

4

BUNDESGERICHTSHOF 2016 041

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 47/65

URTEIL

Verkündet am

10. April 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Las M [REDACTED] Compagnia NAV. P [REDACTED] S/A., P [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Kommanditgesellschaft in Firma K [REDACTED]-Kanal-Kohlen KG
Me [REDACTED] & Sohn, vertreten durch den persönlich haftenden
Gesellschafter "B [REDACTED] GmbH", diese vertreten durch
den Geschäftsführer, Fritz R [REDACTED], H [REDACTED], Mo [REDACTED] IV,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. April 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden unter ihrer Zurückweisung im übrigen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 17. Dezember 1964 teilweise aufgehoben und das Urteil der Kammer 8 für Handelssachen des Landgerichts Hamburg vom 19. März 1964 teilweise abgeändert. Das Zwischenurteil wird dahin gefaßt:

"Der Zahlungsanspruch der Klage ist dem Grunde nach im Rahmen des § 774 HGB gerechtfertigt, soweit er nicht die Ansprüche auf Freihaltung von Forderungen der Firma Ka[REDACTED] Chemie und der Firma D[REDACTED] & S[REDACTED] betrifft."

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung über den Zahlungsantrag der Klage, soweit über ihn hiernach nicht entschieden ist, und zur Verhandlung über die Höhe der dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärten Ansprüche an das Landgericht zurückverwiesen.

Von den Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz werden 8/9 der Beklagten auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz bleibt dem Schlußurteil des Landgerichts vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das im Hafen von Brunsbüttelkoog an der PAM-Bunkerstation festgemachte MS "Las M" (Baujahr 1957, 10 439 BRT, 165 m lang, 21 m breit, Heimathafen Panama) der Beklagten geriet am 12. Februar 1962 während eines Sturmes aus westlichen Richtungen mit Böen bis zur Windstärke 12 Beaufort infolge Brechens der Stahldraht-Vorspring, der vier Manila-Vorderleinen und der Achterspring sowie anschließendem Slippen der Achterleinen ins Treiben. Das Motorschiff stieß gegen die Pendelstütze der auf der gegenüberliegenden Hafenseite befindlichen Verladebrücke der Klägerin. Diese stürzte zusammen, weil die Pendelstütze aus der Schiene gerissen wurde, auf der sie parallel dem Ufer auf einer Betondalbenreihe verläuft.

Die Beklagte hat das Schiff nach dem Unfall auf neue Reise ausgesandt.

Die Klägerin hat von der Beklagten Ersatz des Schadens verlangt, den sie nach ihrer Behauptung durch die Beschädigung der Anlage, Verdiensteinbußen und durch Schadensersatzleistungen wegen Nichteinhaltung der gegenüber der Firma Ka-Chemie übernommenen Verpflichtungen zur laufenden sofortigen Entlöschung bestimmter Schiffe und zur Gewährung eines Liegeplatzes an die Firma D & S für den Vertrieb von Schmierölen sowie an Nebenkosten erlitten hat. Sie hat ihren Gesamtschaden mit 962.652,29 DM beziffert und mit der Klage Verurteilung der Beklagten zur Zahlung dieses Betrages (Antrag zu 1) sowie zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das Schiff (Antrag zu 2) und ferner die Feststellung der Verpflichtung



der Beklagten zum Ersatz aller weiteren, noch nicht bezifferbaren Schäden aus dem Unfall und zur Duldung der Zwangsvollstreckung auch wegen dieser Beträge (Antrag zu 3) begehrt.

Die Klägerin hat geltend gemacht, die Besatzung von MS "Las M [REDACTED]" habe das Schiff nicht ausreichend vertäut, als Sturmwarnungen mit Böen bis zur Windstärke 12 vorgelegen hätten. Auch das Slippen der Achterleinen sei fehlerhaft gewesen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach ihrer Auffassung war die Vertäuerung genügend und konnte wegen des Sturmes auch nicht verstärkt werden. Ferner hat sie geltend gemacht, die Verladebrücke sei schadensgeneigt, unzweckmäßig und besonders empfindlich errichtet worden. Beim Anstoßen von Schiffen an die Dalbenreihe, das nicht immer zu vermeiden und mehrfach vorgekommen sei, habe die wasserseitige Stütze aus der Schiene geraten und die Auslegerbrücke einstürzen müssen.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte den Antrag auf Abweisung des Zahlungsantrages weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision bezweifelt die Zulässigkeit des vom Landgericht erlassenen und vom Berufungsgericht bestätigten

Zwischenurteils gemäß § 304 ZPO. Die Bedenken sind zum Teil begründet. Der Zahlungsantrag der Klage, den das Landgericht dem Grunde nach für berechtigt erklärt hat (der Duldungsantrag hätte unbedenklich mit einbezogen werden können), macht mehrere prozessuale Ansprüche geltend. Er verlangt Ersatz des Sachschadens an der Anlage, des Verdienstausfalls durch nicht ausgeführte Bunkerungen, Freihaltung von Ersatzansprüchen der Firma Ka[] Chemie und der Firma D[] & S[] wegen Nichterfüllung von Verträgen infolge Ausfalls der Anlage und Ersatz von Nebenkosten wie Kosten der Bauaufsicht, Versicherungsprämien und Kosten von Schadenstaxen. Hierbei handelt es sich nicht um bloße Rechnungsposten, sondern um Teilansprüche, die sich durch die Art der Entstehung des Schadens unterscheiden und zu ihrer Begründung einen selbständigen Tatsachenvortrag voraussetzen. Es ist anerkannt, daß ein Urteil nach § 304 ZPO über den Grund des Anspruchs erst ergehen darf, wenn ein hinreichender Anhaltspunkt dafür gegeben ist, daß hinsichtlich jedes Teilanspruchs ein erstattungsfähiger Schaden entstanden ist (RGZ 158, 34, 36; BGH NJW 1961, 1465). Soweit die Revision rügt, daß dieser Grundsatz beim Verdienstausfall wegen unterbliebener Bunkerungen nicht beachtet worden sei, ist ihr nicht zu folgen. Insoweit liegen Einzelposten eines Anspruchs vor, von dem mit hoher Wahrscheinlichkeit nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge anzunehmen ist, daß er in einer gewissen Höhe entstanden ist (BGH LM Nr. 19 zu § 304 ZPO). Jedoch ist der Revision zuzugeben, daß die Ansprüche auf Freihaltung von Schadensersatzansprüchen der Firma Ka[] Chemie und der Firma D[] & S[], die auf Nichterfüllung von Werk- oder Pachtverträgen beruhen sollen, nicht genügend dargelegt waren, um die Annahme zu rechtfertigen, daß insoweit ein ersatzfähiger Schaden in

irgendeiner Höhe entstanden sei. Die Beklagte hatte bestritten, daß sich aus den Verträgen der Beklagten mit diesen Firmen überhaupt eine Verpflichtung der Beklagten zum Schadensersatz ergab. Das Zwischenurteil hat sich mit dieser Frage nicht befaßt, konnte sie aber, da ein selbständiger Anspruch vorliegt, nicht in das Bettragsverfahren verweisen. Das Zwischenurteil ist also, soweit es die Ansprüche gemäß Nr. 4 und 5 der Schadensrechnung betrifft (Schriftsatz vom 5. Februar 1964, Seite 2 und 3 Bl. 167, 168 GA) zu Unrecht ergangen. Bei den Nebenkosten konnte ohne weitere Erörterung davon ausgegangen werden, daß vermutlich irgendein ersatzfähiger Schaden dieser Art entstanden ist. Insoweit sind die Rügen der Revision unbegründet. Das Zwischenurteil ist also, von den beiden Ansprüchen auf Freihaltung abgesehen, in zulässiger Weise ergangen.

II. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht eine Haftung der Beklagten als Reeder gemäß § 485 HGB wegen eines Verschuldens der Schiffsführung angenommen (vgl. für das Anrennen des Schiffes an Hafenanlagen: BGHZ 22, 197, 198). Diese auf dem Gesetz beruhende Haftung in der Form des Einstehens für fremdes Verschulden ist dinglich begrenzt auf Schiff und Fracht (§ 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB) und gewährt ein Schiffsgläubigerrecht (§ 754 Nr. 9 HGB). Die Klägerin hat sich nicht, was möglich gewesen wäre (RGZ 151, 296), auf die unbeschränkte, aber dem Entlastungsbeweis unterliegende Haftung für die Verrichtungsgehilfen der Beklagten wegen vermuteten eigenen Verschuldens (§ 831 BGB) gestützt. Die vom Berufungsgericht für begründet erachtete Haftung der Beklagten nach §§ 485, 486 HGB als Reeder (sog. adjektivische Haftung neben dem schuldigen Besatzungsmitglied) konnte zu einem Zahlungsanspruch nur

7

nach Maßgabe des § 774 HGB führen. Danach haftet der Reeder zugleich persönlich in Höhe des Schiffswertes, wenn er das Schiff zu einer neuen Reise in See sendet. Die Vorinstanzen erwähnten diesen Umstand nicht. Sein Eintritt ist aber offenkundig. Die aus § 774 HGB folgende Einschränkung der persönlichen Haftung ist bereits im Zwischenurteil auszusprechen (RGZ 61, 293, 294). Da der Umfang der Haftung die Schlüssigkeit des Klagvorbringens betrifft, ist auch ohne entsprechende Einwendung der Beklagten die Einschränkung noch im Revisionsverfahren vorzunehmen (RG JW 1908, 213 Nr. 36). Dem entspricht die ständige Praxis des Bundesgerichtshofes (z.B. I. Zivilsenat, Urteil vom 18. November 1955 - I ZR 219/53 für § 114 BSchG; II. Zivilsenat, Urteil vom 6. Juli 1961 - II ZR 69/60). Auf die Prozeßzinsen bezieht sich die Einschränkung nicht, weil ein besonderer Haftungsgrund vorliegt (RGZ 153, 171).

III. Das Berufungsgericht hält ein Verschulden der Schiffsbesatzung (§§ 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB, 823 BGB) für gegeben und führt aus, auf Grund der Beweisaufnahme stehe zweifelsfrei fest, daß MS "Las M" nicht so fest und sicher vertäut gewesen sei, wie es die obwaltenden Umstände erfordern hätten. Der Besatzung wäre eine sichere Vertäuerung möglich und zuzumuten gewesen. Neben anderen Sturmwarnungen sei von Norddeich Radio um 9,00 Uhr West-Südwest Sturm in Stärke 10, in Böen 12, angekündigt gewesen. Die Schiffsführung, die den Liegeplatz wegen Einstellung des Schleusenbetriebes nicht mehr habe verlassen können, habe berücksichtigen müssen, daß das Schiff in Ballast recht hoch aus dem Wasser ragte und keinen besonderen Landschutz bei dem flachen Uferbereich gegen den mit einem Einfallswinkel von

etwa 40 Grad oder sogar vier Strich (= 45 Grad) von vorn auf die Steuerbordseite einwirkenden Sturm besaß. Die Revision bezeichnet die Feststellung über die Richtung des Sturmes als unhaltbar. Sie meint, der Sturm sei von recht voraus (= WSW) gekommen. Die Revision vermag aber keinen Verfahrensfehler oder Rechtsirrtum des Berufungsgerichts darzutun.

Entscheidend ist für die Frage der Fahrlässigkeit der Schiffsführung, mit welcher Windeinwirkung auf das Schiff zu rechnen war. Unstreitig war um 9,00 Uhr vor West-Südwest Stärke 10, mit Böen 12, und um 10,45 Uhr vor rechtsdrehendem Weststurm, Stärke 10, gewarnt worden. Die Vertäuerung des Schiffes hätte hiernach so vorgenommen werden müssen, daß auch Wind aus westlichen bis nordwestlichen Richtungen, d.h. nicht nur von recht voraus, sondern auch schräg gegen die Steuerbordseite des Schiffes einfallend, in Betracht gezogen wurde. Das war um so mehr nötig, als der Sturm, der tatsächlich nicht nur von recht voraus kam, sondern, wie auch die Revision angibt, Böen aus anderer Richtung mit sich brachte, bereits bewirkt hatte, daß das Schiff mindestens 2 m von der Pier weggedrückt worden war, so daß die Landverbindung eingeholt werden mußte. Sturmböen, die auf die Steuerbordseite aus einer Richtung 40 Grad von vorn einwirkten, lagen bei rechtsdrehendem Sturm nicht außerhalb der Wahrscheinlichkeit und die Ankündigung, die nur noch von Windstärke 10 sprach, schloß nicht aus, daß Böen mit Stärke 12 vorkamen. Das Berufungsgericht meint mit der Angabe, ein genügender Schutz gegen den mit einem Einfallswinkel von 40 Grad von vorn einwirkenden Sturm habe gefehlt, nicht, daß ein solcher Sturm gleichmäßig geweht habe oder zu erwarten gewesen sei. Es ist zu seiner Angabe auf Grund des Winddiagramms des in Brunsbüttelkoog stehenden Windmessers

