigen-gutachtens abgesehen hat.

III. Die Darlegungen des Berufungsgerichts zum Mitverschulden der "C[REDACTED]" und der "Me[REDACTED]" sowie zur Abwägung des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens lassen ebenfalls keinen Rechtsfehler erkennen, so daß die Revision im vollen Umfange zurückzuweisen war.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Skibbe