

79. Zum Begriff der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bei einem nicht voll berufstätigen Schiffskapitän, wenn dessen Fähigkeitsmangel dem Reeder bei Anstellung des Kapitäns bekannt war.

BGB. § 276. HGB. § 511.

I. Zivilsenat. Urt. v. 14. Januar 1928 i. S. S. (Rl.) w. Arnold Sch. u. Gen. (Besl.). I 119/27.

I. Landgericht Altona.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Am Mittag des 23. Oktober 1921 strandete vor der Nordspitze der holländischen Insel Texel auf dem Sande „Dwaars in den Weg“ der deutsche Dreimastschoner „Lisbeth“. Das Schiff ist am 26. Oktober vollständig verloren gegangen. Eigentümer des Schiffes war der Kläger, sein Kapitän der Beklagte Arnold Sch. (im Folgenden als der Beklagte bezeichnet). Das Schiff befand sich auf einer Reise vom englischen Kanal nach Gothenburg. Der Kläger behauptet, der Beklagte habe die Strandung des Schiffes verschuldet, und verlangt Ersatz des ihm durch den Verlust des Schiffes entstandenen Schadens. Er hat einen Teilbetrag dieses Schadens eingeklagt. Der mitverklagte Vater des Beklagten, E. Sch., hat für die angebliche Schuld seines Sohnes in bestimmter Höhe die Bürgschaft übernommen. Der Kläger nimmt ihn für den Fall, daß er von Arnold Sch. keine Befriedigung erhalten sollte, aus der Bürgschaft in Anspruch. Arnold Sch. und sein Vater haben den Klagenanspruch nach Grund und Betrag bestritten.

Die Instanzgerichte haben die Klage abgewiesen. Die Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat folgendes festgestellt: Der Beklagte habe auf der Unfallreise das Schiff nicht so geführt, wie es ein erfahrener und tüchtiger Segelschiffskapitän bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt getan hätte. Wäre die Sorgfalt, die ein normaler, ordentlicher und gewissenhafter Segelschiffskapitän unter den obwaltenden Umständen hätte anwenden müssen, vom Beklagten angewandt worden, so wäre die Strandung des Schiffes vermieden worden. Der Beklagte habe aber die hierzu nötige Erfahrung nicht besessen und nach seiner Ausbildung und bisherigen Tätigkeit nicht haben können. Der Kläger, selbst ein alter und erfahrener Segelschiffskapitän, sei bei Anstellung des Beklagten völlig im Klaren über die Grenzen der Anforderungen gewesen, denen dieser habe genügen können. Er habe insbesondere gewußt, daß der Beklagte für die eigenartigen Aufgaben der Führung des Seglers „*Bisbeth*“ eine nicht ganz hinreichende Ausbildung und eine, zumal für Fahrten in der Nordsee, völlig unzureichende Erfahrung besessen habe. Merkwürdigerweise habe der Kläger nicht geglaubt, daß durch die mangelnde Eignung des Beklagten für den ihm übertragenen Posten ein Schaden entstehen werde. Er habe aber die Gefahr, die aus dieser mangelnden Eignung des Beklagten dem Schiff gedroht hatte, in grob fahrlässiger Weise übersehen. Wenn der Beklagte in seinem an den Kläger gerichteten Bewerbungsschreiben erklärt habe, er sei im Besitz eines Schoners gewesen und in der Handhabung dieser Art von Schiffen erfahren, so sei der Kläger hierdurch keineswegs irregeführt worden. Diese Angaben des Beklagten hätten gegenüber der genauen Kenntnis des Klägers von dem Maße der nautischen Fähigkeiten des Beklagten keine Bedeutung gehabt. Der Beklagte habe auf der Unfallreise alles getan, was er zu leisten imstande gewesen sei. Es verstoße gegen die Grundsätze von Treu und Glauben, wenn der Kläger, obgleich ihm bei der Anstellung des Beklagten bekannt gewesen sei, daß dieser als junger und in der Segelschiffahrt auf der Nordsee völlig unerfahrener Kapitän nach Vorbildung und Erfahrung schwierige Vagen nicht völlig beherrschen konnte, nunmehr, weil der Beklagte sich derartigen Anforderungen nicht gewachsen gezeigt habe, gegen ihn Schadenersatzforderungen erhebe. Und zwar gelte dies auch dann, wenn man grundsätzlich als Maßstab der vom Beklagten zu erfordernden Sorgfalt den für einen normalen, ordentlichen und ge-

wissenhaften Segelschiffskapitän anwenden wolle, ohne Rücksicht auf den Grad von Erfahrung, der Männern wie dem Beklagten zu eigen sein könne.