gelangt, aus dem der Sachverständige Dr. F. [REDACTED] Ausschläge bis fast NW (= 67,5 Grad von vorn) entnommen hatte. Für die Berechnung des auf die Vertäuung ausgeübten Winddrucks war Dr. F. [REDACTED] aber unterhalb WNW (= vier Strich = 45 Grad von vorn) geblieben und hatte einem Winkel der Windrichtung zur Breitseite des Schiffes von 40 Grad angenommen (Bl. 72 GA). Solche Böen kam jedenfalls vor. Die Revision führt selbst eine Bö an, die um 12,09 Uhr fast aus der Richtung Nordwest zu West (= fünf Strich von vorn) kam. Der Sachverständige Dr. F. [REDACTED] hat errechnet, daß die bei Orkanstärke auftretenden Drücke solcher Böen die Zerreißfestigkeit der Leinen erheblich überstiegen. Die Vorspring brach jedenfalls um 12,18 Uhr und daraufhin auch nacheinander oder fast gleichzeitig die vier Vorleinen. Der Revision ist nicht zu folgen, wenn sie meint, die Schiffsführung habe nicht mit solchen Einwirkungen, sondern nur mit südwestlichen oder westlichen Winden zu rechnen brauchen. Die Warnung betraf rechtsdrehende Winde, auch durfte sich die Schiffsführung nicht darauf verlassen, daß Windströme, die nicht der vorherrschenden Windrichtung entsprechen, schwächer zu sein pflegen, wie die Revision meint, und daß Böen nicht die ganze Schiffseite, sondern nur Teilflächen erfassen würden. Ob den Berechnungen des Sachverständigen Dr. F. [REDACTED] im einzelnen zu folgen ist, kann offen bleiben. Angesichts des Unfalls, wie er im übrigen andere im Hafen Brunsbüttelkoog liegende Schiffe nicht betroffen hat, steht fest, daß die Vertäuung nicht reichte. Andererseits ist nach dem Gutachten des Sachverständigen Kapitän L. [REDACTED] nicht zu bezweifeln, daß die richtige und rechtzeitige Vertäuung mit Hilfe des vorhandenen Materials auch bei ungünstig einfallenden Orkanböen verhindert hätte, daß MS "Las M. [REDACTED]" ins Treiben

geriet. Das Berufungsgericht stützt sich entscheidend auf die Erwägungen dieses Gutachters, nach denen bereits die Anwendung der 3-zölligen Drahtseile als Vor- und Achterspring bei Windstärke 8 bis 9 unzureichend war und in jedem Falle nach den weiteren Warnungen und dem Wegdrücken des Schiffs von der Pier eine Verstärkung der Befestigung möglich und nötig war, indem Manila-Leinen zusätzlich als Vor- und Achterspring angebracht und die übrigen Leinen doppelt geschoren wurden. Poller waren genügend vorhanden. Der Sachverständige hat auch dargelegt, daß die Schiffsführung spätestens beim Einziehen der Landverbindung hätte erkennen müssen, daß die Vertäuung unzulänglich war. Das Berufungsgericht konnte ferner unbedenklich ohne Anhörung eines weiteren Sachverständigen der Meinung sein, die Verstärkung des Tauwerks sei um 9,45 Uhr jedenfalls mit Schlepperhilfe möglich gewesen. Der Sachverständige Kpt. L. [REDACTED] hat (ebenso wie die weiteren Experten) nichts davon erwähnt, daß die Verstärkung wegen der Wetterlage technisch nicht möglich gewesen wäre. Um 9,45 Uhr wehte noch kein Orkan. Die Windstärke war 9 bis 10. Zudem hat der Kapitän in seinem Bericht selbst erklärt, er habe Schlepperhilfe auch deshalb angefordert, um die gebrochene Vorspring durch eine andere zu ersetzen (vgl. S. 4 des Tatbestandes, Bl. 135 GA). Das Berufungsgericht hat auch entgegen der Revision beachtet, daß die Vorspring zuerst gebrochen ist. Ob der Sachverständige Dr. Feige dies übersehen hat, ist unerheblich. Der Gutachter L. [REDACTED] hat auch die von der Revision vermißte Erklärung für das Brechen der Vorspring als erster Leine gegeben (sie war ein starres Drahtseil, während die Manila-Leinen dehnungsfähig waren; Bl. 127 GA).

