



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 369/12

Verkündet am:
1. Oktober 2013
Holmes
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

BGB § 823 (Dc)

Zur Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers eines Transportcontainers und zu seiner Haftung gegenüber einem Transporteur, der durch die zuschlagende Tür des Containers verletzt wird.

BGH, Urteil vom 1. Oktober 2013 - VI ZR 369/12 - OLG Düsseldorf
LG Krefeld

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Oktober 2013 durch den Vorsitzenden Richter Galke, die Richter Zoll und Wellner, die Richterin Diederichsen und den Richter Stöhr

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 4. Juli 2012 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger ist selbstständiger Transportunternehmer. Er ist Eigentümer einer Sattelzugmaschine. Mit dieser und einem von der Beklagten zu 1 angemieteten Chassis für den Transport von Containern führt er selbst als Fahrer Transporte durch. Die Beklagte zu 1 betreibt ein Containerterminal im Hafen von Duisburg, das dem Umschlag von Containern zwischen Containerschiffen und Landtransportmitteln dient. Die Beklagte zu 3 ist ein Unternehmen, das am Frachtverkehr mit Containern teilnimmt. Die Beklagte zu 4 ist eine Reederei mit Sitz in Kuwait.

- 2 Im Juni 2007 beauftragte die Beklagte zu 1 aufgrund eines ihr von einem dritten Unternehmen erteilten Transportauftrags den Kläger, einen leeren Con-

tainer von ihrem Betriebsgelände zum Betriebsgelände der Beklagten zu 3 zu transportieren, den Container dort von der Beklagten zu 3 beladen zu lassen und ihn sodann zurück zum Betriebsgelände der Beklagten zu 1 zu befördern. Der Kläger führte den Transport des Containers zum Betriebsgelände der Beklagten zu 3 durch, fuhr den Container dort mit geöffneten Türen an die Laderampe und ließ ihn von Mitarbeitern der Beklagten zu 3 auftragsgemäß beladen. Die rechte Tür des Containers hatte er mit einem Nylonseil gesichert, welches sich bereits bei der Aufnahme des Containers auf dem Betriebsgelände der Beklagten zu 1 an dem Container befand. Das Seil war morsch. Es riss, als eine Windböe die Containertür erfasste. Der am Container stehende Kläger wurde von der sodann zuschlagenden Tür am Kopf getroffen und dadurch schwer verletzt. Der Kläger verlangt von den Beklagten zu 1 und zu 3 sowie von der Beklagten zu 4 - der Eigentümerin des Containers - Ersatz des ihm entstandenen materiellen und immateriellen Schadens. Die zunächst auch gegen die Beklagte zu 2 erhobene Klage ist zurückgenommen.

3 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision betreffend die Abweisung der gegen die Beklagte zu 4 gerichteten Klage verfolgt der Kläger seinen Klageantrag insofern weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

4 Das Berufungsgericht hat im Wesentlichen ausgeführt:

5 Im Unterschied zur Beklagten zu 1 habe die Beklagte zu 4 sich bereits erstinstanzlich dahin festgelegt, dass der Container vom Hersteller nicht mit ei-

ner Sicherungsvorrichtung für die Tür ausgestattet worden sei, und sie habe auch ausdrücklich behauptet, dass der Container bei Übernahme durch den Kläger nicht mit dem Schaden stiftenden Seil ausgestattet gewesen sei, das Seil mithin aus dem Bestand des Klägers gestammt habe.

6 Ein Schadensersatzanspruch des Klägers aus § 823 Abs. 1 BGB wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bestehe nicht. Zwar sei die Beklagte zu 4 als Eigentümerin des Containers verkehrssicherungspflichtig. Ausgehend vom Vortrag der Beklagten zu 4 komme die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht schon deshalb nicht in Betracht, weil sie nicht damit habe rechnen müssen, dass ein Benutzer den lediglich für einen Transport benötigten Container mit einem solchen Zubehörteil ausstatte und sodann mit diesem Zubehörteil versehen zurückgebe. Zum anderen sei es der Beklagten aber auch nicht zumutbar, den Container nach jedem Einsatz bei der Rückgabe daraufhin untersuchen zu lassen, ob er mit einem Sicherheitsseil nachgerüstet worden sei.

7 Ob man es angesichts des Umstandes, dass das Seil fachgerecht durch Spleiß an der Türstange befestigt gewesen sei, als erwiesen ansehen könne, dass der Container entweder bereits vom Hersteller mit diesem Seil ausgerüstet worden sei oder jedenfalls die Beklagte zu 4 diese Nachrüstung in Auftrag gegeben habe, könne dahinstehen, weil die Beklagte zu 4 auch dann bezogen auf das Sicherheitsseil keine Verkehrssicherungspflicht verletzt habe.

8 Es sei unstreitig, dass die einschlägigen Regelungen der CSC (Container Safety Convention) - Richtlinien den Eigentümern von Seecontainern nicht die Pflicht auferlegten, die Container mit einer Sicherungsvorrichtung für die Containertüren auszustatten. Ebenso wenig enthielten die dem Eigentümer auferlegten Wartungs- und Kontrollpflichten eine Regelung bezüglich der hier in Rede stehenden Türsicherungsvorrichtungen. Soweit der Kläger sich zur Herlei-

tung einer Verkehrssicherungspflicht auf Ziffer 2.1.3 der CTU (Cargo Transport Unit) - Packrichtlinien berufe, trage diese Begründung nicht, weil die Beklagte zu 4 als Eigentümerin nicht Adressat dieser Richtlinie sei. Die CTU-Packrichtlinien regelten die fachgerechte Stauung von Frachtgut in Containern. Diese Richtlinien enthielten unter anderem auch die Empfehlung einer Kontrolle des Containers von innen und außen im Zuge der Beladung, ob sein Zustand den technischen Anforderungen entspreche. Im Zusammenhang mit der Beladung wiesen die Richtlinien in Ziffer 2.1.3 die Stauer von Containern darauf hin, dass während der Beladung die geöffneten Containertüren gegen ein Zuschlagen gesichert werden müssten. Dass die Richtlinien die Stauer - und nur diese - in der Pflicht sähen, eine Sicherung für die geöffneten Türen während der Beladung zu stellen, sei konsequent, weil die Bauvorschriften für Container die Hersteller eben nicht verpflichteten, die Container mit einer Türsicherung auszustatten.

- 9 Aus den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zur Verkehrssicherungspflicht lasse sich ebenfalls keine haftungsbegründende Pflichtverletzung der Beklagten zu 4 herleiten. Die Eigentümer von Containern hätten keine zumutbare Möglichkeit, eine Gefährdung der Transportbeteiligten durch einen augenscheinlich nicht erkennbaren Verschleißschaden des Sicherungsseils zu vermeiden. Einen regelmäßigen Austausch von Sicherungsseilen oder dergleichen logistisch zu organisieren, sei den Eigentümern wirtschaftlich nicht zuzumuten, zumal es keine Erkenntnisse zur regelmäßigen Haltbarkeit von Sicherungsseilen und auch keine entsprechenden Empfehlungen gebe. Auch regelmäßige laborteknische Untersuchungen seien den Eigentümern wirtschaftlich nicht zumutbar; die Kosten stünden außer Verhältnis zu dem Aufwand, den die jeweiligen Transportbeteiligten betreiben müssten, um sich selbst wirksam zu schützen.

II.

10 Die Entscheidung des Berufungsgerichts hält revisionsrechtlicher Über-
prüfung stand.

11 1. Ohne Rechtsfehler verneint das Berufungsgericht einen vertraglichen
Anspruch des Klägers gegen die Beklagte zu 4. Die Revision wirft insoweit die
Frage auf, ob zwischen der Beklagten zu 4 und der Beklagten zu 1 ein Mietver-
trag betreffend den Container bestand, wer insoweit beweispflichtig wäre und
ob der Kläger in den Schutzbereich eines solchen Mietvertrags einbezogen war.
Sofern es auf das Vorliegen eines Mietvertrags überhaupt ankommen könnte,
kann dem Berufungsgericht jedenfalls keine mangelnde Aufklärung des Sach-
verhalts vorgeworfen werden. Es wäre die Sache des Klägers gewesen, für das
Bestehen eines solchen Vertrages Beweis anzutreten, etwa durch die Benen-
nung der verantwortlichen Mitarbeiter der Beklagten zu 1 und zu 4 als Zeugen.
Bereits im Urteil des Landgerichts ist darauf hingewiesen, dass ein Beweisan-
tritt für das Bestehen eines Mietvertrags fehlt. Die Revision zeigt nicht auf, dass
das Berufungsgericht insoweit gestellte Beweisanträge des Klägers verfah-
renswidrig übergangen hat. Im Übrigen zeigt die Revision auch nicht auf, dass
die vom Berufungsgericht unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung der Ver-
kehrssicherungspflicht verneinte Verantwortlichkeit der Beklagten zu 4 für die
vom Kläger erlittenen Verletzungen im Rahmen einer mietvertraglichen Haftung
abweichend zu bejahen sein könnte.

