

46
BUNDESGERICHTSHOF

2017 074

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 151/68

URTEIL

Verkündet am
15. Dezember 1969
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma M. & F., Inhaber M. B.,
H., T.,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die W. B. GmbH, vertreten durch die Geschäfts-
führer Dipl.Kfm. S., B. und Dipl.Kfm. F.,
D., M.straße

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Dezember 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 5. September 1968 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Reeder des MS "Mercator", Heimathafen D[REDACTED], 2930 BRT. Das Schiff fuhr seit August 1962 in Zeitcharter der C[REDACTED] S[REDACTED] Co. Inc., Monrovia. Die Klägerin klagt aus abgetretenem Recht der F[REDACTED] U[REDACTED] Coop. of N[REDACTED], N[REDACTED]. Diese hat mit der Disponentin über das Schiff, der Firma H. B[REDACTED] & Co. K[REDACTED], am 16. April 1963 eine Gencon-Charter Party über den Transport von mindestens 2450 t Langeisen usw. von Antwerpen nach New Haven und von Caen nach Portland (USA) geschlossen. Der Kapitän des Schiffes zeichnete die Konossemente, die keinen Verfrachter angeben. Empfänger der Ladung war die Charterin.

- 3 -

Am 17. Mai 1963 verließ das Schiff Caen zur Reise nach den USA. Am 21. Mai 1963 wurden Maschinenschäden festgestellt. Insbesondere traten im Getriebe des Motors Geräusche auf, die sich beim Stampfen des Schiffs verstärkten. Das Schiff erhielt vom Reeder Anweisung, die Reise abubrechen, und lief am 1. Juni 1963 Brest als Nothafen an. Die Reparaturen dauerten bis zum 3. Juli 1963. Auf der Fahrt traten erneut Maschinenschäden auf, so daß die Reise sich verzögerte.

Die Beklagte machte gegen die Charterin Ansprüche in Grosser Haverei wegen des Anlaufens von Brest als Nothafen geltend und ließ von ihr einen Haverei-Verpflichtungsschein zeichnen. Die Dispache ergab als Beitrag der Ladung einen Betrag von 24 695,55 DM, der von den Versicherern der Ladung an die Beklagte gezahlt wurde. Die Versicherer haben die auf sie übergegangenen Rechte an die Klägerin abgetreten, die mit der Klage die Rückzahlung dieses Betrages mit der Begründung verlangt hat, die Beklagte habe ihre Pflicht, ein seetüchtiges Schiff zu stellen, schuldhaft verletzt, so daß die gemeinsame Gefahr durch ihr Verschulden herbeigeführt worden sei.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat geltend gemacht, der Klaganspruch könne nur gegen die Zeitcharterin gerichtet werden, mit der der Frachtvertrag zustandegekommen sei. Sie hat bestritten, daß das Schiff bei Antritt der Reise nicht seetüchtig gewesen sei. Jedenfalls sei ein etwaiger Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken gewesen.

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



Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob die Beklagte als Reeder überhaupt auf Rückzahlung des Havarie grosse-Beitrages in Anspruch genommen werden kann oder ob die Zeitcharterin die richtige Beklagte wäre. Das ist zulässig. Die Sachlegitimation der Beklagten ist Teil des Klaggrundes. Die Klage konnte ohne Prüfung dieses Teils wegen Fehlens anderer Voraussetzungen für ein der Klägerin günstiges Urteil als unbegründet abgewiesen werden.

Das Berufungsgericht wendet das Recht der USA gemäß der in den Konnossementen in Bezug genommenen "Paramount-Klausel" in der Chartepartie an. Es legt dar, daß dieses Recht mit dem deutschen inhaltlich insofern übereinstimmt, als der Verfrachter vom Ladungsbeteiligten keinen Havarie grosse-Beitrag verlangen kann, wenn ihn an der mangelnden Seetüchtigkeit ein Verschulden trifft (§ 559 Abs. 2 HGB; vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Aufl. § 702 Anm. 7). Der Verfrachter haftet nach beiden Rechten nicht, wenn der Mangel der Seetüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der

Reise nicht zu entdecken war (sec. 4 US-Carriage of Goods by Sea Act; § 559 Abs. 2 HGB). Das Berufungsgericht erachtet dies für dargetan.

