

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 182/66

URTEIL

Verkündet am

1. April 1968

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Karl S [REDACTED], N [REDACTED], L [REDACTED] str. [REDACTED],
Inh. Karl S [REDACTED], ebenda,
2. Sigmund R [REDACTED], Schiffsführer von MS "Schloß Heidelberg",
Anschrift Firma Karl S [REDACTED], N [REDACTED], L [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Eichaufnehmer i.R. Walter A [REDACTED], O [REDACTED],
K [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. h. c. [REDACTED] .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. April 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 23. August 1966 wird unter teilweiser Ergänzung dieses Urteils im Kostenpunkt zurückgewiesen, und zwar die Revision der Beklagten zu 1 mit der Maßgabe, daß die Haftung der Beklagten zu 1 zum Ersatz allen weiteren Schadens nur im Rahmen der §§ 4 Abs. 1, 114 BSchG besteht.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens werden dem Kläger 2/3 auferlegt. Im übrigen bleibt die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens dem Schifffahrtsgericht St. Goar überlassen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt, soweit über diese Kosten nicht bereits durch den Beschluß vom 5. Februar 1968 - das sind 2/3 der bis dahin in der Revisionsinstanz entstandenen Kosten - entschieden worden ist.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, der freiberuflicher Eichaufnehmer war, wurde am 30. September 1963 bei der Eichaufnahme des MS "Schloß Heidelberg" durch das Hochschnellen eines Schiffsdrahtes erheblich verletzt. Er nimmt hierwegen die Beklagte zu 1 (künftig "die Beklagte") als Eignerin und den Beklagten zu 2 (künftig "der Beklagte") als Führer des MS auf Schadensersatz in Anspruch.

Das Schiff lag an diesem Tag linksrheinisch im Andernacher Hafengebiet und wurde an der Verladeanlage der Firma W [REDACTED] (km 612,4) mit Bims Kies beladen. Vor der Verladeanlage stehen in einer Entfernung von etwa 15 m vom Ufer parallel zu diesem drei Dalben, an die sich die Schiffe bei der Beladung hinlegen. Gegen Ende der Beladung des MS "Schloß Heidelberg" kam der Kläger auf Veranlassung des Beklagten zur Eichaufnahme an Bord. Nachdem die Ladung über Förderband in Raum 2 eingebracht war, zeigte sich, daß der Raum 6 nachgeladen werden mußte. Um den Raum 6 unter das Förderband zu bringen, verholte der Beklagte das Schiff stromaufwärts. Dabei wurde der von der vorderen Steuerbordpollerbank zu einem Landpoller ausgehende Vordraht vom Matrosen Hager auf etwa die Hälfte seiner vorherigen Länge von 60 m verkürzt. Der ebenfalls von der vorderen Steuerbordpollerbank ausgehende und am mittleren Festmacher des mittleren Dalbens befestigte Laufdraht wurde nicht umgesetzt, sondern entsprechend gefiert. Auch legte der beklagte Schiffsführer wegen der Länge des Förderbandes das Heck des Schiffes nach Backbord ab. Nach dem Verholen begab sich der Matrose Hager nach hinten, um die hintere Backbordeiche zu beobachten. Auf sein Zeichen hin wies der



Beklagte die Verladearbeiter an, das Laden einzustellen. Der Kläger hatte inzwischen die hintere Eiche auf der Steuerbordseite abgelesen und war nach mittschiffs gegangen, um dort die Eiche aufzunehmen. Während der beklagte Schiffsführer aus einer Schublade im Steuerstuhl den Eichschein entnahm, beugte sich der Kläger über die Bordwand vor, um die Skala mittschiffs abzulesen. In diesem Augenblick schnellte der Laufdraht hoch, traf den Kläger am Oberkörper und gleich danach nochmals zwischen Hals und Kinn. Dann fiel der bewußtlos gewordene Kläger ins Wasser; er wurde von der Besatzung geborgen.

Der Kläger ist der Meinung, das Schiff sei nicht ordnungsgemäß festgemacht worden. Durch das Verholen sei der Laufdraht zu lang geworden, er habe durchgehangen und sich zwischen der Bordwand und dem oberen Dalben eingeklemmt. Als der Beklagte den Eichschein holen wollte, habe er das Ruder losgelassen und auch nicht festgestellt. Dadurch und infolge der noch laufenden Maschine habe sich das Schiff, da das Schraubenwasser auf das Ruder drückte, stromrecht aufgestreckt, so daß der Laufdraht freigekommen und hochgeschnellt sei. Die Drähte hätten auch durch den Matrosen überwacht werden müssen. Ihn, den Kläger, treffe keine Schuld, da er den unter der Wasseroberfläche befindlichen Laufdraht nicht habe sehen können.

