
Datum: 03.07.1998
Gericht: Schiffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 105/93
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:1998:0703.3U105.93.00

Vorinstanz: Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 40/92 BSch

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 06.04.1993 verkündete Urteil des Schiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort - 5 C 40/92 BSch - wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Den Beklagten wird das Recht eingeräumt, die Vollstreckung der Klägerin gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 30.000,00 DM abzuwenden, sofern nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Den Parteien wird nachgelassen, die Sicherheitsleistung auch durch eine selbstschuldnerische Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlich-rechtlichen Sparkasse zu erbringen.

Tatbestand:

1

Die Klägerin beauftragte als Absenderin und vorgesehene Empfängerin die Beklagte zu 1) mit dem Transport einer Ladung von 1.049.871 kg Kraftwerksfeinkohle von R. nach E.. Die Beklagte zu 1) gab den Transport an die Firma ... weiter. Diese übertrug die Durchführung des Transports dem Beklagten zu 2) als Unterfrachtführer, Schiffseigner und Schiffsführer

2

von MS "F."

Der Beklagte zu 2) übernahm am 14.02.1992 die Ladung in offener Decklast. Am folgenden 3
Tage gelangte bei stürmischen Wind auf dem IJsselmeer Wasser über die offenen Luken in
den Laderaum und brachte MS "F." in der Nähe der Boje ... zum Sinken.

Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz des an der Ladung 4
entstandenen Schadens sowie der Expertisekosten in Anspruch.

Sie hat die Auffassung vertreten, der Beklagte zu 2) hätte die Fahrt über das IJsselmeer nicht 5
antreten dürfen, da bereits am 14.02.1992 gegen 13.30 Uhr der KNMI Wetterbericht
Südwestwind, zunehmend 7-8, morgen nach West drehend angekündigt gehabt habe. MS
"F." sei aufgrund der Abladung mit offenem Lukendeckel für diese Reise fahruntüchtig
gewesen, zumal sie auch mit 10 t Ladung über die vorgesehene Ladungskapazität hinaus
überladen gewesen sei.

Die Klägerin hat beantragt, 6

die Beklagten zu verurteilen, an sie 87.127,66 DM nebst 5 % Zinsen ab Klagezustellung als 7
Gesamtschuldner zu zahlen, der Beklagte zu 2) nicht nur dinglich mit MS "F.", sondern auch
unbeschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten haben beantragt, 8

die Klage abzuweisen. 9

Sie haben sich auf die ihre Haftung einschränkenden Konnossementsbedingungen berufen 10
und die von der Klägerin angenommene Fahruntüchtigkeit des Schiffs in Abrede gestellt. Zu
dem Wassereinbruch sei es nur gekommen, weil der Wind, entgegen dem von dem
Beklagten zu 2) gehörten Wetterbericht, plötzlich von Südwest auf West gedreht und
erheblich zugenommen habe.

Durch Urteil vom 06.04.1993 hat das Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort der Klage dem 11
Grunde nach stattgegeben. Zur Begründung hat das Schiffahrtsgericht ausgeführt, MS "F."
sei angesichts der Art und des Umfangs der Beladung, der Fahrtroute und der
Witterungsbedingungen relativ fahruntüchtig gewesen. Aus diesem Grunde entfalle für die
Beklagten die Möglichkeit, sich auf die haftungseinschränkenden
Konnossementsbedingungen zu berufen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Tatbestand und die 12
Entscheidungsgründe des Urteils des Schiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort (Bl. 74 ff. d.GA.
Band I) Bezug genommen.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten fristgerecht jeweils Berufung eingelegt und auch 13
fristgerecht begründet. Sie haben die rechtliche Bewertung des amtsgerichtlichen Urteils
angegriffen und insbesondere darauf abgestellt, daß MS "F." nicht von vornherein
fahruntüchtig gewesen sei und den Beklagten zu 2) an dem Untergang kein Verschulden
treffe.

Die Beklagten haben beantragt, 14

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen. 15

16

Die Klägerin hat beantragt,	
die Berufung zurückzuweisen.	17
Sie hat ihren erstinstanzlichen Sachvortrag wiederholt und vertieft.	18
Der Senat hat durch Urteil vom 18.02.1994 (Bl. 135 ff. d.GA. Band I) die Berufung der Beklagten mit der Begründung zurückgewiesen, die Haftung der Beklagten ergebe sich daraus, daß die Fahrt mit der anfänglich fahruntüchtigen MS "F." durchgeführt worden sei. Bei den herrschenden Wetterbedingungen sei ein gefahrloses Befahren des Ijsselmeeres mit dem offenen MS "F." nicht möglich gewesen. Mit einer Änderung der Windrichtung sei stets zu rechnen gewesen. Dem Beklagten zu 2) sei vorzuwerfen, daß er sich über die Windverhältnisse lediglich durch einen einfachen Wetterbericht habe informieren lassen, statt den KNMI-Seewetterbericht zu hören. Die Beklagten könnten sich nicht auf die haftungsausschließenden Konnossementsbedingungen berufen, weil MS "F." die anfänglich bei der Abfahrt in R. bekannten Gefahren der geplanten Reise (vorhergesagte Wetterbedingungen auf dem Ijsselmeer) mit offenem Laderaum nicht habe bestehen können.	19
Gegen diese Entscheidung haben die Beklagten jeweils Revision eingelegt. Mit den Revisionen haben sie das Ziel der Klageabweisung weiter verfolgt. Durch Urteil vom 20.02.1995 - II ZR 60/94 - (Bl. 66 ff. d.GA. Band II) hat der Bundesgerichtshof das Urteil des Senats aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an den Senat zurückverwiesen. Zur Begründung hat das Revisionsgericht ausgeführt, die Beurteilung der anfänglichen Fahruntüchtigkeit könne nicht davon abhängig gemacht werden, welche Wetterbedingungen für einen bestimmten Teil des Reisewegs zu einem bestimmten Zeitpunkt vorhergesagt worden seien. Es sei darauf abzustellen, ob MS "F." als offenes, in der gegebenen Art und Weise beladenes Binnenschiff imstande gewesen sei, die bei einer Winterreise über das ungeschützte Revier des Ijsselmeeres gewöhnlich drohenden Gefahren zu bestehen.	20
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 20.02.1995 (Bl. 66 ff. d.GA. Band II) verwiesen.	21
Die Beklagten wiederholen nunmehr ihr bisheriges Vorbringen und beantragen,	22
unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen.	23
Die Klägerin beantragt unter Wiederholung ihres bisherigen Vorbringens,	24
die Berufung zurückzuweisen.	25
Der Senat hat durch Beweisbeschluß vom 17.11.1995 (Bl. 100 d.GA. Band II) Beweis erhoben durch Einholung eines Sachverständigengutachtens. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen v.Z. vom 10.09.1996 (Bl. 132 f. d.GA.), das Gutachten der Sachverständigen K. und W. des Sachverständigenbüros ... vom 18.07.1997 (Anlage zu Bl. 173 d.GA. Band II) und die ergänzende Stellungnahme der Sachverständigen H. und W. des Sachverständigenbüros ... vom 17.10.1997 (Bl. 197 d.GA. Band II) Bezug genommen. Der Beklagte zu 2) hat zudem eine gutachterliche Stellungnahme des " ... Meteorologisch Instituut" vom 26.01.1998 (Bl. 212 ff. d.GA. Band II) zu den Wetterverhältnissen zu den Akten gereicht.	26
Wegen der weiteren Einzelheiten des Berufungsvorbringens wird auf den Inhalt der von den Parteien im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze und vorgelegten Unterlagen	27

Bezug genommen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Die form- und fristgerecht eingelegten und im übrigen zulässigen Berufungen der Beklagten haben im Ergebnis keinen Erfolg.

I.

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage dem Grunde nach zu Recht stattgegeben. Für den der Klägerin entstandenen Ladungsschaden haften die Beklagte zu 1) gemäß §58 BinnSchG und der Beklagte zu 2) gemäß §§3, 4 Abs. 2, 7 Abs. 2, 8 Abs. 2 und 4 BinnSchG, §823 Abs. 1 BGB nicht nur dinglich, sondern auch persönlich.

1.

Den Beklagten ist eine Berufung auf die in den Verlade- und Transportbedingungen der Beklagten zu 1) enthaltene Freizeichnungsklausel für Sturmschäden nicht möglich, weil die vertragliche Kardinalpflicht, ein fahrtüchtiges Schiff zu stellen, verletzt worden ist und deshalb eine Haftungsfreizeichnung nach Treu und Glauben gemäß §§242 BGB, 9 AGBG ausscheidet (vgl. hierzu allgemein z.B.: BGHZ 49, 356 ff. (363); BGHZ 65, 364 ff. (367); BGHZ 71, 167 ff. (171) m.w.N.; Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage 1991, §8 Rdnr. 6 f.).

Soweit MS "F." in Schwierigkeiten geraten war, die zu seinem Untergang geführt haben, ist dies nicht eine Folge einer erst später eingetretenen Fahruntüchtigkeit aufgrund eines nautisch-technischen Verschuldens des Beklagten zu 2) bei der Führung des Schiffes. Vielmehr war MS "F." aufgrund seiner Einrichtung und Beladung von vornherein nicht fahrtüchtig.

Ein Schiff ist fahrtüchtig im Sinne der Rechtsprechung und Literatur, wenn ihm bereits bei Antritt der Reise die Fähigkeit fehlt, die geplante Reise gefahrlos durchzuführen (vgl. z.B.: BGH, LM §8 BinnSchG Nr. 3; BGH, LM §8 BinnSchG Nr. 4; BGH, VersR 1974, 483 f. (483) zur Seetüchtigkeit; Vortisch/Bemm, a.a.O., §8 Rdnr. 5).

Hieran mangelte es MS "F." als offenem, in der gegebenen Art und Weise mit Kohle beladenem Binnenschiff. Es war bereits zum Zeitpunkt des Reiseantritts nicht imstande, die bei der geplanten Winterreise über das Ijsselmeer gewöhnlich drohenden Gefahren - insbesondere aufgrund der Wetter- und Windverhältnisse - zu bestehen und die Frachtgüter unversehrt zum Empfangsort zu bringen. Dabei ist es ohne Belang, ob die Gefahr für das Schiff und die Ladung während der gesamten Reiseroute oder nur für einen bestimmten Teil derselben besteht, denn auch in diesem Fall fehlt dem Schiff schon bei Beginn der Reise die Tauglichkeit (BGH, VersR 1980, 65 f.).

Aufgrund des unstreitigen Sachverhalts und den gutachterlichen Ausführungen der Sachverständigen W. und K. von dem Sachverständigenbüro ist davon auszugehen, daß die Witterungsverhältnisse und die konkrete Abladung für das Sinken des MS "F." ursächlich waren. Die Sachverständigen sind in ihrem Gutachten vom 18.07.1997 unter Berücksichtigung der zum Unfallzeitpunkt bestehenden Windgeschwindigkeit und der damit verbundenen Wellenhöhen zu dem Ergebnis gelangt, daß - ausgehend von der von ihnen berechneten Höhe des Tennebaums von 0,81 cm über der Wasserlinie - schon mehr als 100 Wellen pro Stunde (= ca. 10 %) über das Tennebaumprofil spülten. Dabei haben die

Sachverständigen die im Einverständnis mit den Parteien eingeholte Untersuchung des Wellenklimas berücksichtigt (Bericht vom 19.06.1997, Anlage VIII F des Sachverständigengutachtens). Hierbei ist der Sachverständige A.W. D. unter Auswertung der Informationen der Meßstellen in S. und L.-H. zu dem Ergebnis gelangt, daß am 15.02.1992 in der Nähe der Unglücksstelle - Boje ... - zwischen 13.00 Uhr und 17.00 Uhr die stundendurchschnittliche Windgeschwindigkeit bei 12,7 m/Sek. bis 13,2 m/Sek. lag.

Insoweit reichte der vorhandene Freibord nicht mehr aus, insbesondere wenn zusätzlich noch ein Rollen des Schiffs berücksichtigt wird. Aufgrund des für den Wellengang zu geringen Freibords konnte Wasser zu der nicht abgedeckten Ladung gelangen. Hierbei bestand wegen der Aufnahme des Wassers durch die Kohle keine Abpumpmöglichkeit, so daß infolge der Gewichtszunahme der vorhandene Freibord weiter reduziert und dadurch weiteres Eindringen von Wasser begünstigt wurde, was schließlich zum Sinken des Schiffs führte. 38

