
Datum: 24.08.1999
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 88/98 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:1999:0824.3U88.98BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 33/97 BSch

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 14.04.1998 verkündete Urteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - Duisburg Ruhrort - 5 C 33/97 BSch - wird zurückgewiesen. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden der Klägerin auferlegt. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistungen in Höhe von jeweils 16.000,-- DM abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Tatbestand

1

Die Klägerin war von dritter Seite mit dem Transport von ca. 30.000 Tonnen Salzschlacke von Portugal zum Stadthafen von L. beauftragt. Bei dem Ladegut handelt es sich um ein Nebenprodukt aus der Aluminiumindustrie. In dem Konnossement des Seeschiffs war es als "ALUMINASALT SLAGS IN BULK IMO 4.3, UN - NO. 3170" bezeichnet. Nach den für den Seetransport geltenden Vorschriften handelt es sich bei Salzschlacke immer um Gefahrgut, weil sich bei Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln können. Ende April beauftragte die Klägerin die Beklagte zu 1), eine Teilmenge von ca. 3.000 Tonnen der Salzschlacke ab E. ex Seeschiff "T." zum Stadthafen in L. zu befördern. Auch die Beklagte zu 2) sollte nach dem Eintreffen des Seeschiffes 2 Binnenschiffe für den Transport des Ladegutes vorlegen. Ob dies aufgrund einer vertraglichen Abrede zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 2) erfolgen sollte, ist streitig. Bei den Verhandlungen wies die Klägerin darauf hin, dass es sich bei der Salzschlacke nicht um ein unter die Vorschriften des ADNR fallende Ladung handele.

2

Ende Mai 1997 lief SS "T." im Hafen von E. ein. Unter dem 23.05.1997 erteilte die hierfür zuständige Hafenbehörde den Schiffsführern der von den Beklagten vorgelegten Binnenschiffe ein vorläufiges Ladeverbot zur Begründung führte die Behörde aus, bei der Ladung handele es sich um Gefahrgut; die für den Transport vorgesehenen Binnenschiffe der Beklagten verfügten nicht über das für die Beförderung von Gefahrgut notwendige Zulassungszeugnis. Die Bundesanstalt für Materialprüfung teilte der Beklagten zu 1) in einer gutachtlichen Stellungnahme vom 23.05.1997 mit, die Beförderung von Salzschlacke falle unter die Vorschriften des ADNR. Die Beklagten zogen in der Folgezeit die von ihnen vorgelegten Binnenschiffe ab. Nachdem die Bundesanstalt für Materialforschung am 10.07.1997 mitgeteilt hatte, dass das Ladegut nur unter Randziffer 43260 ff. ADNR falle, wurde das Lade- und Löschverbot aufgehoben. Mit Schreiben vom 10.07.1997 bat die Klägerin die Beklagte zu 1) unter Fristsetzung des 11.07.1997 um Mitteilung, ob sie sich an den Transport der Gesamtmenge gebunden fühle. Die Beklagte erwiderte hierauf mit Schreiben vom 11.07.1997 (Bl. 86 d.A.).

Die Beklagten verwenden Lade- und Transportbedingungen. Wegen deren Inhalt wird auf Bl. 72 - 85 d.A. und Bl. 44 - 52 d.A. Bezug genommen. 4

Mit der Klage begehrt die Klägerin den Ersatz der ihrer Behauptung nach entstandenen Mehrkosten, die ihr durch den Teiltransport Ende Mai 1997 per Straße und Schiene anstatt per Binnenschiffen entstanden sind, sowie Schadensersatz wegen Nichterfüllung wegen des Transports der gesamten Menge Salzschlacke. 5

Die Klägerin hat behauptet, mit beiden Beklagten einen Beförderungsvertrag über die Gesamttonnage abgeschlossen zu haben. Lediglich vorsorglich habe ihr die Firma F. ##blob##amp; v. D. GmbH ihre Ansprüche gegen die Beklagte zu 2) abgetreten. Das Lade- und Löschverbot sei infolge einer unberechtigten Anzeige der Schiffsführer der von den Beklagten vorgelegten Binnenschiffe zu Unrecht ergangen. Durch die unberechtigte Verweigerung der Erfüllung der Transportverpflichtung sei der Klägerin ein Schaden in Höhe von 241.082,25 DM entstanden, für den die Beklagten anteilig einzustehen hätten. Wegen der Einzelheiten der Schadensberechnung wird auf Seite 9 - 15 der Klageschrift (Bl. 9 - 15 d.A.) und das Anlagenkonvolut K 10 Bezug genommen. 6