Die Beklagten bestreiten, daß der Laufdraht durchgehangen und sich eingeklemmt habe. Der Beklagte habe auf den Zuruf des Matrosen, daß die Eiche stimme, das Schiff in den Dalben zurückfallen lassen und das Ruder festgestellt. Das sei auch noch der Fall gewesen, als er den Eichschein aus der Schublade genommen habe. Die Bewegung

des Drahtes sei durch vorbeifahrende Schiffe verursacht worden. Der Unfall beruhe auf dem alleinigen Verschulden des Klägers, der den Verlauf des Drahtes hätte wahrnehmen müssen.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen; das Schiffahrtsobergericht hat ihr dem Grunde nach zu 1/3 stattgegeben und sie im übrigen abgewiesen, die Kostenentscheidung jedoch dem Schiffahrtsgericht im vollen Umfang vorbehalten. Der Kläger hat seine Revision vor Beginn der mündlichen Verhandlung zurückgenommen. Die Beklagten wollen mit ihrer Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, die völlige Klagabweisung erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Schiffahrtsobergericht ist zu der Überzeugung gekommen, daß der Laufdraht zwischen Schiff und Dalben verklemmt gewesen und freigekommen und hochgeschnellt sei, als sich das Schiff nach Beendigung der Beladung wieder stromrecht gelegt habe, also das Hinterschiff an den (unteren) Dalben beigefallen sei. Auf vorbeifahrende Schiffe könne der Unfall nicht zurückgeführt werden, denn wenn der Draht durch die von vorbeifahrenden Schiffen etwa ausgehende Wasserstandsbewegung zunächst seine Spannung verloren und bei der danach einsetzenden Rückbewegung wieder rack geworden wäre, so wäre er weich federnd rack geworden und nicht plötzlich und zweimal kurz nacheinander hochgeschnellt.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen und werden auch von der Revision der Beklagten nicht angegriffen.

II. 1. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Beklagte habe den Unfall verschuldet. Bei Anwendung der ihm obliegenden Sorgfalt hätte er erkennen müssen, daß der Draht verklemmt gewesen sei und dadurch eine Gefahrenlage durch mögliches Hochspringen geschaffen worden sei. Die Festmachestelle am Dalben sei 2 m höher gelegen als die an der vorderen Pollerbank. Der Beklagte hätte sehen müssen, daß der Draht zwischen diesen beiden Befestigungsstellen nicht mehr rack gewesen sei, sondern in Bucht gehangen habe, als er das Heck des Schiffes stromwärts nach Backbord gelegt habe und dadurch der Bug nach Steuerbord auf den Dalben zu gegangen sei. Falls seine Aufmerksamkeit durch das Nachlademanöver zu sehr in Anspruch genommen worden sei, hätte er den Matrosen Hager an der vorderen Pollerbank zur Beobachtung der Drähte stehen lassen müssen. Daß allgemein von Drähten, die vom Schiff zum Land gingen, eine nicht unbeträchtliche Gefahr für die in der Nähe befindlichen Personen ausgingen, hätten die Beklagten zum Mitverschulden des Klägers selbst vorgetragen. Der Beklagte habe damit gerechnet und es geduldet, daß der Kläger mit der Eichaufnahme begonnen habe, während noch das Schiff die letzten Bewegungen bis zu seinem stromrechten Beilegen ausgeführt habe. Wenn der Beklagte pflichtgemäß erkannt hätte, daß der Laufdraht verklemmt gewesen sei, hätte er den Kläger entsprechend wahrschauen müssen.

Der Beklagte hatte wegen Verletzung der ihm als Schiffsführer obliegenden Verkehrssicherungspflicht nach §§ 823 Abs. 1, 847 BGB. Die Beklagte hatte für das Verschulden des Beklagten dinglich und beschränkt persönlich nach §§ 3, 4, 114 BSchG, und zwar auch hinsichtlich des Schmerzensgeldanspruches, außerdem zusätzlich nach §§ 242, 278 BGB für den Vermögensschaden unter dem Gesichtspunkt

des "außervertraglichen Kontakts" (so Soergel-Siebert BGB 10. Auflage Anm. 105 zu § 242).

2. Die Revisionsrügen haben keinen Erfolg.

Die Revision kann nichts dagegen vorbringen, daß der Beklagte das Verklemmen des Laufdrahtes und die daraus entstehende Gefahrenlage hätte erkennen müssen. Diese Gefahrenlage hat der Beklagte geschaffen, der das Schiff verholte, dabei das Heck des Schiffes vom Dalben nach Backbord ablegte, wodurch sich der Bug des Schiffes nach Steuerbord zum oberen Dalben legte und den Draht einklemmte, und dann unter stets laufender Maschine das Heck des Schiffes wieder zum mittleren Dalben zurückfallen ließ, wodurch der eingeklemmte Draht freikam und emporschnellte. Diese vom Beklagten schuldhaft herbeigeführte Gefahrenlage wird nicht deshalb rechtlich bedeutungslos, weil den Kläger ein erhebliches Mitverschulden an dem Unfall trifft. Zu Unrecht hebt die Revision darauf ab, die Gefahr sei "offenkundig" gewesen. Der Beklagte hat selbst nicht erkannt, daß der Draht eingeklemmt war. Es kann keine Rede davon sein, daß der Beklagte in der von ihm geschaffenen, aber nicht erkannten Gefahrenlage darauf hätte vertrauen dürfen, daß der an Bord befindliche Kläger als "Fachmann" die Gefahr erkennen würde. Für die Behauptung der Revision, der Kläger habe sich bewußt in eine Gefahrenlage hinein begeben, fehlt es an jeder Grundlage. Die Revision hat auch nicht recht, wenn sie meint, die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Beklagten würden überspannt, wenn verlangt werde, der Beklagte hätte, wenn er schon selbst nicht die Drähte aus irgend einem Grunde beobachten konnte, den Matrosen damit beauftragen müssen. Nach den eigenen Angaben des Beklagten im Ermittlungsverfahren wußte er, "daß die Meerung nicht gerade die beste" war. Statt den ursprünglich 30 - 40 m langen Laufdraht

umzusetzen, hat man ihn ganz erheblich gefiert, so daß er nunmehr mittschiffs am vorderen Dalben vorbeilief, wo er sich dann festklemmte. Bei dieser nicht sehr sachgerechten Art des Festmachens des Schiffes hat es das Berufungsgericht mit Recht für notwendig erachtet, daß der Draht besonders beobachtet werden mußte. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht ferner festgestellt, der Beklagte habe damit gerechnet, daß der Kläger mit der Eichaufnahme beginnen würde, bevor das Schiff die letzten Bewegungen bis zu seinem stromrechten Beilegen ausgeführt haben würde. Im übrigen kommt es hierauf nicht entscheidend an, da der Beklagte auch dann haften würde, wenn sich der Kläger nicht zum Zwecke des Ablesens der Skala, sondern aus irgend einem anderen Grund über die Bordwand gebeugt hätte.

Bei diesem Sachverhalt ist im angefochtenen Urteil zutreffend die Haftung des Beklagten auf die Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht gegründet (§ 823 Abs. 1, 842 f, 847 Abs. 1 BGB). Die zusätzliche (adjektivische) Haftung der Beklagten ergibt sich aus § 3 Abs. 1 BSchG. Sie umfaßt auch die Haftung für den gegen den Beklagten gerichteten Schmerzensgeldanspruch (Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl., BSchG § 3 Anm.5a), ist aber ihrem Umfang nach beschränkt durch §§ 4 Abs. 1 Nr. 3, 114 BSchG.

Die Erörterungen im angefochtenen Urteil über die Haftung der Beklagten zu 1 unter dem Gesichtspunkt des "außervertraglichen Kontakts" und die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe können auf sich beruhen, da sowohl die Leistungsklage als auch die Feststellungsklage (letztere nach der Fassung, die sie in der Berufungsinstanz erhalten hat) nur die dingliche und die beschränkt persönliche

Haftung der Beklagten zu 1 zum Ziele haben, diese Haftung sich aber bereits nach den im vorhergehenden Absatz bezeichneten Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes gegeben ist.

III. Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht ein Mitverschulden (§ 254 BGB) des Klägers in Höhe von 2/3 angenommen. Wenn die Revision der Beklagten meint, es hätte bei der Schadensverteilung berücksichtigt werden müssen, daß der Beklagte "notgedrungen" den Kläger habe an Bord lassen "müssen", so kann dem nicht gefolgt werden. Hierauf kommt es nicht an. Erheblich ist allein, daß sich der Kläger befugterweise auf dem Schiff befand.

Hiernach hat das Berufungsgericht zutreffend die Schadensersatzpflicht der Beklagten in Höhe von einem Drittel des Schadens angenommen und im übrigen die Klage abgewiesen. Die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten beruht auf § 840 BGB.

Der Kläger hat im zweiten Rechtszug seine gegen die Beklagte zu 1 gerichtete Feststellungsklage auf die Haftung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz beschränkt. Insoweit erschien es angezeigt, den Urteilsausspruch klarzustellen.

Dr.Kuhn

Dr.Nörr

Liesecke

Dr.Schulze

Fleck