

je

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 258/63

URTEIL

Verkündet am
11. Oktober 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Schiffseignerin A. H. W. [REDACTED], R. [REDACTED], D. [REDACTED],
[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Gemeinschaftsbetrieb E. [REDACTED] und H. [REDACTED] GmbH,
D. [REDACTED], F. [REDACTED]-I. [REDACTED]-Straße [REDACTED],
vertreten durch Direktor E. B. [REDACTED] und Direktor
P. C. [REDACTED],

2. den Kranführer Ludwig L. [REDACTED],
zu laden bei der Beklagten,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Oktober 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 11. Oktober 1963 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des 1617 t großen, im Jahre 1899 erbauten Kahns "A [REDACTED]". Die Beklagte zu 1) betreibt die Beladung und Entladung von Schiffen im Hafen Schwelgern. Der Beklagte zu 2) ist als Kranführer bei ihr angestellt.

Anfang Februar 1961 beförderte der Kahn "A [REDACTED]" eine der A [REDACTED]-T [REDACTED]-Hütte gehörige Ladung von Abbränden von Amsterdam nach Schwelgern. Die 1621 t schwere Ladung war in den 12 Räumen des Schiffes untergebracht. Am 9. Februar 1961 begann die Beklagte zu 1) im Auftrage der Ladungseigentümerin mit der Löschung des Schiffes. Für die Löscharbeiten setzte sie 2 Kräne ein. Einer dieser Kräne wurde vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt.

Nachdem ein Teil der Ladung gelöscht war, brach der Kahn in der Mitte nach oben durch. Die noch im Schiff befindliche Ladung konnte durch Einsatz von Pumpen im wesentlichen gerettet werden.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten Ersatz des an ihrem Schiff entstandenen Kaskoschadens, des Werftschlepplohnes, der Expertisekosten und des Nutzungsverlustes während der Dauer der Reparatur des Schiffes. Ferner macht sie den ihr von der A- -T- -Hütte bzw. deren Versicherer abgetretenen Anspruch auf Ersatz des Anteils der Ladung an den Havarie-grosse-Kosten gegen die Beklagten geltend. Sie verlangt Ersatz von insgesamt 35 923,03 hfl und 10 728,04 DM nebst Zinsen.

Die Klägerin hat behauptet:
Der Schiffsführer ihres Kahns habe den Verlademeister der Beklagten zu 1) angewiesen, einen Kran in den Räumen 3, 5 und 7 und den anderen in den Räumen 11 und 9 arbeiten zu lassen. Danach habe in dem an einem der Enden des Schiffes befindlichen Raum 1 weitergearbeitet werden sollen. Die Löschanweisung sei fachgerecht gewesen; ein dabei etwa unterlaufener Fehler sei für den Unfall jedenfalls nicht ursächlich gewesen. Der Bruch des Schiffes sei allein darauf zurückzuführen, daß der Beklagte zu 2) entgegen einem ausdrücklichen Verbot des den Schiffsführer vertretenden Matrosen V mehrere Greiferladungen aus dem in der Schiffsmitte befindlichen Raum 6 entnommen habe. V habe den Beklagten zu 2) angewiesen, das von diesem eigenmächtig begonnene Löschen der Ladung aus Raum 6 einzustellen und die Löscharbeiten in Raum 1 fortzusetzen. Auf Bitten des Beklagten zu 2) habe der Matrose ihm dann gestattet, eine weitere Greiferfüllung aus Raum 6 zu heben. Ungeachtet wiederholter Wahrschau habe der Beklagte zu 2)



aber das Löschen aus Raum 6 fortgesetzt und noch 3 weitere Greiferladungen entnommen. Nunmehr sei das Schiff plötzlich gebrochen.

Die Beklagten haben die Behauptung der Klägerin bestritten und vorgetragen:

Der Kahn "A" sei entsprechend den Anweisungen der Schiffsführung gelöscht worden. Der Schiffsführer des Kahns habe den Verlademeister gegen 12.30 Uhr angewiesen, mit der Löschung in den Räumen 3, 5, 7 und 9 zu beginnen. Um 13 Uhr sei der zweite, vom Beklagten zu 2) geführte Kran eingesetzt worden. Nachdem dieser einige Greiferfüllungen aus Raum 7 entnommen habe, sei er vom Matrosen V auf Raum 6 angesetzt worden. Nachdem der Beklagte zu 2) auch aus diesem Raum nur wenige Greiferfüllungen gehoben habe, sei er von V angewiesen worden, die Löscharbeiten in Raum 2 fortzusetzen. Bevor der Kranführer dieser Aufforderung jedoch habe nachkommen können, sei das Schiff in der Mitte durchgebrochen. Der Bruch des Schiffes sei allein darauf zurückzuführen, daß die Führung des Kahns "A" das Schiff nicht fachgerecht habe löschen lassen. Es hätte mit der Löschung zunächst an den Enden des Schiffes begonnen werden müssen, nicht aber in Schiffsmitte.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu Hälfte für gerechtfertigt erklärt, das Schiffahrts-obergericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen.