Die Klägerin hat beantragt, 7

1. die Beklagte zu 1) zu verurteilen, an sie 8

133.303,13 DM nebst 5 % seit dem 02.08.1997 zu 9

zahlen; 10

2. die Beklagte zu 2) zu verurteilen, an sie 11

107.779,12 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 02.08.1997 12

zu zahlen. 13

Die Beklagten haben beantragt, 14

die Klage abzuweisen. 15

Sie haben die Auffassung vertreten, die Klägerin habe das Lade- und Löschverbot zu vertreten. An deren Beachtung seien sie gebunden gewesen. Die Beklagte zu 1) hat 16

behauptet, ein Transportvertrag sei nur bezüglich der Teilmenge im Mai 1997, nicht hingegen über die Gesamttonnage zustandegekommen. Die Beklagte zu 2) hat behauptet, mit der Firma F. ##blob##amp; v. D. GmbH den Vertrag geschlossen zu haben.	
Das Schifffahrtsgericht hat durch das angefochtene Urteil die Klage abgewiesen. Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes und der Begründung des Schifffahrtsgerichts wird das angefochtene Urteil (Bl. 174 - 186 d.A.) Bezug genommen.	17
Gegen das ihr am 20.04.1998 zugestellte Urteil hat die Klägerin am 19.05.1998 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristverlängerung am 21.09.1998 begründet.	18
Sie wiederholt und vertieft ihren Sachvortrag nach Maßgabe der zweitinstanzlichen Schriftsätze. Die Klägerin verweist darauf, dass die Aluminium-Salzschlacke nicht als Gefahrgut im Sinne des ADNR und ADR einzustufen sei. Dies sei bereits am 23.05.1997 aufgrund einer von der Firma U. durchgeführten chemischen Analyse klar gewesen. Hierauf habe sie auch wiederholt schriftlich hingewiesen. Die Ungefährlichkeit der Ladung ergebe sich auch aus einem Schreiben der Bundesanstalt für Materialprüfung vom 26.05.1997 (Bl. 259 d.A.), das den Beklagten zur Kenntnis gebracht worden sei.	19
Die Klägerin beantragt,	20
die Klagen unter Aufhebung des angefochtenen Urteils dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären,	21
den Rechtsstreit zur weiteren Verhandlung über die Schadenshöhe an die Vorinstanz zurückzuverweisen.	22
Die Beklagten beantragen,	23
die Berufung zurückzuweisen.	24
Sie halten die angefochtene Entscheidung für zutreffend.	25
E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e	26
Die prozessual bedenkenfreie Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg.	27
Wie das Schifffahrtsgericht mit zutreffender Begründung, auf die Bezug genommen wird, ausgeführt hat, hat die Klägerin gegen die Beklagten wegen des unterbliebenen Teiltransports Ende Mai 1997 einen Schadensersatzanspruch nicht schlüssig dargetan. Die Beklagten sind von ihrer Verpflichtung zur Beförderung der Aluminium-Salzschlacke gemäß § 68 Binnenschifffahrtsgesetz frei geworden. Danach tritt der Frachtvertrag ausser Kraft, wenn der Antritt der Reise durch Zufall dauernd verhindert wird. Ein Ereignis beruht auf Zufall, wenn daran keinen der Beteiligten ein Verschulden trifft (Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage, § 68 Rz. 5). Auch behördliche Anordnungen und staatliche Eingriffe, die das Schiff oder die Ladung betreffen, können ein zufälliges Ereignis im Sinne dieser Vorschrift sein (Vortisch/Bemm, a.a.O.). Unstreitig hat die hierfür zuständige Hafenbehörde den Schiffsführern der von den Beklagten vorgelegten Binnenschiffe, die über ein Zulassungszeugnis für ADNR-Güter nicht verfügten, am 23.05.1997 ein vorläufiges Lade- und Löschverbot erteilt. Das Lade- und Löschverbot wurde erst am 10.07.1997 aufgehoben. An dieses Lade- und Löschverbot waren die Beklagten und ihre Schiffsführer gebunden. Es gereichte den Schiffsführern der von den Beklagten vorgelegten Binnenschiffe und den Beklagten nach Auffassung des Senates nicht zum Verschulden, wegen des Ladeverbots die	28

