

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 42/65

URTEIL

Verkündet am
23. Februar 1967
Heil,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Theodorus Lo [REDACTED], Ge [REDACTED],
Ho [REDACTED],
2. des Schiffsführers Jacobus Lo [REDACTED], Z [REDACTED], Ho [REDACTED].

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

gegen

" A [REDACTED] " Versicherungs-Aktiengesellschaft,
Ha [REDACTED], Ba [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Februar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 22. Dezember 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht als Rechtsnachfolgerin der Ladungsempfänger Schadensersatzansprüche in Höhe von 42 795,75 DM aus einem Schiffsunfall geltend. Sie ist Versicherer von 231,605 Tonnen Stahl- und Eisenpartien, die sich als Ladegut an Bord des 291 t großen MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" befanden. Den Transport des Gutes auf dem Wasserweg von DÜ [REDACTED] nach St [REDACTED] hatte die Firma D [REDACTED] "Schiffahrt und Spedition", Ro [REDACTED], für die Firma KI [REDACTED]-Werke AG, Hag [REDACTED]-H [REDACTED], im Juli 1961 übernommen. Für diesen Transport bediente sich die Firma D [REDACTED] des gemieteten Motorschiffes "S [REDACTED] M [REDACTED]", das am Unfalltage vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde und dessen Eigner der Beklagte zu 1 ist.

Am 29. Juli 1961 befand sich der Beklagte zu 2 mit

dem MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" auf der Bergreise auf dem Rhein in Ma[REDACTED], wo er anlegte. Nach dem Mittagsaufenthalt in Gaststätten kehrte er gegen 14 Uhr an Bord zurück und setzte seine Bergreise fort. Oberhalb der Südbrücke lief "S[REDACTED] M[REDACTED]", die eine höhere Fahrstufe hatte, dem linksrheinisch zu Berg fahrenden Schleppzug "Rh[REDACTED]" auf. Dieser überholte seinerseits den Schleppzug "Sy[REDACTED]". Vor der damals im Bau befindlichen Weisenauer Brücke richtete MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" seinen Kurs nach Steuerbord, um die Brückendurchfahrt zu gewinnen. Beim Aufstrecken stieß das Steuerbordachterschiff von "S[REDACTED] M[REDACTED]" am Bug des MS "Rh[REDACTED]" an und blieb infolge Verfangens des Bugankers von MS "Rh[REDACTED]" an den Achterschiffaufbauten von "S[REDACTED] M[REDACTED]" hängen. Durch diese Kollision geriet "S[REDACTED] M[REDACTED]" in Querlage - mit dem Kopf in Richtung auf das linksrheinische Ufer - und kam somit zwerch vor das inzwischen aufgekommene MS "Sy[REDACTED]" zu liegen. Dem Schiffsführer von MS "Sy[REDACTED]" war es nicht möglich, auf die kurze Entfernung sein Schiff anzuhalten. MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" wurde von MS "Sy[REDACTED]" mittschiffs gerammt. Infolge der großen Leckage sank MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" bei Stromkilometer [REDACTED] innerhalb weniger Minuten auf Grund. Der Beklagte zu 2 wurde durch die Besatzung von MS "Rh[REDACTED]" gerettet und übernommen.

Der Beklagte zu 2, der vor dem Unfall Alkohol zu sich genommen hatte, wurde wegen fahrlässiger Transportgefährdung in Tateinheit mit Übertretung der RhSchPVO (§§ 315, 316, 73 StGB, 4, 37 RhSchPVO) anstelle einer an sich verwirkten Gefängnisstrafe von 10 Wochen zu einer Geldstrafe von 1.050,- DM rechtskräftig verurteilt.

Die Klägerin macht die Beklagten für den Schaden verantwortlich, da der Beklagte zu 2 infolge Alkoholgenusses fahruntüchtig gewesen sei und grob fahrlässig den Unfall verschuldet habe.



