

67

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 94/72

URTEIL

Verkündet am

26. November 1973

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft AG, Direktion für
Deutschland, vertreten durch den Hauptbevollmächtigten für
die Bundesrepublik Deutschland, Hans-Georg S [REDACTED], H [REDACTED],
O [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die R [REDACTED] GmbH & Co., M [REDACTED], Industrie-Hafen,
vertreten durch den Geschäftsführer Alfred B [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. November 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 30. Mai 1972 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt als Versicherer der Jacht "Ellen" die Beklagte aus übergegangenem Recht wegen eines Brandschadens in Anspruch.

Der Eigner der Jacht Waldt brachte das Schiff am 12. Juni 1967 zur Beklagten. Es sollten ein Notstromaggregat eingebaut und ein Kompensator ausgewechselt werden. Am 15. Juni 1967 wollten Arbeiter der Beklagten außerdem die Deckstützen im Motorenraum versetzen. Über dem durch eine Luke zugänglichen Motorenraum lag die Pantry, in der zwei Kühlschränke standen, die von der schiffseigenen, unter Druck stehenden Flüssiggasanlage versorgt wurden. Nachdem die Arbeiter das obere Ende der neuen Stütze angeschweißt hatten, brach durch einen Schweißfunken ein Feuer aus, als sie auch deren unteres Ende anschweißten. Das Feuer breitete sich schnell über den etwa 9 cm starken Moltopren-Belag aus,

- 3 -

mit dem der Motorenraum zur Geräuschisolierung ausgekleidet war, und griff dann auf das ganze Schiff über, das weitgehend ausbrannte.

Die Klägerin fordert von der Beklagten den von ihr wegen dieses Schadens an den Eigner bezahlten Betrag von 170.109,30 DM. Sie hat in erster Linie behauptet, der Schaden sei entstanden, weil der Moltopren-Belag bei den Schweißarbeiten nicht genügend abgedeckt und daher in Brand geraten sei. Die Beklagte habe den Schaden aber auch dann zu vertreten, wenn sich durch einen Schweißfunken zunächst aus der Flüssiggasanlage herrührendes Butangas entzündet haben sollte, das sich am Boden des Motorenraumes angesammelt habe. Denn die Beklagte hätte vor dem Beginn der Schweißarbeiten die Gasleitung auf ihre Dichtigkeit kontrollieren und vorsorglich die Entlüftungsanlage einschalten müssen.

Die Beklagte hat demgegenüber gemeint, sie hafte nicht, weil sie alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen habe. Der Anschluß des Backbordkühlschranks sei undicht gewesen. Von dort sei Gas an die tiefste Stelle des Schiffs gesunken und dort von einem Schweißguttropfen entzündet worden. Ihre Leute hätten jedoch weder von dem entwichenen Gas noch von der Flüssiggas- und der Entlüftungsanlage etwas gewußt und auch nicht damit rechnen müssen. Der Eigner oder dessen Leute hätten die Gasleitung vor Beginn der Arbeiten außer Druck setzen müssen. Im übrigen sei nach ihren Verkaufs- und Lieferungsbedingungen ihre Haftung für Schäden an der Yacht auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat sie



abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet.

I. Das Berufungsgericht führt den Brand darauf zurück, daß herabtropfendes Schweißgut in der Bilge angesammeltes Butangas entzündet und dies die Moltoprenverkleidung im Motorenraum in Brand gesetzt habe. Entgegen der Meinung der Revision hat es diese Feststellung verfahrensrechtlich einwandfrei und ohne Verstoß gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze aufgrund der Gutachten der Sachverständigen Vollbrecht und Breitbach getroffen.

II. Das Berufungsgericht unterstellt, daß die Leute der Beklagten, insbesondere ihr Betriebsleiter, von der Flüssiggasanlage an Bord der Jacht gewußt haben (BU S. 18). Es meint aber, auch in diesem Fall hätten sie die Entstehung des Brandes nicht schuldhaft verursacht. Denn sie hätten alle Sicherheitsmaßnahmen beachtet, die ihnen nach Lage des Falles hätten geboten erscheinen müssen. Diese Auffassung läßt sich nach dem gegenwärtigen Sach- und Streitstand nicht aufrechterhalten.