Entscheidungsgründe:

I. In Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen, der Unfall sei durch Zusammenwirken des Verschuldens des beklagten Kranführers und des Verschuldens der Kahnbesatzung herbeigeführt worden. Hinsichtlich des allein noch im Streit befindlichen unfallursächlichen Mitverschuldens der Kahnbesatzung hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Eine fachgerechte Entladung des Schiffes erfordere, daß bis zur letzten Phase des Entladungsvorganges die in der Schiffsmitte befindliche Ladung ein geringes Übergewicht gegenüber der Ladung in den anderen Schiffsräumen besitze, damit sich die Elastizitätsveränderung, d.h. der Rückgang der Durchbiegung des Schiffes nach unten und der Übergang zu der bei einem leeren Schiff vorhandenen leichten Aufbiegung nach oben ohne Gewalt vollziehen könne. Daher müsse die Löschung der Fracht von den Schiffsenden aus zur Schiffsmitte erfolgen. Es bestünden erhebliche Bedenken, ob die von der Kahnbesatzung erteilte Löschanweisung dieser allgemein bekannten Grundregel entsprochen habe. Es könne dahinstehen, ob diese Anweisungen dahin gegangen seien, zunächst in den Räumen 3, 5, 7, 9 und 11 zu löschen (Behauptung der Klägerin) oder lediglich in den Räumen 3, 5, 7 und 9 (Behauptung der Beklagten). Jedenfalls sollten die an den äußersten Schiffsenden befindlichen Räume 1, 2 und 12 nicht entladen werden; auch seien die Kranführer nicht angewiesen worden, aus dem in der Schiffsmitte befindlichen Raum 7 geringere Mengen zu entnehmen als aus den anderen Räumen. Jedoch bedürfe es keiner Entscheidung, ob schon die erteilten Anweisungen über die Reihenfolge der Löscharbeiten einen fahrlässigen Ver-

stoß gegen die der Schiffsführung obliegende Sorgfaltspflicht darstelle. Jedenfalls habe die Führung des Kahn^{es} gegen die ihr gemäß § 7 Abs. 1 BSchG obliegende Sorgfaltspflicht verstoßen, indem sie zugelassen habe, daß der Kahn entgegen der Grundregel gelöscht worden sei. Es stehe auf Grund der Beweisaufnahme fest, daß die Ladung aus den Räumen 3, 5, 7 und 9 - und zwar in Raum 3, 5 und 7 jeweils bis zur Hälfte des in diesen Räumen befindlichen Frachtgutes - ohne Beanstandung der Schiffsbesatzung entnommen worden sei. Durch dieses der genannten Grundregel widersprechende Entladeverfahren sei der Kahn bereits vor der weisungswidrigen Entnahme der drei oder vier Greiferfüllungen aus Raum 6 in einen Spannungszustand geraten, der die Sicherheit des Schiffes auf das äußerste gefährdet habe. Ohne einen solchen Spannungszustand hätte die Entnahme dieser wenigen Greiferfüllungen nicht zum Bruch des schwer beladenen Kahn^{es} führen können. Unter gröblicher Verletzung ihrer Sorgfaltspflicht habe die Kahnbesatzung ihr Schiff gefährdet und dadurch den Schaden mitverursacht, mögen auch keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür bestehen, daß es ohne Mißachtung der Anweisung der Schiffsführung durch den beklagten Kranführer, die Entnahme von Ladung aus Raum 6 einzustellen, zum Bruch des Schiffes gekommen wäre. Für das schuldhafte Verhalten der Kahnbesatzung habe der Schiffeigner auch im Rahmen des § 254 BGB einzustehen. Das Unfallursächliche Verschulden des beklagten Kranführers überwiege nicht solchermaßen, daß die Festsetzung einer für die Klägerin günstigeren Haftungsquote gerechtfertigt erscheine.

II. Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsangriffen stand.

1. Um die Ausführungen des Berufungsgerichts über den das Schiff gefährdenden Spannungszustand, der Bereits vor Entnahme von Ladung aus Raum 6 bestanden habe, zu bekämpfen, meint die Revision, das Berufungsgericht habe davon ausgehen müssen, daß sechs Greiferfüllungen aus Raum 6 entnommen gewesen seien, als das Schiff gebrochen sei. Das Berufungsgericht hat jedoch, ohne es auf die Beweislast abzustellen, auf Grund der Beweisaufnahme und der eigenen Einlassung der Klägerin rechtsfehlerfrei festgestellt, daß es nur drei oder vier Greiferfüllungen gewesen seien. Das muß die Revision hinnehmen.