IV. Die Erwägungen des Berufungsgerichts, mit denen es ein Mitverschulden der Klägerin verneint, werden von der Revision vergeblich bekämpft. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die von der Klägerin verwandte Katzbrücke eine seit Jahrzehnten und bis heute im Hafenbetrieb übliche Konstruktion darstellt. Sie ist 1922 errichtet und wasserpolizeilich genehmigt. In über 40 Jahren sind in vier Fällen Schiffe gegen die Anlage gestoßen. Das Fahrwasser ist 260 m breit (übliche Kanalbreite 120 m). Die Anlage mag wegen der auf einer Dalbonreihe laufenden Schiene für die Pendelstützen gefährdet sein, wenn Schiffe gegen die Betondalben stoßen. Auch mag eine weitere Dalbonreihe die Gefahr wesentlich vermindern. Jedoch hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum und Verfahrensfehler eine Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, durch die eigener Schaden hätte abgewandt oder gemindert werden können, verneint. Der Anhörung eines Sachverständigen bedurfte es nicht. Die Landberührung von Schiffen und auch leichtere Stöße gegen Uferanlagen und Hafenbauten sind nicht immer zu vermeiden (BGH VersR 1959, 504). Solchen Stößen muß die Anlage gewachsen sein. Hier ist aber ein im Sturm ins Treiben geratenes Schiff von 10 000 BRT gegen die Dalbonreihe gestoßen. Ein derartiger Unfall ist, wie die vom Berufungsgericht festgestellten früheren, glimpflicher verlaufenen Anfahrungen der Dalben zeigen, eine große Seltenheit. Die im Verkehr erforderliche, zur Abwendung eigenen Schadens anzuwendende Sorgfalt verlangte nicht, daß die Uferanlage so eingerichtet oder geändert wurde, daß sie keinen wesentlichen Schaden nehmen konnte, wenn Schiffe nicht richtig manövierten und derart gegen die Dalben stießen, daß die Pendelstützte der Krananlage aus der Schiene geriet. Der Umstand, daß derartige

Anlagen dicht am Ufer stehen, muß vielmehr zu einer erhöhten Sorgfalt der Schiffsführungen Anlaß geben, die in ihrer Nähe manövrieren.

V. Das angefochtene Urteil war hiernach lediglich aufzuheben, soweit es die Berufung gegen das Zwischenurteil auch insoweit zurückweist, als der Anspruch auf Freihaltung von Forderungen der Firma Kali Chemie und der Firma Diersch & Schröder dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. In diesem Umfang war die Sache gemäß § 539 ZPO an das Landgericht zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen (vgl. RGZ 90, 239). Im übrigen war die Revision gegen das Zwischenurteil als unbegründet mit der Maßgabe zurückzuweisen, daß der Zahlungsanspruch nur im Rahmen des § 774 HGB dem Grunde nach gerechtfertigt ist. Zur Verhandlung über die Höhe des Anspruchs war die Sache an das Landgericht zurückzuverweisen (§ 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO), da das Berufungsgericht augenscheinlich die eigene Entscheidung nicht für sachdienlich hält (§ 540 ZPO).

Die Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz sind der Beklagten bereits jetzt zu 8/9 aufzuerlegen, weil insoweit ihre Rechtsmittel gegen das Zwischenurteil erfolglos geblieben sind (§ 97 ZPO; BGHZ 20, 297). Die Entscheidung über die restlichen Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz bleibt dem Schlußurteil des Landgerichts vorbehalten.

Dr. Fischer

Liesecke

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Fleck