Diese Ausführungen des Berufungsrichters sind im wesentlichen tatsächlicher Natur. Danach hat der Kläger den Beklagten mit der Führung des Seglers „Lisbeth“ für die sich über die Nordsee erstreckende Unfallreise betraut, obgleich er über die nautische Unzulänglichkeit des Beklagten für eine solche Aufgabe völlig im klaren war. Dieser dem Kläger wohlbekannte Befähigungsmangel des Beklagten ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Ursache des Unfalls gewesen. Aus dieser Sachlage konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum folgern, daß der Beklagte dem Kläger nicht für den Schaden hafte. Die vom Berufungsgericht festgestellten Umstände ergeben, daß beim Abschluß des Anstellungsvertrags die dem Kläger bekannte persönliche Eigenart des Beklagten berücksichtigt worden ist. Dies weist auf eine stillschweigende Vereinbarung hin, wonach bei Bemessung der dem Beklagten im Parteiverhältnis obliegenden Sorgfalt seine Eigenpersönlichkeit wesentliche Bedeutung hat (vgl. auch Staudinger Komm. zum BGB. § 276 Bem. 2 Abs. 2). Im Parteiverhältnis ging der Anspruch des Klägers nur auf solche seemannische Leistungen des Beklagten, welche das dem Kläger bekannte Maß der nautischen Fähigkeiten und Erfahrungen des Beklagten nicht überstiegen. Schadenstiftende Umstände, die außerhalb dieses Rahmens liegen, hat der Beklagte kraft der Besonderheit des Parteivertrags dem Kläger gegenüber nicht zu vertreten. Hieran wird dadurch nichts geändert, daß der Beklagte — wie das Berufungsgericht offenbar annimmt — seinerseits wissen mußte, daß er der von ihm übernommenen Stelle nicht gewachsen war. Die Feststellungen des Berufungsgerichts zeigen zur Genüge, daß der Unfall auch bei Anwendung einer durch das Bewußtsein der eigenen nautischen Unzulänglichkeit bedingten besonderen Vorsicht und Sorgfalt des Beklagten wegen seines objektiven Mangels an Befähigung nicht vermieden worden wäre. Andererseits ist der Kläger bei seiner genauen Kenntnis des Umfangs der nautischen Befähigung des Beklagten in seinem Entschluß, ihn anzustellen, nicht dadurch beeinflusst worden, daß der Beklagte sich für die Stelle angeboten und sie vorbehaltlos übernommen hat.

Diese Ausführungen sind geeignet, die angefochtene Entscheidung zu tragen. Es mag aber bemerkt werden, daß die weiteren Erörterungen des Berufungsgerichts nicht frei von Rechtsirrtum sind, wonach ein Verschulden des Beklagten, auch abgesehen von der Besonderheit des maßgeblichen Parteiverhältnisses, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen um deswillen nicht vorhanden sein soll, weil er alle die Sorgfalt angewandt habe, die man von ihm bei den nautischen Erfahrungen, wie er sie besaß, habe verlangen können. Das Berufungsgericht begründet seine Auffassung damit, daß es innerhalb des Kreises der Segelschiffskapitäne je nach dem Grade ihrer seemannischen Erfahrungen verschiedene Gruppen gebe. Ein Mann aus der Gruppe mit den nautischen Erfahrungen des Beklagten hätte auch bei Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt die für den Unfall ursächlichen Fehler nicht vermeiden können. Diese Erwägungen stehen mit der in Rechtsprechung und Schrifttum herrschenden Rechtsauffassung in Widerspruch. Danach ist die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ des § 276 BGB. nach einem objektiven Maßstab zu bestimmen, nämlich nach dem, was der regelrechte und gesunde Verkehr unter Berücksichtigung der jeweiligen Verhältnisse erfordert. Die berechtigten Anforderungen des Verkehrs entscheiden also darüber, welches Maß von Umsicht und Sorgfalt zur Vermeidung des Schadens angewandt werden muß. Dabei sind grundsätzlich die Anschauungen eines gewissen engeren Verkehrskreises und die typischen Eigenschaften der einem solchen bestimmten Verkehrskreis angehörenden Gruppe von Menschen nicht außeracht zu lassen (RGZ. Bd. 68 S. 423, Bd. 95 S. 17, Bd. 102 S. 49; Gruch. Bd. 50 S. 935, RGU. vom 25. Januar 1906 VI 171/1906; Komm. v. RGK. Anm. 3 zu § 276). Dementsprechend wird in § 511 HGB. die Sorgfalt eines ordentlichen „Schiffers“ verlangt. Handelt es sich, wie hier, um die Führung eines Segelschiffs, so kommt wegen der Besonderheiten der Segelschiffahrt die Sorgfalt eines ordentlichen Segelschiffskapitäns in Betracht. Die Maßgeblichkeit der Anforderungen, die im Verkehr billiger- und vernünftigerweise gestellt werden können, zeigt, daß weder die Sorgfalt eines besonders erfahrenen noch die Sorgfalt eines unerfahrenen Segelschiffskapitäns als Maßstab herangezogen werden kann. Vielmehr ist diejenige Sorgfalt entscheidend, die ein ordentlicher und gewissenhafter Segelschiffskapitän von normalen Kenntnissen, Fähigkeiten

und Erfahrungen auf dem Gebiete der Segelschiffahrt anzuwenden pflegt. Wollte man innerhalb des Kreises der so bezeichneten Segelschiffskapitäne besondere Gruppen je nach dem Grade der nautischen Erfahrung des einzelnen unterscheiden, so würde dies eine unzulässige Verschiebung des sachlichen Maßstabs durch Hereinziehung persönlicher Umstände bedeuten. Mit einer Gruppe von unerfahrenen Segelschiffskapitänen, die schweren Aufgaben nicht gewachsen sind und im Ernstfalle versagen, würde der Verkehr wenig anfangen können. Die für den normalen Segelschiffsführer nötige Erfahrung kann und muß vor der ersten selbständigen Segelschiffsfahrt erworben werden. Der hiernach in der Begründung des Berufungsurteils enthaltene Rechtsirrtum ist aber nicht geeignet, das aus anderen Gründen, wie oben dargelegt, rechtlich nicht zu beanstandende Urteil zu Fall zu bringen.