1. Entgegen der Meinung der Revision konnte das Berufungsgericht allerdings aus den Äußerungen der Sachverständigen folgern, daß die Beklagte die allgemein für Schweißarbeiten, gerade auch in Motorenräumen, vorgesehenen

Sicherheitsmaßnahmen eingehalten hatte. Insoweit setzt die Revision nur ihre eigene nicht zwingende Auffassung an die Stelle der des Berufungsgerichts, ohne einen Rechtsfehler in dessen Überlegungen aufzuzeigen.

2. Wußten die Leute der Beklagten von dem Einbau der Flüssiggasanlage, so kommt es darauf an, ob sie dann zusätzliche Sicherheitsmaßregeln treffen mußten. Da sie, wie das Berufungsgericht insoweit ohne Angriffe der Revision feststellt, von einer ordnungsmäßig verlegten Flüssiggasanlage ausgehen durften, richtet sich das danach, ob sie dennoch mit einem explosionsfähigen Gas/Luftgemisch im Motorenraum rechnen mußten. Daß auch aus einer solchen Anlage Gas entweichen kann, stellt das Berufungsgericht fest. Es läßt lediglich offen, ob Gas aus der undichten Anschlußstelle bei dem Backbordkühlschrank oder an einer Brennstelle zwischen dem Öffnen der Gaszufuhr und dem Entzünden ausgeströmt war. Im Anschluß an die Äußerungen des Sachverständigen Vollbrecht meint es aber, die Leute der Beklagten hätten mit dem infolge seiner spezifischen Schwere an den tiefsten Punkt des Schiffes herabsinkenden farb- und geruchlosen Butangas nicht rechnen müssen. Diese Feststellung ist, wie die Revision zu Recht rügt, verfahrensrechtlich nicht einwandfrei getroffen worden.

Der Sachverständige Breitbach hatte das Verhalten des Betriebsleiters der Beklagten, falls er von der Flüssiggasanlage und den Schweißarbeiten in dem feuergefährlich ausgekleideten Motorenraum gewußt habe, als grob fahrlässig bezeichnet (Gutachten S. 9 - GA Bl. 338). Die Klägerin hatte beantragt, ihn zur mündlichen Erläuterung des Gutachtens zu laden. Das Berufungsgericht hat diesen Antrag abgelehnt,

weil es von der Richtigkeit der gegenteiligen Auffassung des Sachverständigen Vollbrecht "unerschütterlich" überzeugt sei. Das war unzulässig. Jede Partei hat nach §§ 402, 397 ZPO einen Anspruch darauf, daß der Sachverständige sein schriftlich erstattetes Gutachten mündlich erläutert (BGHZ 6, 398, 401). Dieses Recht besteht, anders als die Beklagte meint, unabhängig davon, ob die Parteien schon Gelegenheit hatten, den Verfasser eines anderen zuvor erstatteten Gutachtens in der mündlichen Verhandlung zu befragen. Wird danach noch zusätzlich ein Sachverständiger herangezogen, so bringt das Gericht damit zum Ausdruck, daß es eine weitere Aufklärung des Sachverhalts als notwendig ansieht. Die Parteien müssen daher auch diesen Sachverständigen nach der Erstattung des Gutachtens befragen können.

Das Berufungsgericht durfte den Antrag der Klägerin auch nicht deshalb zurückweisen, weil es von der Anhörung des Sachverständigen Breitbach keine weitere Klärung des Sachverhalts erwartete. Das Recht einer Prozeßpartei zur unmittelbaren Befragung des Sachverständigen kann nicht durch eine vorweggenommene Beweiswürdigung des Gerichts ausgeschaltet werden, die hier in der Stellungnahme des Berufungsgerichts zu erblicken ist, es sei schon von der Richtigkeit der gegenteiligen Auffassung "unerschütterlich" überzeugt (BGH, Urt. v. 17. 1. 61 - VI ZR 86/60, VersR 1961, 415). Der Sachverständige muß daher noch geladen werden, damit er sein Gutachten erläutern kann. Hierbei wird die Klägerin auch Gelegenheit haben, die weiter von der Revision aufgeworfene Frage zu erörtern, ob insbesondere der Betriebsleiter der Beklagten, wenn er von der Flüssig-gasanlage wußte, auch mit dem Einbau einer Absauganlage hätte rechnen und von dieser hätte Gebrauch machen müssen.

