

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2408 087

BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1898, RGBI 868, § 7

Zur Frage der groben Fahrlässigkeit des Schiffers, wenn
ein Schiff infolge zu hoher Decklast kentert.

BGH Urt. v. 15. Oktober 1959 - II ZR 77/58 - OLG Karlsruhe
LG Mannheim

Verkündet
am 15. Oktober 1959

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der M [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft, vertreten
durch den Vorstand, M [REDACTED], W [REDACTED]

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer Heinrich Z [REDACTED] in
H [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 15. Oktober 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom
5. Februar 1958 wird auf Kosten der Beklagten zurück-
gewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

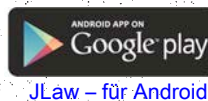
Tatbestand:

Der Kläger als Eigner und Führer des MS "Rosel", das die W [REDACTED] T [REDACTED]-Aktiengesellschaft (WTAG) von ihm gemietet hatte, verursachte am 5. November 1952 auf dem Rhein bei Düsseldorf infolge unsachgemäßen Ladens von Ladegut zweier Drittfirmen (H [REDACTED] & Cie. und B [REDACTED] Kraftfutterwerk Hermann S [REDACTED] KG., beide D [REDACTED]) das Kentern des Schiffes; dadurch ging die gesamte Ladung verloren. Der Kläger wurde auf Grund des Unfalls vom Schöffengericht Düsseldorf wegen fahrlässiger Transportgefährdung rechtskräftig zu 150,- Geldstrafe verurteilt. Die Schiffsmieterin (WTAG) und der Kläger wurden vom Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort dem Grund nach rechtskräftig zur Schadensersatzleistung für den Verlust des Ladeguts an die beiden Drittfirmen verurteilt; der Schaden wird auf 72.815,75 DM (Waschmittel) und 13.026,- DM (Futtermittel) = 85.041,75 DM beziffert. Die WTAG hat die Schadensgläubigerinnen befriedigt und verlangt Ersatz dieser Aufwendungen nebst Zinsen und Kosten im Gesamtbetrag von über 100.000,- DM vom Kläger.

Der Kläger ist bei der Beklagten bis zu 100.000 DM haftpflichtversichert. Die Versicherung umfaßt u.a. "Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes, verursacht durch eigenes, jedoch nicht böswilliges oder grob fahrlässiges Verschulden des Schiffseigners, Schiffers oder der Schiffsmannschaft, für die der Schiffseigner auf Grund der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes verantwortlich gemacht wird" (§ 1 I Ziffer 2 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen). Die Parteien streiten darüber, ob grobe Fahrlässigkeit des Klägers vorliegt: die Beklagte bejaht, der Kläger verneint.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

Der Kläger hat auf Feststellung geklagt, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihn von allen Schadensersatzansprüchen der WTAG aus dem Schiffsuntergang bis zu 100.000 DM zu befreien.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß sich die Freistellungspflicht der Beklagten auf Schadensersatzansprüche auf Grund des Binnenschiffahrtsgesetzes beschränkt, und die weitere Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht führt aus, daß an sich die Voraussetzungen für die Schadensdeckungspflicht der Beklagten gegeben sind. Insoweit erhebt auch die Revision keine Beanstandungen. Im angefochtenen Urteil wird sodann das Vorliegen eines grob fahrlässigen Verschuldens des Klägers als Schiffseigners oder Schiffsführers, das die Haftung der Beklagten ausschließen würde, verneint. Allein hiergegen richten sich die Revisionsangriffe.

I. Grob fahrlässig ist nach feststehender Rechtsprechung (BGHZ 10, 14, 16 m. Nachw.; 10, 69, 74) ein Handeln, bei dem die erforderliche Sorgfalt nach den gesamten Umständen in ungewöhnlich hohem Maße verletzt worden ist und bei dem dasjenige unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall

jedem hätte einleuchten müssen. Zu den Tatumständen, die hierbei zu würdigen sind, gehört der Verkehrskreis, dem der Täter angehört (RGZ 95, 16). Bei der Wertung des Verschuldensmaßes eines Schiffers ist daher, worauf auch § 7 BSchG abstellt, zu prüfen, ob die an die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers zu stellenden Anforderungen in besonders hohem Maße verletzt worden sind (BGH VersR 1952, 117), und dabei von den Kenntnissen und Erfahrungen eines Durchschnittsschiffers auszugehen. Von diesem Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit ist auch das Berufungsgericht ausgegangen.

II. Die Revision bemängelt, das Berufungsgericht habe zu Unrecht die Tatsachen, daß der Kläger im Zeitpunkt des Unfalles ein Rheinschifferpatent nicht besessen habe und an Bord nur ein Schiffsjunge statt eines Matrosen gewesen sei, nicht berücksichtigt. Das Berufungsgericht erachtet diese Umstände als für den Unfall nicht ursächlich. Es hat sich dem Landgericht angeschlossen, das ausgeführt hat, der Kläger, der nunmehr im Besitze des Patenten sei, habe bereits zur Zeit des Unfalls die - fachlichen - Voraussetzungen für die Erteilung des Rheinschifferpatentes erfüllt, er sei bereits seit Jahren zwischen Düsseldorf und Duisburg auf dem Rhein gefahren. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe den Vortrag der Beklagten nicht übergehen dürfen, daß dem Kläger zweimal das Patent verweigert worden sei; dem Kläger habe ersichtlich die erforderliche Erfahrung gefehlt. Die Revision übersieht jedoch, daß nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg die früheren Anträge des Klägers auf Erteilung des Patents wegen strafbarer Handlungen (Diebstahl und Unterschlagung) und nicht mangels Vorliegens der fachlichen Voraussetzungen

abgelehnt worden waren. Den Ausführungen der Vorinstanzen, es sei nicht anzunehmen, daß der Kläger beim Vorhandensein eines Matrosen (mit dreijähriger Ausbildung) statt eines Schiffsjungen (mit etwa zweijähriger Ausbildung) das Schiff anders beladen hätte oder die Anwesenheit eines Matrosen den Unfall verhindert hätte, hat die Revision nichts Durchgreifendes entgegenzusetzen vermocht. Wenn das Berufungsgericht diese beiden Umstände nicht für unfallursächlich gehalten hat, so kann dies aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden.

III. Das Berufungsgericht sieht ein unfallursächliches, aber nicht grob fahrlässiges Verschulden des Klägers darin, daß er mit zu hoher Decklast gefahren sei. Es führt aus: Der Hauptvorwurf gegenüber dem Kläger, er habe die schwerere Ware über der leichteren verstaут, habe sich als objektiv unberechtigt herausgestellt. Denn nach dem zutreffenden Gutachten des Sachverständigen Adam seien hinsichtlich der hier allein maßgeblichen Staugewichte die Futtermittel leichter als die Waschmittel gewesen; der Kläger habe daher richtig gehandelt, wenn er die Futtermittel über den Waschmitteln gestaut habe. Es bleibe daher nur der sekundär gegen den Kläger erhobene Vorwurf übrig, er habe zu hohe Decklast geladen. Dieser Vorwurf sei auch berechtigt; der Kläger habe zu hoch auf Deck geladen. Hierdurch sei das Kentern vom Kläger schuldhaft verursacht worden. Ein grobes Verschulden des Klägers ließe sich jedoch schon deshalb nicht feststellen, weil die Höhe der Decklast bei allen bisherigen Beurteilungen durch Sachverständige und Gerichte entweder nur in Verbindung mit der falschen Gewichtsverteilung oder überhaupt nicht für sich allein beanstandet worden sei. Angesichts der erheblich voneinander abweichenden Begutachtungen der

Sachverständigen könne nicht festgestellt werden, daß der Kläger das nicht beachtet habe, was im gegebenen Fall jedem Schiffsführer habe einleuchten müssen. Zwar habe das Schiff gegen Ende der Beladung, als ein Hub absetzte, geschwankt; auch als vier Mann Verladepersonal im Gänsemarsch das Schiff verlassen hätten, habe das Schiff geschwankt; da aber über den Umfang dieses zweimaligen Schwankens nichts Näheres festgestellt noch feststellbar sei, auch die übrigen an der Verladung beteiligten (sachkundigen) Personen dieses Schwanken nicht zum Anlaß eines Hinweises gegenüber dem Kläger gemacht hätten, müsse mit dem Landgericht angenommen werden, daß auch für den Kläger die Nichtverwertung dieses Schwankens als Warnungssignal sowohl für sich allein als auch in Verbindung mit der zu hohen Decklast keine besonders hohe Verletzung seiner Sorgfaltspflicht darstellt.

Die rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts tragen seine Ansicht, daß eine grobe Fahrlässigkeit des Klägers bei der Decklastbeladung nicht festgestellt werden kann.

1. Die Verfahrensrügen der Revision (Nichtvernehmung der Zeugen Br. und Fr. wegen ihrer angeblichen Bedenken gegen die Beladung im Hinblick auf das Schwanken des Schiffes und des Zeugen Kr. wegen der angeblichen Ernstlichkeit seiner Anfrage an den Schiffsjungen hinsichtlich seiner Schwimmkünste) sind schon deshalb unbegründet, weil nach der Feststellung des Berufungsgerichts (Urteil S. 3) die Beklagte im Schlußtermin außer dem Antrag auf gerichtlichen Augenschein keine Beweisanträge mehr gestellt hat. Das gleiche gilt hinsichtlich der - im übrigen unerheblichen - Behauptungen der Beklagten, das Schiff habe

nicht nur einmal, sondern mehrmals beim Absetzen mehrerer Hübe geschwankt.

Die Revision meint ferner, die Bezugnahme im angefochtenen Urteil auf die Beiakten erzeuge Zweifel darüber, was als Parteivorbringen zu werten sei. Da die Revision nicht aufzeigt, welche Zweifel vorliegen, bedarf die Rüge schon wegen mangelnder Beschwer der Beklagten keiner weiteren Prüfung.

Unbegründet ist auch der Revisionsangriff, der sich gegen die Verwertung des im Strafverfahren erstatteten Gutachtens des Sachverständigen Henning richtet. Die Revision meint, nach § 139 ZPO darauf aufmerksam gemacht, hätte die Beklagte beantragt, den Sachverständigen Henning zur mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht zu laden. Das Gutachten Henning ist aber bereits vom Landgericht zur Begründung seiner Entscheidung herangezogen worden, die Berufungsbegründung der Beklagten hat sich damit auseinandergesetzt, das Gutachten war auch Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht. Einer Belehrung des Anwalts der Beklagten durch das Gericht darüber, daß er die mündliche Vernehmung des Sachverständigen beantragen könne, bedurfte es nicht.

2. Sachlich sind die Ausführungen des Berufungsgerichts unangreifbar. Stabilitätsfragen sind sehr schwierig zu beurteilen und können selbst bei genauer mathematisch-physikalischer Berechnung nicht immer einwandfrei geklärt werden. Der Binnenschiffer ist im wesentlichen auf seine Erfahrungen angewiesen, wenn er zu entscheiden hat, wie hoch er auf Deck unter Berücksichtigung der Staugewichte

der Güter laden darf. Daß die Beladung am Unfalltag den Erfahrungen des Klägers widersprochen habe, ist nicht festgestellt. Eine offensichtliche, in die Augen springende zu hohe Beladung hat das Berufungsgericht mit zutreffenden Gründen (Gutachten Henning; Verhalten der übrigen an der Verladung beteiligten Personen) verneint. Wenn in Grenzfällen es fraglich ist, ob so hoch auf Deck gestaut werden durfte, so kann sehr wohl eine Fahrlässigkeit des Schiffers in Frage kommen; eine grobe Fahrlässigkeit wird aber in der Regel nur anzunehmen sein, wenn weitere besondere Umstände auf die zu hohe Beladung hindeuten. Bei dieser Sachlage kann es entgegen der Ansicht der Revision auch nicht darauf ankommen, ob der Sachverständige Graff, der bei seinem Gutachten über das Verschulden des Klägers von der unrichtigen Annahme ausgegangen ist, der Kläger habe das schwerere Gut über dem leichteren geladen, bei Vernehmung seine Ansicht von der "sinnwidrigen" Beladung auch bei Kenntnis der richtigen Gewichtsverteilung aufrecht erhalten hätte.

Ob das Verhalten des Klägers eine grobe Fahrlässigkeit darstellt, ist eine Rechtsfrage, über die das Gericht zu entscheiden hat, ohne an die Ansicht eines Sachverständigen gebunden zu sein. Es ist daher auch rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht die Ansicht des Sachverständigen Adam, der Kläger habe "unverantwortlich leichtsinnig", "höchst leichtsinnig" gehandelt, als ein der Begründung entbehrendes Werturteil ansieht. Entgegen der Ansicht der Revision wird ein solches Urteil nicht schon von der Begründung getragen, der Beklagte habe zu hoch geladen (1,45 m unter Wasser, 2,25 m über dem Wasserspiegel, davon 1,15 m über dem Tennebaum). Daß diese Höhe der Decklast

nicht ohne weiteres als auf grob fahrlässigem Handeln beruhend angesehen werden kann, ergibt die entgegenstehende Beurteilung durch den Sachverständigen Henning, nach dessen Meinung das Schiff bis zur eben noch zulässigen Grenze beladen war. Dazu kommt, daß der Sachverständige Adam bei seiner Beurteilung davon ausgegangen ist, das Schiff habe beim Absetzen des letzten Hubs und beim Abmarsch des Verladepersonals außerordentlich geschwankt. Gerade das aber konnte das Berufungsgericht nicht feststellen.

IV. Die Revision hat sich demnach in jeder Richtung als unbegründet erwiesen; die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Reinicke