Reise nicht anzutreten. Bei Beurteilung des Verschuldens ist keine ex-post-Betrachtung zulässig. Es ist vielmehr auf die Situation im Mai 1997, als die Schiffe nicht beladen werden konnten, abzustellen. Seinerzeit war unklar, ob die Ladung den Vorschriften des ADNR bzw. ADR unterfiel. Die Klägerin hat zwar immer darauf verwiesen, Aluminium-Salzschlacke sei kein Gefahrgut. Im Mai 1997 war dies aber bei objektiver Betrachtung unklar. Ausweislich des Schreibens der Bundesanstalt für Materialprüfung vom 23.05.1997, das als "gutachtliche Stellungnahme" bezeichnet ist, hielt die Bundesanstalt für Materialprüfung die Ladung für Gefahrgut nach Ziffer 43111 ADNR. Für die Beförderung solcher Güter müssen die Schiffe über die in Ziffer 43260 ADNR aufgeführte besondere Ausrüstung verfügen. Dies war unstreitig bei den von den Beklagten vorgelegten Schiffen nicht der Fall. Die Auskunft der Bundesanstalt für Materialprüfung vom 26.05.1997 verweist auf die ADR-Vorschriften und ist als solche unergiebig; ob die Ladung über weniger als 1 l entzündbares Gas pro Kilo verfügte, lässt sich ihr nicht entnehmen. Dies folgt zwar aus dem Schreiben der Firma U. vom 23.05.1997 (Anlage 4 zur Klageschrift). Gleichwohl mussten die Beklagten und die Schiffsführer der von ihnen vorgelegten Schiffe das behördlich verfügte Ladeverbot beachten. Anderenfalls hätten sie den Erlass von Bußgeldbescheiden befürchten müssen. Das Ladeverbot gegebenenfalls anzufechten, war die Aufgabe der Klägerin als Absenderin der Ladung, nicht hingegen die der Beklagten als Frachtführer. Nur der Absender kann die Zusammensetzung der Ladung zuverlässig ermitteln und nachweisen. Den Beklagten war der Zugriff auf die Ladung zwecks Entnahme einer Probe verwehrt. Die diesbezügliche Verpflichtung der Klägerin folgt nach Auffassung des Senates aus § 45 Binnenschiffahrtsgesetz. Die Beachtung des Ladeverbotes gereichte jedenfalls nicht den Beklagten bzw. deren Schiffsführern zum Verschulden.

Das behördliche Ladeverbot stellte auch ein "dauerndes" und nicht nur ein zeitweiliges Beförderungshindernis dar. Bei der Abgrenzung ist auf den Sinn der Vorschrift abzustellen, dass nämlich keinem der Vertragspartner zugemutet werden soll, an einem Beförderungsvertrag festgehalten zu werden, dessen Zweck nicht mehr erreicht werden kann (Goette, Binnenschiffahrtsfrachtrecht, § 68 Rz. 6). Eine dauernde Verhinderung erfordert nicht, dass die Möglichkeit der Reise für alle Zeiten ausgeschlossen ist. Es ist vielmehr ausreichend, dass der Antritt der Reise mit den im Frachtvertrag bestimmten Schiffen für nicht voraussehbare Zeit unmöglich geworden ist (Vortisch/Bemm a.a.O., § 68 Rz. 7). So verhält es sich hier. Im Mai 1997 war unklar, wie lange das Ladeverbot aufrechterhalten bleiben würde. Unstreitig hat die Klägerin nichts unternommen, um dessen Aufhebung zu betreiben. Mit Rücksicht darauf war den Beklagten ein Festhalten an dem Vertrag unzumutbar. 29

Wegen des unterbliebenen Transports der Gesamttonnage nach Aufhebung des Lade- und Umschlagsverbots stehen der Klägerin ebenfalls keine Schadensersatzansprüche zu. Wie das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat, lässt sich ein Vertragsschluss mit der Beklagten zu 1) über die Beförderung der Gesamtmenge der vorgelegten Korrespondenz nicht entnehmen. Einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu 2) hat die Klägerin ebenfalls nicht schlüssig dargetan. Es fehlt insoweit an der erforderlichen Fristsetzung mit Ablehnungsandrohung nach Freigabe der Ladung durch die zuständige Hafenbehörde. 30

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO, die über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 31

Streitwert für das Berufungsverfahren: 241.082,25 DM 32

Beschwer der Klägerin: über 60.000,00 DM 33