Im Zusammenhang damit wird sich das Berufungsgericht damit auseinandersetzen müssen, daß die Beklagte in Nr. V 5 ihrer Allgemeinen Verkaufs- und Lieferungsbedingungen für alle von ihr instand zu setzenden Schiffe vorsieht, also auch für solche, die nicht den Untersuchungsordnungen für Rhein- und andere Binnenschiffe unterliegen, daß Rohrleitungen für Butangas vor Beginn der Arbeiten von der Schiffsbesatzung an der Einspeisung abgestellt sein müssen, und ganz allgemein, daß Butangas aus dem Arbeitsbereich entfernt sein muß. Das legt immerhin die - zweckmäßigerweise ebenfalls mit den Sachverständigen zu erörternde - Frage nahe, ob sich nicht die Beklagte entgegenhalten lassen muß, die von ihr selbst verlangten Maßnahmen gehörten zu den Regeln der Technik, deren Beachtung sie jedenfalls dann auch selbst hätte überwachen müssen, wenn - wie hier - damit zu rechnen war, daß der Auftraggeber eine solche Vorsorge nicht getroffen hatte. Das kam deshalb in Betracht, weil der Angestellte des Eigners K. [REDACTED] auf der Yacht wohnte und unstreitig die an die Flüssiggasanlage angeschlossenen Geräte benutzte, als das Schiff auf der Werft lag.

III. Sollte das Berufungsgericht bei der danach gebotenen anderweiten Verhandlung zu dem Ergebnis gelangen, daß die Leute der Beklagten, falls ihnen der Einbau der Flüssiggasanlage bekannt gewesen ist, grob fahrlässig den Brand verursacht haben, so kommt es darauf an, ob sie tatsächlich von dem Vorhandensein dieser Anlage gewußt haben oder ob dies ihnen infolge grober Fahrlässigkeit verborgen geblieben ist. Etwa hierbei verbleibende Zweifel würden nicht, wonach die Ausführungen des Berufungsgerichts (BU insbesondere S. 18 Mitte) klingen, zu Lasten der Klägerin gehen. Da feststeht,

daß Werftangehörige den Brand verursacht haben, trifft die Beklagte in entsprechender Anwendung von § 282 BGB die Beweislast dafür, daß sie die Entstehung des Schadens - z. B. wegen unverschuldeter oder leicht fahrlässiger Unkenntnis von dem Einbau der Flüssiggasanlage - nicht zu vertreten hat (vgl. zur Beweislast in solchen Fällen BGH, Urt. v. 13. 2. 69 - VII ZR 14/67, VersR 1969, 470, 471).

Die Revision rügt in diesem Zusammenhang mit Recht, daß das Berufungsgericht den in der Berufungserwiderung (S. 9 - GA Bl. 254, 255) gestellten Beweisantrag der Klägerin zurückgewiesen hat, mit dem sie nachweisen wollte, daß der Einbau einer Flüssiggasanlage in Schiffe wie der Jacht "Ellen" "heute" üblich sei. Das Berufungsgericht durfte diesen Antrag nicht mit der Begründung zurückweisen, die Klägerin habe damit nur behauptet, zur Zeit der Abfassung dieses Schriftsatzes vom 31. Juli 1970 seien solche Anlagen auf vergleichbaren Schiffen üblich gewesen; darauf komme es aber nicht an, weil der Brand im Jahr 1967 stattgefunden habe. Damit hat es dem Antrag einen Sinn unterlegt, der, wenn er überhaupt in Betracht kam, jedenfalls sehr fern lag. Die Revision beanstandet deshalb zu Recht, das Berufungsgericht hätte, bevor es diesen Antrag derart eng auslegte, der Klägerin Gelegenheit geben müssen, den Sinn ihres Antrags klarzustellen.

IV. Da die Sache aus den genannten Gründen noch weiterer Klärung bedarf, muß sie zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch wegen der Kosten des Revisionsverfahrens an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Stimpel

Dr. Tidow

Liesecke

Bundschuh

Dr. Bauer