Die am Nachmittag des 15.02.1992 herrschenden Wellen- und Windverhältnisse gehören zu den gewöhnlichen Gefahren der von MS "F." durchgeführten Winterreise. Insoweit ist auf die jeweilige Jahreszeit abzustellen. In den Wintermonaten ist auf dem Ijsselmeer regelmäßig mit stärkeren Winden und damit verbundenen höheren Wellen zu rechnen. Die von dem Sachverständige A.W. D. für den Unfallzeitpunkt ermittelten Wetterbedingungen sind in dem Winterhalbjahr im Bereich des Ijsselmeers regelmäßig anzutreffen. So hat der Experte v.Z. in seiner Stellungnahme vom 10.09.1996 aufgezeigt, daß das Ijsselmeer wegen seiner kurzen Schlagwellen bei stürmischen Wetterbedingungen berüchtigt ist. Auch die Sachverständigen H. und W. legen in der vom Senat eingeholten ergänzenden Stellungnahme vom 17.10.1997 dar, daß während der Wintermonate auf dem Ijsselmeer regelmäßig dieselben Wetterumstände wie zum Zeitpunkt des Unfalls bestehen. Zudem soll es regelmäßig vorkommen, daß diese noch schlechter sind. 39

Für den Senat bestand keine Veranlassung, diesen Wertungen der Sachverständigen nicht zu folgen. Die gutachterlichen Ausführungen finden auch durch die von dem Beklagten zu 2) vorgelegten Stellungnahme des " ... Meteorologisch Instituut" vom 26.01.1998 Bestätigung. Ausweislich der von dem KNMI erstellten Tabelle der gemittelten stündlichen Windgeschwindigkeiten für L., betreffend den Zeitraum 1961-1980, ist regelmäßig in den Wintermonaten - insbesondere in den Monaten November, Januar und Februar - an der Meßstelle mit erheblich höheren Windgeschwindigkeiten als in den übrigen Monaten zu rechnen. 40

An der Meßstelle S. und somit im Bereich des Ijsselmeers wurde im Winterhalbjahr 1991/1992 die z.Zt. des Unfalls herrschende durchschnittliche stündliche Windgeschwindigkeit von 13 m/Sek. im Oktober 1991 an 6 Tagen, im November 1991 an 12 Tagen, im Dezember 1991 an 10 Tagen, im Januar 1992 an 4 Tagen, im Februar 1992 an 5 Tagen und im März 1992 an 12 Tagen erreicht bzw. überschritten. Dabei sind nach den Ausführungen des KNMI im Winter 1991/1992 gegenüber den sonstigen Jahren geringere Windgeschwindigkeiten festgestellt worden. 41

Neben den in den Wintermonaten regelmäßig zu erwartenden Windstärken und Wellenbewegungen gehört - wie in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat erörtert worden ist - bei einer mehrstündigen Fahrt über das ungeschützte Revier des Ijsselmeers ein Drehen der Windrichtung ebenfalls zu den üblichen winterlichen Witterungsbedingungen. Daneben besteht bei einer Reise von L. nach L. wegen des damit verbundenen Wechsels der Fahrtrichtung immer die Möglichkeit, daß während der Fahrtstrecke Wellen nicht stets von achtern kommen, sondern auch seitlich auf das Schiff treffen können. 42

Nach alledem war MS "F." ohne Lukenabdeckung und mit diesem Tiefgang für die Winterreise über das Ijsselmeer relativ fahruntüchtig.

2. 44

Für diesen Mangel haften die Beklagten, da der Beklagte zu 2) schuldhaft mit einem fahruntüchtigen Schiff die Reise angetreten hat. Dieser kann sich nicht gemäß §58 Abs. 2 BinnSchG entlasten. Er hat nicht nachzuweisen vermocht, daß bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers für ihn die relative Fahruntüchtigkeit nicht erkennbar war. Er hätte bereits vor Beginn der Reise prüfen müssen, ob MS "F." aufgrund seiner Abladung die Fähigkeit besaß, die geplante Reise gefahrlos durchzuführen. Dabei müssen dem Beklagten zu 2) die in den Wintermonaten gewöhnlich im Revier auftretenden Wind- und Wellenverhältnisse bekannt gewesen sein, da er nach seinem eigenen Sachvortrag seit vielen Jahren mindestens einmal die Woche das Ijsselmeer befuhr. 45

II. 46

Die Kostenentscheidung - einschließlich der Kosten des Revisionsverfahrens - folgt aus §97 Abs. 1 ZPO; der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§708 Nr. 10, 711, 108 ZPO. 47

Streitwert für das Berufungsverfahren: 87.127,66 DM 48

Beschwer für die Beklagten: über 60.000,00 DM 49

50