Die Beklagten haben die Sachlegitimation der Klägerin bestritten, weil nach den Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen - KB -) der Firma D. Scheepvaart Mij, die dem Transport unstreitig zugrunde lagen, die Abtretung von Ersatzansprüchen verboten sei. Sie haben weiter geltend gemacht, sie seien durch diese KB von der Haftung für jedes Verschulden des Schiffsführers freigezeichnet, so daß es nicht darauf ankomme, ob der Unfall auf grobe Fahrlässigkeit des Beklagten zu 2 zurückzuführen sei, was bestritten werde.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Nach rechtsfehlerfreier Bejahung der Sachbefugnis der Klägerin stellt das Berufungsgericht fest:

Der Beklagte zu 2 habe angegeben, er sei an Alkohol nicht gewöhnt; bis zum Unfall habe er, nachdem er die Fahrt um 5.30 Uhr angetreten gehabt habe, lediglich ein Käsebrot zu sich genommen und einige Tassen Kaffee getrunken; in der Mittagspause habe er zwei Wirtschaften aufgesucht und allenfalls 6 Glas Bier getrunken, ohne etwas gegessen zu haben. Alle Zeugen hätten im Strafverfahren ausgesagt, der Beklagte zu 2 sei im Bereich der Ma. Eisenbahnbrücke - dort habe er nach seinen eigenen Angaben das Ruder geführt - im Zickzackkurs gefahren, der sich durch unvermittelte harte Kursänderung

gekennzeichnet habe. Diese Kursänderungen seien von sämtlichen Zeugen als völlig unverständliche und unerklärliche Manöver angesehen worden. Ein Teil der Zeugen habe an einen Ruder-schaden von "S■■■■ M■■■■ ■■■■" geglaubt, der aber nicht vorge-
legen habe. Die Blutuntersuchung habe 1,35 bis 1,7 ‰ Bluta-
koholgehalt ergeben. Hiernach stehe überzeugend fest, daß der
Schiffsführer unter beträchtlicher Alkoholeinwirkung gestanden
habe; aus seinem unverständlichen Zickzackkurs ergebe sich,
daß er nicht mehr in der Lage gewesen sei, sein Schiff ord-
nungsgemäß zu führen, und daß er dadurch eine große Gefahren-
lage für die Schifffahrt herbeigeführt habe.

Das Berufungsgericht legt zutreffend dar, daß die KB durch
Bezugnahme in den Konnossementen (Ladescheinen) Inhalt des
Frachtvertrages zwischen der Firma D■■■■ und der Absenderin
geworden seien und infolge der Annahme der Konnossemente
durch die Empfänger auch für das Rechtsverhältnis zwischen
der Firma D■■■■ und den Empfängern verbindlich geworden seien.
Das Berufungsgericht legt ferner die in den KB enthaltenen
Freizeichungsklauseln dahin aus, daß diese auch zugunsten
der Schiffsbesatzungen wirkten und auch einen Ausschluß für
außervertragliches Verschulden herbeiführen könnten. Das könne
jedoch nach dem Parteiwillen nur für die üblichen Risiken gel-
ten, mit denen zu rechnen sei, für die immer wieder vorkommen-
den Nachlässigkeiten, den Leichtsinns oder sonstiges nauti-
sches Versagen der Schiffsbesatzungen. Dagegen beziehe sich
der Haftungsausschluß nicht auf solche Fälle grober Fahrlässig-
keit, mit denen eine Partei billiger- und gerechterweise
nicht rechnen könne. Das sei der Fall, wenn ein Schiffsführer
durch Alkoholmißbrauch fahruntüchtig sei und es infolgedessen
zu einem Unfall komme. So liege der Fall hier. Die Beklagten
könnten sich daher nicht auf die Freizeichnung berufen.

II. Die Revision greift die Feststellungen im angefochtenen Urteil mit Verfahrensrügen an und bittet um Nachprüfung der Auslegung der Freizeichnungsklauseln.

III. Die Erörterung der Verfahrensrügen der Revision könnte unterbleiben, wenn schon die Freizeichnung zur Klageabweisung führen müßte. Das ist jedoch nicht der Fall. Die KB der Firma D■■■■ sind ausländische allgemeine Geschäftsbedingungen, die der freien Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen sind (BGH VersR 1966, 441 = WM 1966, 450 = Hansa 1966, 1613). Die Revision muß daher die Auslegung dieser KB durch das Berufungsgericht hinnehmen.