Da hiernach Fragen nichtrevisiblen Rechts zu entscheiden waren (§ 549 ZPO), sind grundsätzlich Revisionsrügen aus §§ 139, 286 ZPO unzulässig. Dieser Grundsatz greift nicht ein, wenn vom Standpunkt der Auslegung aus, die das Berufungsgericht selbst dem ausländischen Recht gibt, die Urteilsbegründung verfahrensrechtlich zu beanstanden ist. Das wäre dann der Fall, wenn § 286 ZPO insofern verletzt wäre, als der Berufungsrichter ein Vorbringen, einen Beweis Antrag oder das Ergebnis einer etwaigen Beweisaufnahme übersehen hat, obwohl es von dem Rechtsstandpunkt aus, den er für das ausländische Recht eingenommen hat, beachtlich war (BGHZ 3, 342, 347). Die in dieser Richtung von der Revision erhobenen Rügen sind nicht begründet.

Das Berufungsgericht hat kein wesentliches Vorbringen der Klägerin übersehen. Es hat insbesondere nicht verkannt, daß Geräusche im Getriebe auch nach der Zurücksetzung des Propellers beobachtet wurden. Es hat aber festgestellt, daß sie geringer waren als vorher und daß dieses Schiff mit Geräuschen geringeren Umfanges im Getriebe schon jahrelang gefahren war. Das Berufungsgericht ist auf Grund vollständiger Würdigung des Vorbringens der Parteien zu der Auffassung gelangt, daß die Beklagte aus diesen Geräuschen im Hinblick auf die Beurteilung einer ganzen Reihe von Sachverständigen nicht auf einen Mangel der Seetüchtigkeit zu schließen brauchte. Das Berufungsgericht hat auch nicht

übersehen, daß die Maßnahmen der Beklagten bis zur Zurücksetzung des Propellers gänzlich erfolglos geblieben waren und die Geräusche mit bedrohlicher Stärke nach den ersten Reparaturen andauerten. Es stellt aber fest, daß dann ein gewisser Erfolg eintrat und die Fachleute ihre Bedenken zurückstellten, insbesondere auch der Fahrerlaubnisschein des Germanischen Lloyd für 6 Monate erteilt wurde. Kein Fachmann hat, wie das Berufungsgericht feststellt, gegen seine Erteilung Widerspruch erhoben oder auch nur Bedenken angemeldet. Das Vorbringen der Klägerin, die Bedenken der Experten seien nur "unterdrückt" worden, ist nicht übersehen, sondern als nicht entscheidend für eine Fahrlässigkeit der Beklagten angesehen worden (S. 22 BU).

Beachtliche Beweisanträge sind vom Berufungsgericht nicht übergangen worden. Dem Antrag auf nochmalige Vernehmung der Zeugen, die das Schiff in Brest besichtigt haben, brauchte nicht stattgegeben zu werden, zumal genügend Aufklärung erreicht war. Die Vernehmung eines Sachverständigen, daß die Beklagte nicht damit rechnen konnte, die Ursachen der festgestellten Schäden seien zu Beginn der Reise beseitigt, konnte vom Berufungsgericht angesichts der vorliegenden Beurteilungen der Seetüchtigkeit durch die Fachleute, die als sachverständige Zeugen über ihre Beobachtungen vernommen waren, abgelehnt werden. Die Reparaturrechnungen, die wegen der schiffsbautechnischen Mängel vorgelegt werden sollten, waren für die Frage, ob die Beklagte in dieser Hinsicht ihre Sorgfaltspflicht verletzt habe, angesichts des sonstigen Ergebnisses der Beweisaufnahme bedeutungslos.

Verfahrensfehler des Berufungsgerichts liegen hier-
nach nicht vor. Im übrigen wendet sich die Revision le-
diglich gegen die vom Berufungsgericht an die Sorgfalts-
pflicht der Beklagten zu stellenden, nach Ansicht der
Klägerin zu gering bemessenen Anforderungen, die als
rechtsirrtümlich bezeichnet werden, jedoch ist für sol-
che sachlich-rechtlichen Rügen bei der Anwendung des
hier maßgeblichen Rechts der USA kein Raum. Das gilt
insbesondere von der Rüge der Revision, das Verhalten
der Beklagten stelle bei richtiger rechtlicher Beurtei-
lung ein Verschulden im Verhältnis zu den Ladungsbetei-
ligten dar, weil die Ursache des Geräusches im Getriebe
nicht aufgeklärt und mit erneutem Versagen der Maschine
zu rechnen war.

Dr. Kuhn

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Kellermann