

16

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 140/73

URTEIL

Verkündet am
20. Februar 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kapitäns Gerhard K e [REDACTED], V[REDACTED] (Sch[REDACTED]),
S[REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Artisten Konstantin Z [REDACTED], L[REDACTED] [REDACTED] (En[REDACTED]),
[REDACTED] Q [REDACTED]-Te[REDACTED],

Kläger und Revisionbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Februar 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 13. September 1973 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 8. August 1969 gegen 18 Uhr lief das Küstenmotorschiff "W[REDACTED] K[REDACTED]" (493 BRT) unter der verantwortlichen Führung des Beklagten von Gr[REDACTED] (En[REDACTED]) zu einer Reise nach Br[REDACTED] aus. Im Schlepp hatte es das Motorschiff "N[REDACTED]" (22 m lang; 6,5 m breit; 114 PS), ein hochseefähiges Eichenschiff, das führer zum Fischfang verwendet worden war, nunmehr dem Kläger gehörte und für dessen Verbringen von Gr[REDACTED] nach Br[REDACTED] er an den Beklagten 500 DM zahlen sollte. Während der Fahrt geriet MS "N[REDACTED]" nach wiederholtem Reißen der Schleppleine am 9. August 1969 gegen 6.45 Uhr in Verlust.

- 3 -

Der Kläger fordert von dem Beklagten wegen der ihm durch den Untergang des MS "N[REDACTED]" entstandenen Schäden einen Betrag von 30.000 DM nebst Zinsen. Er behauptet, der Beklagte habe den Verlust des MS "N[REDACTED]" verschuldet. Durch falsche Manöver, insbesondere durch eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit, habe MS "N[REDACTED]" viel Wasser gemacht und sei dadurch in die Gefahr geraten zu sinken. Hierauf habe der Beklagte MS "N[REDACTED]" durch mehrmaliges Rammen mit KMS "W[REDACTED] K[REDACTED]" versenkt.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach seinem Vorbringen hat er MS "N[REDACTED]" aus reiner Gefälligkeit in Schlepp genommen und vor Fahrtantritt einen Haftungsausschluß mit dem Kläger vereinbart. Zuvor habe er ihn auf die Gefahren der Reise hingewiesen, insbesondere kein Hehl daraus gemacht, daß er mit dem in der Linienfahrt eingesetzten KMS "W[REDACTED] K[REDACTED]" die vorgeschriebene Reisegeschwindigkeit einhalten müsse. Auch sei MS "N[REDACTED]" nur deshalb in die Gefahr geraten zu sinken, weil der Schiffskörper nicht wasserdicht und seine Lenzpumpen bereits bei Reiseantritt unklar gewesen seien. Ferner sei es nicht richtig, daß er MS "N[REDACTED]" durch Rammen versenkt habe.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte, das Berufungsgericht hat ihn in vollem Umfange für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.



Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist der Beklagte dem Kläger nach § 823 Abs. 1 BGB schadensersatzpflichtig, weil die Schleppfahrt, so wie sie der Beklagte beabsichtigt und durchgeführt habe, zum Verlust des MS "N[REDACTED]" habe führen müssen. Zunächst habe er vor Reiseantritt weder die Dichtigkeit des Schiffskörpers von MS "N[REDACTED]" überprüft, noch das Fahrzeug seeklar machen lassen; insbesondere habe er das Skylight und die Vorderluke nicht abdecken sowie die Lenzpumpen nicht nachsehen lassen. Sodann habe der Beklagte die Reise mit Höchstgeschwindigkeit durchgeführt und nicht, wie es mit Rücksicht auf das im Schlepp befindliche MS "N[REDACTED]" notwendig gewesen wäre, mit mäßiger Geschwindigkeit. Auch habe er es unterlassen, MS "N[REDACTED]" eine Besatzung von zwei bis drei Mann zu geben, die die Maschine hätten mitlaufen lassen, das Fahrzeug nachsteuern und notfalls lenzen können. Infolgedessen sei der Schiffskörper durch das Schleppen übermäßig beansprucht worden und so viel Wasser in das Fahrzeug gekommen, daß es habe verloren gehen müssen. Dabei könne nicht festgestellt werden, daß der Schiffskörper des MS "N[REDACTED]" bereits bei Reiseantritt undicht oder die Lenzpumpen des Fahrzeugs nicht in Ordnung gewesen seien.

Die Revision greift diese Ausführungen - zumindest im Ergebnis - ohne Erfolg an:

a) Auch wenn sich der Beklagte erst nach schweren Bedenken und aus reiner Gefälligkeit gegenüber dem Kläger zu der Schleppfahrt entschlossen haben sollte, so würde das seine Pflicht, die Reise selbst ordnungsgemäß vorzubereiten und durchzuführen, in keiner Weise vermindert haben.

b) Da MS "N[REDACTED]" ohne eigene Besatzung geschleppt werden sollte, erstreckte sich der Herrschafts- und Verantwortungsbereich des Beklagten in jeder Beziehung auch auf dieses Fahrzeug. Er hatte daher dafür zu sorgen, daß MS "N[REDACTED]" vor Reiseantritt in der erforderlichen Weise überprüft und seklar gemacht wurde. Das war um so mehr geboten, als MS "N[REDACTED]" nach dem angefochtenen Urteil eine leichte Schlagseite hatte, somit die Bilgen nicht ganz lenz gewesen sein können. Selbst wenn der Kläger gegenüber dem Maschinisten P[REDACTED] von KMS "W[REDACTED] K[REDACTED]" bereits vor Antritt der Reise erklärt haben sollte, "seine Pumpen seien grundüberholt", so befreite das den Beklagten unter den vorliegenden Umständen nicht von der Pflicht zu prüfen, ob der Schiffskörper dicht und die Lenzpumpen einsatzbereit waren.

Eine andere Frage ist es hingegen, ob der Verstoß des Beklagten gegen die vorstehend dargelegte Überprüfungspflicht den Verlust des MS "N[REDACTED]" verursacht hat. Mit diesem Punkte hat sich das Berufungsgericht nicht ausdrücklich auseinandergesetzt, obwohl nach seinen weiteren Ausführungen nicht festgestellt werden konnte, daß MS "N[REDACTED]" bei Reisebeginn undicht und seine Lenzpumpen nicht klar waren. Indes berührt das letztlich die Haftung

des Beklagten für den Verlust des MS "N[REDACTED]" nicht. Denn um so stärker liegt es dann auf der Hand, daß die weiteren, vom Berufungsgericht dargelegten Fehler des Beklagten zu dem Verlust des MS "N[REDACTED]" geführt haben.

c) Die Revision kann nicht ernsthaft bestreiten, daß der Beklagte nicht, wie geboten, mit mäßiger Geschwindigkeit, sondern mit voller Maschinenkraft gefahren ist. Deshalb kommt es nicht darauf an, auf wieviele Knoten der Zeuge P[REDACTED] die Geschwindigkeit des KMS "W[REDACTED] K[REDACTED]" geschätzt hat. Ferner spielt es für die Beurteilung des Verhaltens des Beklagten keine Rolle, ob der Kläger von seiner Absicht, mit hoher Geschwindigkeit zu fahren, Kenntnis gehabt hat. Denn das würde den Beklagten nicht von seiner Verantwortung für eine ordnungsgemäße Durchführung der Reise entlasten.

d) Das Berufungsgericht hat im Zusammenhang mit der Würdigung des Beweisergebnisses zu der Frage, ob die Parteien einen Haftungsausschluß zu Gunsten des Beklagten vereinbart hatten, auch ausgeführt, der Beklagte habe das schon sehr tief im Wasser liegende MS "N[REDACTED]" durch Rammen versenkt. Jedoch hat es diesem Punkt für die Haftung des Beklagten aus § 823 Abs. 1 BGB keine Bedeutung beigemessen. Insoweit kommt es daher auf die Angriffe der Revision, mit denen sie sich gegen die erwähnte Annahme des Berufungsgerichts wendet, nicht an.

2. Das Berufungsgericht hält nicht für bewiesen, daß die Parteien vor Reiseantritt vereinbart hätten, die Schleppfahrt erfolge auf Risiko des Klägers, im Falle eines Schadenseintritts solle jede Haftung des Beklagten entfallen. Nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts ist außerdem davon auszugehen, daß ein etwaiger zwischen den Parteien vereinbarter Haftungsausschluß jedenfalls nicht "so umfassend gemeint worden war, wie es der Beklagte darstellt". Zwar möge es sein, daß der Kläger den Beklagten nicht für ein fahrlässig unsachgemäßes Verhalten während der Schleppreise habe verantwortlich machen wollen. Jedoch sei MS "N[REDACTED]" nicht wegen eines derartigen Verhaltens des Beklagten gesunken. Vielmehr beruhe der Verlust des Schiffes darauf, daß die Schleppreise so, wie man sie beabsichtigt habe, nicht durchführbar gewesen sei. Dieses Risiko habe aber keine der Parteien gesehen, weshalb sie auch keinen Haftungsausschluß zu Gunsten des Beklagten für diesen Fall vereinbart hätten.

Zu den Angriffen der Revision gegen diese Ausführungen ist zu bemerken:

Soweit sich die Revision mit Verfahrensrügen gegen die Ansicht des Berufungsgerichts wendet, der Beklagte habe nicht den Abschluß einer Vereinbarung über einen Haftungsausschluß zu seinen Gunsten bewiesen, bedarf es keiner weiteren Erörterung. Denn jedenfalls trägt die Hilferwägung des Berufungsgerichts, ein etwaiger Haftungsausschluß umfasse nicht das grob fahrlässige

Verhalten des Beklagten, in diesem Punkte die angefochtene Entscheidung. Zwar hält die Revision die Ausführungen des Berufungsgerichts auch insoweit für rechtsfehlerhaft. Sie vermag jedoch nicht aufzuzeigen, daß die tatrichterliche Würdigung der Vereinbarung auf einem Rechtsfehler beruht.

3. Das Berufungsgericht hat jedes Mitverschulden des Klägers an dem Verlust des MS "N[REDACTED]" verneint. Auch zu diesem Punkte läßt das angefochtene Urteil keinen Rechtsfehler erkennen. Die Annahme des Berufungsgerichts, es lasse sich nicht feststellen, daß der Schiffskörper der MS "N[REDACTED]" bei Reiseantritt nicht dicht und die Lenzpumpen nicht einsatzfähig gewesen seien, geht zu Lasten des hierfür beweispflichtigen Beklagten. Daß das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang die Vorschrift des § 286 ZPO verletzt haben soll, ist nicht ersichtlich. So hat es eingehend und überzeugend ausgeführt, weshalb es dem Sachverständigen Haeger nicht gefolgt ist, soweit dieser dargelegt hat, es bestünden ernste Zweifel, ob MS "N[REDACTED]" wegen der langen Liegezeit (vor der Reise) wirklich wasserdicht gewesen sei. Auch stellen seine Ausführungen zu der Frage, ob die Lenzpumpen des MS "N[REDACTED]" bereits bei Reiseantritt nicht in Ordnung gewesen sind, eine mögliche Würdigung des Beweisergebnisses, insbesondere der Aussage des Zeugen P[REDACTED], dar. Nicht erörtert hat das Berufungsgericht allerdings die Frage, ob der Kläger selbst nicht gehalten war, MS "N[REDACTED]" vor Reisebeginn auf die Dichtigkeit des Schiffskörpers und die Einsatzfähigkeit der Lenzpumpen zu überprüfen. Das Landgericht

hatte den zweiten Punkt bejaht. Selbst wenn man dem folgen sollte, obwohl es sich bei dem Kläger nach dem angefochtenen Urteil um einen Laien in Schifffahrtsangelegenheiten handelt, so fehlt es insoweit am Nachweis eines ursächlichen Mitverschuldens des Klägers, da, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, nicht festzustellen ist, daß die Lenzpumpen des MS "N[REDACTED]" von Anfang an unklar waren. Wegen fehlender Ursächlichkeit für den Verlust des MS "N[REDACTED]" entfällt eine Anwendung des § 254 BGB auch insoweit, als der Kläger mit seiner - angeblichen - Forderung nach Fortsetzung der Reise schuldhaft gehandelt haben soll. Hierzu hat das Berufungsgericht anhand des Gutachtens des Sachverständigen Haeger festgestellt, daß zu diesem Zeitpunkt MS "N[REDACTED]" bereits mit erheblicher Schlagseite und eingedrückten Decksplanken tief im Wasser lag und schon rettungslos verloren war. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Im übrigen hatte das Landgericht insoweit auch jegliches Verschulden des Klägers verneint, "weil er als in der Seefahrt Unkundiger zu treffende Entscheidungen während der Havarie und der einzelnen Manöver des KMS 'W[REDACTED] K[REDACTED]' nicht vorzunehmen vermochte".

12

- 10 -

4. Soweit auf Verfahrensrügen des Beklagten vorstehend nicht näher eingegangen worden ist, sind auch diese unbegründet. Von weiteren Ausführungen hierzu sieht der Senat nach Art. 1 Nr. 4 EntlGBGH ab.

Stimpel Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh Dr. Skibbe