Auch die Verfahrensrügen der Revision sind nicht begründet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat seine Feststellungen, die denen des Rheinschiffahrtsobergerichts entsprechen, auf Grund der Strafakten getroffen, die auf Antrag der Klägerin ohne Widerspruch der Beklagten zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung und des Beweises gemacht worden waren. Das ist nicht zu beanstanden, auch insoweit nicht, als der Rheinschiffahrtsrichter des Zivilprozesses vorher das Urteil im Strafprozeß gefällt hat. Im Berufungsverfahren haben die Beklagten sich dagegen verwahrt, daß die Strafakten zum Gegenstand des Beweises beigezogen worden sind, und vorgebracht, die von der Klägerin benannten Zeugen hätten vernommen werden müssen. Diesem Vorbringen der Beklagten im Berufungsrechtszug war zwar zu entnehmen, daß die Beklagten mit der Verwertung der Akten des Strafprozesses im Wege des Urkundenbeweises nicht einverstanden sind. Eines solchen Einverständnisses bedurfte es aber nicht (Stein-Jonas-Schönke ZPO 18. Aufl. § 286 Anm. III 4, 5). Das Berufungsgericht konnte unter Würdigung der in den Strafakten enthaltenen Urkunden zu der Überzeugung kommen,

daß der von der Klägerin behauptete Geschehensablauf, der zu dem Unfall führte, erwiesen ist. Das Berufungsgericht hat diese Überzeugung gewonnen. Daran ändert nichts seine Bemerkung, der Wert einer Einvernahme der von der Klägerin benannten Zeugen dürfte auch übrigens infolge der inzwischen verstrichenen Zeit zweifelhaft sein. In dieser Bemerkung wäre eine Vorwegnahme des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nur dann zu sehen, wenn die Zeugen von den Beklagten benannt worden wären. Erachtet dagegen das Gericht die Behauptung einer Partei, sei es mit oder ohne Beweisaufnahme, für wahr, hält es also, wie hier, den Beweis schon für geführt, so hat eine (weitere) Beweisaufnahme auf Antrag dieser Partei, weil überflüssig, zu unterbleiben. Hiernach bedurfte es nicht der Vernehmung der von der Klägerin für ihre Behauptung benannten Zeugen. Anders wäre es nur dann, wenn sich die Beklagten für den von ihnen behaupteten Geschehensablauf auf die von der Klägerin benannten Zeugen nach § 373 ZPO gegenbeweislich berufen hätten (RG WarnR 1908 Nr.246; Wieczorek ZPO § 286 Anm. C III b 5). Das ist jedoch entgegen der Behauptung der Revision nicht geschehen. Am 18. Juni 1964 hat das Berufungsgericht folgenden Beschluß erlassen:

Die Parteien erhalten die Auflage, noch Ausführungen zur Verschuldensfrage und der Frage der Fahruntüchtigkeit infolge Alkoholgenusses des Schiffsführers Lo [REDACTED] (Beklagten zu 2) zu machen und gegebenenfalls Beweis anzutreten.

"In Erfüllung dieser Auflage" haben die Beklagten mit Schriftsatz vom 12. August 1964 den Geschehensablauf, wie er ihrer Behauptung entsprach, vorgetragen und dabei sich mit dem Ergebnis des Strafverfahrens auseinandergesetzt. Einen Beweis Antrag enthält dieser Schriftsatz - abgesehen von dem Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens hinsicht-

lich der Fahruntüchtigkeit des Schiffsführers - nicht; insbesondere haben die Beklagten keinen Zeugenbeweis für ihre Behauptung angetreten, auch sich nicht auf die von der Klägerin benannten Zeugen berufen.

Hiernach steht das Verfahren des Berufungsgerichts im Einklang mit den Vorschriften der §§ 139, 286 ZPO.

Zu Unrecht bemängelt die Revision die Feststellung der Fahruntüchtigkeit des Beklagten zu 2. Nach dem Gutachten des Instituts für gerichtliche Medizin und Kriminalistik der Universität Ma■■■■ konnte das Berufungsgericht von einem Blutalkoholgehalt von 1,35 - 1,7 ‰ zur Tatzeit ausgehen. Unerheblich ist, ob ein solcher Blutalkoholgehalt allgemein zur Fahruntüchtigkeit eines Schiffsführers führt. Auf Grund seiner Feststellungen über die besonderen Umstände des vorliegenden Falles hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler die Überzeugung gewonnen, daß der Beklagte zu 2 fahruntüchtig gewesen sei.

Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr Dr. Schulze Stimpel