12 2. Hinsichtlich der Beurteilung der Verkehrssicherungspflicht der Beklag-
ten zu 4 für den in ihrem Eigentum stehenden Container ist von folgenden
Grundsätzen auszugehen:

13 a) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist derjenige,
der eine Gefahrenlage - gleich welcher Art - schafft, grundsätzlich verpflichtet,

die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren (Senatsurteile vom 6. März 1990 - VI ZR 246/89, VersR 1990, 796, 797; vom 8. November 2005 - VI ZR 332/04, VersR 2006, 233 Rn. 9; vom 6. Februar 2007 - VI ZR 274/05, VersR 2007, 659 Rn. 14; vom 3. Juni 2008 - VI ZR 223/07, VersR 2008, 1083 Rn. 9; vom 9. September 2008 - VI ZR 279/06, VersR 2008, 1551 Rn. 10; vom 2. März 2010 - VI ZR 223/09, VersR 2010, 544 Rn. 5; vom 15. Februar 2011 - VI ZR 176/10, VersR 2011, 546 Rn. 8; vom 2. Oktober 2012 - VI ZR 311/11, BGHZ 195, 30 Rn. 6, jeweils mwN). Verkehrssicherungspflichtig ist auch derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine eingetretene Gefahrenlage andauern lässt (vgl. Senatsurteil vom 12. Februar 1985 - VI ZR 193/83, NJW 1985, 1773, 1774; vom 2. Oktober 2012 - VI ZR 311/11, aaO; BGH, Urteile vom 2. Februar 2006 - III ZR 159/05, VersR 2006, 803 Rn. 12 und vom 16. Februar 2006 - III ZR 68/05, VersR 2006, 665 Rn. 13).

14

b) Zu berücksichtigen ist jedoch, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann. Ein allgemeines Verbot, andere nicht zu gefährden, wäre utopisch. Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar. Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die nahe liegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Deshalb muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Es sind vielmehr nur die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist genügt, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung

für erforderlich hält. Daher reicht es anerkanntermaßen aus, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zuzumuten sind (Senatsurteile vom 6. März 1990 - VI ZR 246/89, aaO; vom 8. November 2005 - VI ZR 332/04, aaO Rn. 10; vom 6. Februar 2007 - VI ZR 274/05, aaO Rn. 15; vom 3. Juni 2008 - VI ZR 223/07, aaO; vom 9. September 2008 - VI ZR 279/06, aaO; vom 2. März 2010 - VI ZR 223/09, aaO Rn. 6; vom 15. Februar 2011 - VI ZR 176/10, aaO Rn. 9; vom 2. Oktober 2012 - VI ZR 311/11, aaO Rn. 7, jeweils mwN).

15 c) Kommt es in Fällen, in denen hiernach keine Schutzmaßnahmen getroffen werden mussten, weil eine Gefährdung anderer zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber nur unter besonders eigenartigen und entfernter liegenden Umständen zu befürchten war, ausnahmsweise doch einmal zu einem Schaden, so muss der Geschädigte - so hart dies im Einzelfall sein mag - den Schaden selbst tragen (Senatsurteil vom 2. Oktober 2012 - VI ZR 311/11, aaO Rn. 8). Er hat ein "Unglück" erlitten und kann dem Schädiger kein "Unrecht" vorhalten (vgl. Senatsurteile vom 15. April 1975 - VI ZR 19/74, VersR 1975, 812; vom 15. Juli 2003 - VI ZR 155/02, VersR 2003, 1319; vom 8. November 2005 - VI ZR 332/04, aaO Rn. 11; vom 16. Mai 2006 - VI ZR 189/05, VersR 2006, 1083 Rn. 8).

16 d) Soweit eine Gefahrenquelle dem Einflussbereich des zunächst Verkehrssicherungspflichtigen ganz oder teilweise entzogen ist, kann sich eine neue Zuständigkeitsverteilung ergeben. Wer aufgrund vertraglicher Vereinbarung den Gefahrenbereich nunmehr beherrscht, kann nach allgemeinen Deliktgrundsätzen für die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen verantwortlich sein (vgl. Senatsurteile vom 17. Januar 1989 - VI ZR 186/88, VersR 1989, 526;

vom 26. September 2006 - VI ZR 166/05, VersR 2007, 78 Rn. 11). Entsprechendes muss gelten, wenn sich aufgrund der faktischen Gegebenheiten einer Geschäftssparte die Verlagerung der Möglichkeiten zur primären Gefahrbeherrschung auf weitere Beteiligte nicht vermeiden lässt. Der ursprünglich Verkehrssicherungspflichtige wird durch den Übergang seiner Pflichten auf einen Dritten zwar nicht völlig entlastet, bleibt vielmehr weiterhin zur Überwachung des Dritten verpflichtet und ist insofern neben diesem selbst noch verantwortlich (vgl. Senatsurteile vom 7. Oktober 1975 - VI ZR 43/74, VersR 1976, 62, 64 f.; vom 2. Oktober 1984 - VI ZR 125/83, VersR 1984, 1190 f.; vom 17. Januar 1989 - VI ZR 186/88, aaO; vom 26. September 2006 - VI ZR 166/05, aaO; BGH, Urteil vom 22. Juli 1999 - III ZR 198/98, BGHZ 142, 227, 233). Er darf aber im Allgemeinen darauf vertrauen, dass der Dritte seinen Verpflichtungen auch nachkommt, solange nicht konkrete Anhaltspunkte bestehen, die dieses Vertrauen erschüttern. Das gilt insbesondere auch dann, wenn die primäre Zuständigkeit für einen Gefahrenbereich auf ein Fachunternehmen übergeht; der Beaufsichtigung eines Fachunternehmens sind durch das Erfordernis einer vertrauensvollen Zusammenarbeit sowie durch dessen Selbstständigkeit und Weisungsunabhängigkeit Grenzen gesetzt (vgl. Senatsurteil vom 26. September 2006 - VI ZR 166/05, aaO mwN). Verringern sich die Überwachungs- und Eingriffsmöglichkeiten des zunächst Verkehrssicherungspflichtigen spartentypisch auf ein Mindestmaß, wie es etwa bei internationalen Warenlieferungs- oder Transportketten der Fall ist, tritt die Verkehrssicherungspflicht derjenigen in den Vordergrund, die drohende Gefahren vor Ort beherrschen können.

- 17 e) Bei Fahrlässigkeitsdelikten ist vielfach nicht nur der Schädiger zur Abwehr oder Minderung der Verletzung in der Lage, sondern Eintritt und Umfang des Schadens hängen ebenso von den Sorgfaltsvorkehrungen des später Geschädigten ab. Dieser ist aufgerufen, sich auch selbst zu schützen; die Verhaltensanforderungen an die eine Seite lassen sich vielfach nur auf der Grundlage

einer Annahme über das Sorgfaltsniveau der Gegenseite formulieren. Der durch die Gefahr Bedrohte muss auf erkennbare Gefahrquellen vor allem durch eigene Sorgfaltsanstrengungen reagieren (vgl. Senat, Urteile vom 11. Dezember 1984 - VI ZR 218/83, VersR 1985, 336, 337; vom 9. Juli 1985 - VI ZR 71/84, VersR 1985, 1093, 1094; MünchKommBGB/Wagner, 6. Aufl. 2013, § 823 Rn. 340 f.; Soergel/Krause, BGB, 13. Aufl., § 823 Anh. II Rn. 30 f.; Wussow/Hemmerich-Dornick, 15. Aufl., Kap. 3 Rn. 16). Das gilt insbesondere, wenn er die Gefahr selbst beherrschen kann und dazu im Verhältnis zu Dritten aufgrund vertraglicher oder faktischer Zuweisung der Verkehrssicherungspflicht auch verpflichtet ist. Zwar können auf verschiedenen Stufen Verkehrssicherungspflichtige auch untereinander ersatzpflichtig sein (vgl. Senatsurteil vom 17. Januar 1989 - VI ZR 186/88, aaO mwN). Eine Haftung des - inzwischen weit von der Gefahrenquelle entfernten - ursprünglich Verkehrssicherungspflichtigen gegenüber demjenigen Verletzten, dem selbst die Gefahrabwendungspflicht zugewachsen und der dieser nur unzureichend nachgekommen ist, wird allerdings regelmäßig zu verneinen sein, wenn faktisch die mangelnde Gefahrbeherrschung durch den Verletzten im Vordergrund steht und ein Auswahl- oder Überwachungsverschulden des ursprünglich Sicherungspflichtigen nicht festgestellt werden kann.

- 18 3. Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die Auffassung des Berufungsgerichts, dass die Beklagte zu 4 für den dem Kläger entstandenen Schaden nicht hafte, im Ergebnis aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.
- 19 a) Die Beklagte zu 4 traf keine weitergehende Verantwortlichkeit als den Kläger, der die Containertür selbst mit dem Seil befestigt hatte. Ein Transporteur wie der Kläger weiß, dass der Zustand von im internationalen Transportverkehr eingesetzten Containern sich aufgrund der verschiedenen Transportvorgänge, des Eingriffs befugter und unbefugter Personen sowie aufgrund

technischer Gegebenheiten gefahrenträchtig verändern kann. Er weiß ferner, dass die Container von deren möglicherweise weit entfernt im Ausland residierenden Eigentümern am jeweiligen Einsatzort nicht mit zumutbarem Aufwand auf ihre Funktionstüchtigkeit und ihren verkehrssicheren Zustand überprüft werden können. Dies ist auch, sofern der Container bei der Inverkehrgabe in Ordnung war, dem Eigentümer keine Bedenken mitgeteilt werden und technisch vorgegebene Prüffristen nicht versäumt wurden, nicht erforderlich. Der Eigentümer darf sich darauf verlassen, dass die in der Transportkette jeweils verantwortlich handelnden Beteiligten erkennbare Gefahrenquellen zum Anlass nehmen, um sich selbst und Dritte vor Schädigungen zu schützen.

20 b) Für die genannten Ausnahmen, die ein Eingreifen der Beklagten zu 4 als Eigentümerin hinsichtlich des zum Schadenszeitpunkt in Deutschland eingesetzten Containers erfordert hätten, ist im Streitfall nichts festgestellt. Die von der Revision vorgebrachten Rügen überzeugen vor diesem rechtlichen und tatsächlichen Hintergrund nicht.

21 Entgegen der Ansicht der Revision geht das Berufungsgericht insbesondere nicht von dem ungeschriebenen Rechtssatz aus, dass dann, wenn besondere Sicherheitsvorkehrungen zur Abwendung einer Gefahr nicht ausdrücklich vorgeschrieben sind, diejenigen Sicherheitseinrichtungen, die ohne eine dahingehende Rechtspflicht angebracht wurden, sich nicht in verkehrssicherem Zustand befinden müssen. Das Berufungsgericht führt zutreffend aus, dass nach den einschlägigen Regelungen der CSC-Richtlinien die Eigentümer von Seecontainern nicht verpflichtet sind, die Container mit einer Türsicherung auszustatten oder etwa doch vorhandene Türsicherungen regelmäßig zu warten und zu kontrollieren. Es stellt darauf jedoch nicht unter Verkennung des Zwecks der Verkehrssicherungspflicht ab. Ersichtlich geht das Berufungsgericht davon aus, dass ungeachtet der CSC-Richtlinien eine Verletzung der allgemeinen Ver-

kehrssicherungspflicht der Beklagten zu 4 hinsichtlich gefahrenträchtiger Mängel des in ihrem Eigentum stehenden Containers in Erwägung zu ziehen sein kann. Es verneint eine solche Verletzung aber letztlich mit der Begründung, dass der Verschleiß des an dem Container angebrachten Seils nicht erkennbar und Überprüfungsmaßnahmen der Beklagten zu 4 nicht zumutbar waren. Dagegen bringt die Revision nichts Konkretes vor. Sie macht lediglich allgemein geltend, der Eigentümer eines Containers müsse eben dafür sorgen, dass sich der Transporteur nicht durch das Vorhandensein eines Sicherungsseils in vermeintlicher Sicherheit wiege und auf den Einsatz der von ihm selbst mitgeführten Sicherungsseile verzichte. Welche zielführenden Maßnahmen insoweit vom Eigentümer im Massentransportgeschäft in zumutbarer Weise ergriffen werden könnten, ist der Revisionsbegründung nicht zu entnehmen. Dass - wie die Revision rügt - das Berufungsgericht den Anspruch des Klägers auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG) verletzt haben könnte, ist nicht ersichtlich. Der Re-

visionsbegründung ist nicht zu entnehmen, welchen konkreten Sachvortrag des Klägers das Berufungsgericht übergegangen haben soll.

Galke

Zoll

Wellner

Diederichsen

Stöhr

Vorinstanzen:

LG Krefeld, Entscheidung vom 22.01.2010 - 7 O 28/08 -

OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 04.07.2012 - I-18 U 37/10 -