2. Die Revision ist der Auffassung, es hätte berücksichtigt werden müssen, daß entgegen der erteilten Weisung keine Ladung aus dem im Hinterschiff liegenden Raum 11 entnommen worden sei. Das Schiffsgerichtsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, es sei über eine Entnahme von Ladung aus Raum 11 keine Weisung erteilt worden; das Schiffsgerichtsgericht hat hierzu keine Feststellungen getroffen. Beweispflichtig für den Inhalt der erteilten Weisung ist die Klägerin, da bei positiven Forderungsverletzungen auch im Falle des § 254 BGB den Gläubiger insoweit die Beweislast trifft, als es sich um in seinem Herrschafts- oder Gefahrenbereich liegende Umstände handelt. Selbst wenn aber die Behauptung der Klägerin zuträfe, würde, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, ein von der Klägerin zu vertretendes Verschulden darin liegen, daß das die Löschung beaufsichtigende Besatzungsmitglied es zugelassen hat, daß nicht aus Raum 11 - und zwar in erster Linie - Ladung entnommen worden sei.

3. Die Revision wendet sich gegen die Feststellung im angefochtenen Urteil, daß der Kahn vor der Entnahme

der wenigen Greiferfüllungen aus Raum 6 in einen Spannungszustand geraten sei, der die Sicherheit des Schiffes auf das äußerste gefährdet habe. Nach dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen müsse nur in den Räumen 6 und 7 ein Übergewicht gegenüber den anderen Räumen vorhanden bleiben. Nehme man die in den Räumen 6 und 7 befindliche Ladung zusammen, so seien diese vor der Entnahme von Ladung aus Raum 6 nur zu 1/4 als geleert anzusehen gegenüber der hälftigen Leerung der Räume 3 und 5.

Diese Ausführungen sind nicht geeignet, die Feststellung im angefochtenen Urteil zu erschüttern. Die Revision berücksichtigt nicht, daß sich Raum 5 nahe an der Schiffsmitte befindet, die Entnahme von Ladung aus Raum 5 also den Schwimmauftrieb mittschiffs begünstigte. Da sich Raum 3 nicht in der Nähe des Schiffsendes befindet, konnte die Entnahme der Hälfte der Ladung aus diesem Raum das in der Schiffsmitte vorhandene Untergewicht nicht ausgleichen, geschweige denn das erforderliche Übergewicht der Schiffsmitte herbeiführen. Daran ändert nichts, daß im Zeitpunkt des Bruches des Schiffes der andere Kran in Raum 9 arbeitete (Aussage des Verladearbeiters P.) oder im Raum 11 mit der Löschung begann (Aussage des Matrosen V.).

Da die Schiffsmitte kein Übergewicht aufwies, konnte das Berufungsgericht unter Berücksichtigung der Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen, dem das Gericht gefolgt ist, die Feststellung treffen, daß der Kahn schon vor der Entnahme der wenigen Greiferfüllungen durch schuldhaften Verstoß gegen die Grundregel des Entladens in einen gefährlichen Spannungszustand geraten war.

Der Einholung eines weiteren Gutachtens bedurfte es hierzu nicht.

4. Vergeblich greift die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts an, der Bruch des Schiffes sei durch das Verschulden der Schiffsbesatzung mitverursacht worden. Das Berufungsgericht geht davon aus, es seien hinreichende Anhaltspunkte weder dafür vorhanden, daß der schuldhafte Verstoß der Schiffsbesatzung gegen die Grundregel allein den Schaden veruracht hätte, noch dafür, daß die geringfügige Entnahme von Ladung aus Raum 6 durch das weisungswidrige Verhalten des beklagten Kranführers für sich allein zum Bruch des Schiffes geführt hätte, wenn das Schiff sich nicht schon vorher in äußerster Gefahrenlage befunden hätte; lediglich das Zusammenwirken beider Umstände habe den Unfall herbeigeführt. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Schiff durfte nicht in eine derartige Gefahrenlage gebracht werden, daß schon die Entnahme einer geringfügigen Ladungsmenge in der Schiffsmitte den Bruch des Kahnes herbeiführen konnte. Es liegt nicht außerhalb aller Lebenserfahrung, daß aus einer solchen von der Schiffsbesatzung herbeigeführten Gefahrenlage durch unsachgemäßes und weisungswidriges Verhalten eines anderen ein Schaden entsteht. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht der Schiffsbesatzung die Herbeiführung dieser Gefahrenlage zugerechnet.

5. Die vom Tatrichter vorgenommene Ursachen- und Schuldabwägung läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen. Wenn der Kranführer einerseits verbotswidrig gehandelt hat, so hat andererseits die Schiffsbesatzung durch Herbeiführung des gefährlichen Spannungszustandes in höherem

Maß den Unfall verursacht; auch ihre Schuld, die in dem Verstoß gegen eine Grundregel der Löschung derartiger Ladung bei einem solchen Kahn liegt, ist erheblich.

III. Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck