

21

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 180/68

URTEIL

Verkündet am

18. März 1971

H e i l ,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

des Reeders Peter W [REDACTED] , I [REDACTED] , D [REDACTED] -
[REDACTED] [REDACTED]

Beklagten und Revisionsklägers

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die B u n d e s r e p u b l i k Deutschland, vertreten
durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten
durch den Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion
K [REDACTED] in K [REDACTED] , H [REDACTED] [REDACTED] ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. März 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 5. September 1968 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt vom Beklagten unter Berufung auf dessen Haftung als Reeder des MS "Ha P" Schadensersatz wegen der Beschädigung ihres Leuchtdalbens Nr. 4 "L", der das Fahrwasser der T in der Krümmung des Stülper Hu nach West begrenzt.

MS "Ha P" (424 BRT) fuhr am 11. Oktober 1963 abends traveaufwärts. Gegen 22.15 Uhr geriet es gegen den Leuchtdalben "L", der nach Behauptung der Klägerin Schäden erlitt, die seine Erneuerung nötig machten. Die Schiffsführung wurde vom Trave-Lotsen We beraten, der Angestellter im Bundesdienst ist.

- 3 -

Zur Zeit des Unfalls brannte das Feuer des Leuchtdalbens nicht.

Der Beklagte hat MS "Ha P" in Kenntnis der Forderung der Klägerin auf neue Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat mit der Klage die Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 19.870,85 DM nebst Zinsen begehrt. Auf diesen Betrag hat sie ihren Schaden durch das Anfahren des Dalbens beziffert. Sie hat geltend gemacht, der Schiffsführung von MS "Ha P" habe das Fehlen des Leuchtdalbens "L" in der Reihe der Leuchtf Feuer und damit sein Verlöschen auffallen müssen. Bei vorsichtiger Navigation sei die Anfahrung zu vermeiden gewesen. Das Feuer sei ordnungsmäßig instand gehalten und überwacht worden.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt und geltend gemacht, der dunkle Dalben "L" sei infolge regnerischen Wetters trotz guten Ausgucks und vorsichtigen Steuerns nicht rechtzeitig auszumachen gewesen und auch nur leicht angefahren worden.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat den Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht erklärt den auf Zahlung, nicht auf Duldung der Vollstreckung in das Schiff gerichteten Klaganspruch dem Grunde nach uneingeschränkt für gerecht-



fertigt. Eine solche Haftung des Beklagten ließe sich nur begründen, wenn der Klaganspruch auf § 831 BGB gestützt worden wäre. Dem durch ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder den an Bord tätigen Seelotsen Geschädigten steht es frei, zwischen der Haftung nach § 485 HGB unter Nachweis des Verschuldens eines Besatzungsmitglieds, aber dinglicher Haftung des Schiffs, oder der persönlichen Haftung des Reeders nach § 831 BGB ohne Nachweis eines solchen Verschuldens, aber mit Entlastungsmöglichkeit des Beklagten und ohne dingliche Rechte am Schiff zu wählen (RGZ 151, 296). Die Klägerin hat hier ausschließlich § 485 HGB als Klaggrundlage bezeichnet. Dann haftet der Beklagte nur beschränkt-dinglich mit Schiff und Fracht (§ 486 HGB). Eine persönliche Haftung des Reeders kann nur aus § 774 HGB hergeleitet werden, d. h. bei Aussendung des Schiffs auf neue Reise in Kenntnis des Anspruchs und nur begrenzt auf den Erlösanteil. Diese Einschränkung ist bereits im Zwischenurteil nach § 304 ZPO zu machen, weil sie den Grund des Anspruchs betrifft (BGH VersR 1967, 599; vgl. bereits RGZ 61, 293). Nur für die Prozeßzinsen besteht eine unbeschränkte Haftung (RGZ 153, 171).

II. Die hiernach allein in Betracht kommende, nach § 774 HGB eingeschränkte persönliche Haftung des Beklagten als Reeder ist vom Berufungsgericht nicht einwandfrei bejaht worden.

Zutreffend ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß die Haftung des Beklagten für ein etwaiges Verschulden des an Bord tätigen Seelotsen We[REDACTED] gemäß § 485 HGB nicht deshalb entfällt, weil er Angestellter der Klägerin ist. Die Rechtslage ist insofern nicht anders als beim Hahn[REDACTED] Hafenlotsen (BGHZ 50, 250).

Das Berufungsgericht hält ein fahrlässiges Verhalten des Lotsen We[REDACTED] bei der Anfahrung des Leuchtdalbens "L" für erwiesen. Da der Leuchtdalben unstreitig nicht brannte, kommt ein Anscheinsbeweis gegen den Beklagten nicht in Betracht. Der Klägerin obliegt der volle Beweis eines Verschuldens der Führung des MS "Ha[REDACTED] P[REDACTED]". Das Berufungsgericht hat aber keine Beweismwürdigung vorgenommen und keine eigenen Feststellungen getroffen. Es stützt sich lediglich auf das Nachtragsgutachten des Sachverständigen G[REDACTED], der ausgeführt hatte, dem Lotsen habe spätestens auf halber Strecke zwischen den Leuchttonnen "G" und "J" auffallen müssen, daß der Leuchtdalben "L" nicht brannte. Der Dalben "L" ergibt nach den Darlegungen des Sachverständigen mit der Backbordtonne 15 und dem nächsten Leuchtdalben "M" ein typisches Bild der Befeuerung, in dem infolge Erlöschens von "L" ein wesentlicher Teil fehlte. Der Lotse habe sofort nach Zurücklegung der halben Strecke zwischen "G" und "J" nach Kompaß, Karte und Uhr fahren müssen. Dann wäre eine Kollision mit der dunklen Leuchtdalbe "L" vermieden worden.

Bei diesen Darlegungen fehlt die nötige Feststellung des Berufungsgerichts, dem Lotsen habe nach der Wetterlage während der Fahrt zwischen "G" und "J" das "typische Bild" der Feuer vor Augen gestanden. Der Lotse We[REDACTED] hatte als Zeuge ausgesagt, er habe infolge einer starken Regenbö, die bei Tonne "J" einsetzte, schon die Tonne "K" schlecht in Sicht bekommen. Die sonst dort sichtbare Tonne 15 auf der anderen Seite des Fahrwassers habe er nicht sehen können. Auch die nächste Steuerbordtonne "M" habe er nicht ausmachen können. Erst nach der Berührung von "L" habe er "M" gesehen, weil die Regenbö aufhörte und die Sicht besser wurde. Diese Aussage bedurfte ebenso wie die des Steuermanns über die

Sichtverhältnisse (Bl. 125 GA) einer Würdigung, ob sie richtig war oder nicht. Waren sie zutreffend, so entfällt möglicherweise der dem Lotsen vom Berufungsgericht gemachte Vorwurf. Der Sachverständige hatte ausgeführt (Bl. 233), daß der Kurs, der an "K" gut vorbeigeführt hatte und mit 173 Grad rw fortgesetzt wurde, das Schiff gut frei von "L" hätte passieren lassen. Ein Anlaß zur Kursänderung ist hiernach nicht ersichtlich. Auf Grund einer Würdigung der Beweisaufnahme war zu erörtern, ob der Lotse aus dem sich ihm im maßgeblichen Zeitpunkt tatsächlich bietenden Bild der Befeuerung den Schluß ziehen mußte, es liege nicht eine bloße Sichtbehinderung vor, die mehrere Feuer betraf, sondern "L" sei verlöscht und es müsse sofort zur Kontrolle des Abstandes nach der Uhr (2 bis 3 Minuten zwischen "K" und "L") und Überwachung des Kompaßkurses übergegangen werden. Wie der Sachverständige ausführt, achtet die Schiffsführung regelmäßig nur auf das nächste und nicht auf die weiter entfernten Feuer. Die Tonne "K" war jedenfalls, wenn auch spät, in Sicht gekommen. Grundsätzlich kann die Schiffsführung davon ausgehen, daß Seezeichen mit Leuchtanlagen an einer so befahrenen Seeschiffahrtsstraße die vorgeschriebenen Feuer zeigen, wenn keine Meldung über ihr Verlöschen vorliegt. Hiernach war zu prüfen, ob der Lotse ohne Verschulden annehmen konnte, auch "L" werde bei dem intensiven Ausguck durch Kapitän, Steuermann, Rudergänger und Lotsen, wie er behauptet hat, so rechtzeitig in Sicht kommen, daß gegebenenfalls noch auf kurze Entfernung dem Dalben ausgewichen werden konnte.

Gegebenenfalls würde es näherer Darlegung bedürfen, daß der Übergang zur Kompaß- und Zeitkontrolle, nachdem ein

Verlöschen von "L" erkannt werden mußte, bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit überhaupt geeignet war, ein Anfahren des Leuchtdalbens mit größerer Wahrscheinlichkeit zu vermeiden, als wenn durch alle verfügbaren Leute intensiver Ausguck gehalten wurde. Auch war zu erörtern, ob die Kontrolle des Kurses am Kompaß und der Zeitdifferenz in einer kurzen Krümmung im engen Fahrwasser überhaupt ein geeignetes Mittel war, um sicherzustellen, daß das Schiff nicht an einen nicht brennenden Leuchtdalben am Rande des Fahrwassers geriet. Hierüber müßte, wenn erforderlich, angesichts der abweichenden Meinung der Sachverständigen in der Schuldfrage ein Obergutachten eingeholt werden, das auf Grund der besonderen Verhältnisse des vorliegenden Falles die an die Schiffsführung bezüglich der Kursbestimmung zu stellenden Anforderungen im einzelnen zu erörtern hätte.

Jedenfalls ist für die Annahme einer Ersatzpflicht des Beklagten die eindeutige Feststellung eines Sachverhalts durch das Berufungsgericht selbst unter näherer Würdigung der im einzelnen in der Beweisaufnahme hervorgetretenen Umstände unerlässlich, der ein Verschulden der Schiffsführung durch konkrete unrichtige Handlungen oder Unterlassungen erkennen läßt. Die eingehende Feststellung des Schuldvorwurfs nach Erörterung mit den Parteien war um so mehr geboten, als ein anderer Sachverständiger kein Verschulden angenommen hatte und in derselben Nacht ein anderer erfahrener Lotse das Verlöschen von "L" erst bemerkt haben soll, als er an der falschen Seite vorbeigefahren war (Aussage Zeuge Wildeboer Bl. 62). Bleibt der Sachverhalt ungeklärt, so würde dies zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin gehen. Das Risiko, daß ein Schiff im engen gekrümmten Fahrwasser bei Dunkelheit und schlechter Sicht sich etwas zu

weit nach Steuerbord hält, um mit Sicherheit nicht ins Gegenfahrwasser zu kommen, und dabei gegen ein Leuchtzeichen gerät, das wider Erwarten verlöscht ist, muß im allgemeinen die Klägerin tragen.

Die Sache war daher unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann