
Datum: 19.02.2002
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 154/01 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2002:0219.3U154.01BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 34/00 BSch

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 18.06.2001 verkündete Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort - 5 C 34/00 BSch - wird zurückgewiesen mit der Maßgabe, dass die Beklagte verurteilt wird, an die Klägerin 52.623,38 € nebst 5 % Zinsen seit dem 08.08.2000 zu zahlen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 65.500 €, die auch durch selbstschuldnerische Bürgschaft einer deutschen Großbank, öffentlichen Sparkasse oder Genossenschaftsbank erbracht werden kann, abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

Die Klägerin macht aus übergegangenem und abgetretenem Recht der I A-AG Schadensersatzansprüche aus einem Transportunfall vom 24.03.2000 geltend.

1

2

3

Im März 2000 beauftragte die I A-AG die Beklagte auf der Grundlage eines seit dem 16.11.1993 bestehenden Vertrages (Bl. 69 ff. d.A.) mit dem Transport einer Ladung Zement per Binnenschiff von N nach L. Die Beklagte schaltete als Unterfrachtführer den Schiffseigner T ein. Dieser legte das O vor, das am 23.03.2000 in N beladen wurde. Während der Bergfahrt auf dem Rhein erlitt das O am 24.03.2000 etwa bei Strom-km XXXX aufgrund einer Grundberührung eine Leckage mit der Folge, dass Wasser eindrang und das Schiff schließlich im nahegelegenen Hafen M sank. Die Ladung wurde dadurch zerstört.

Die Klägerin hat vorgetragen, O sei infolge eines Fahrfehlers des Schiffsführers T rechtsrheinisch auf eine dort befindliche Kribbe aufgefahren. Der Schaden betrage insgesamt 107.365,51 DM. 4

Die Klägerin hat beantragt, 5

die Beklagte zu verurteilen, an sie 107.365,51 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 08.08.2000 zu zahlen. 6

Die Beklagte hat 7

Klageabweisung beantragt. 8

Sie hat die Auffassung vertreten, der zwischen ihr und der I A-AG geschlossene Vertrag sei ein Speditionsvertrag, so dass sie für ein etwaiges Verschulden des eingesetzten Schiffsführers nicht hafte. Aber auch als Frachtführerin brauche sie für den Schaden nicht einzustehen, da dieser auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen sei. O sei in einem Seitenabstand von etwa 40 m zum rechtsrheinischen Ufer gefahren, als das Schiff plötzlich auf einen im Fahrwasser liegenden, aber für den Schiffsführer nicht erkennbaren Gegenstand gefahren sei. Vorsorglich hat sie die Schadenshöhe bestritten. 9

Das Schifffahrtsgericht hat nach Beweisaufnahme der Klage durch Urteil vom 18.06.2001 (Bl. 116 ff. d.A.), auf das vollinhaltlich Bezug genommen wird, in Höhe von 102.922,38 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 08.08.2000 stattgegeben. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Klägerin stehe gegen die Beklagte aus abgetretenem Recht der I A-AG gemäß §§ 425 HGB, 398 BGB ein Schadensersatzanspruch aufgrund des Transportunfalls vom 24.03.2000 in Höhe von insgesamt 102.922,38 DM zu. Bei dem zwischen der Zedentin und der Beklagten geschlossenen Vertrag handle es sich eindeutig um einen Transportvertrag und nicht um einen Speditionsvertrag. Gemäß § 428 HGB hafte die Beklagte für das Verhalten des von ihr beauftragten Unterfrachtführers, des Schiffsführers T. Die Voraussetzungen einer Haftungsbefreiung nach § 426 HGB habe die Beklagte nicht bewiesen. Die Indizien sprächen dafür, dass der Zeuge T auf eine Kribbe und nicht – wie er bekundet habe – auf einen im Fahrwasser liegenden, nicht erkennbaren Gegenstand aufgefahren sei. Angesichts dessen, dass bei der am 30.03.2000 durchgeführten Überprüfung der Fahrrinne zwischen S-km X und XX keine Hindernisse festgestellt worden seien, vermöge die in eigener Sache gemachte Aussage des Zeugen T nicht zu überzeugen. 10

Gegen dieses ihr am 27.06.2001 zugestellte Urteil hat die Beklagte am 26.07.2001 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristverlängerung am 27.09.2001 begründet. 11

Sie hält daran fest, dass der Zeuge T die Buhne Nummer XXX nicht 12

überfahren habe. Er sei vielmehr etwa 20 m vom Bühnenkopf entfernt in der am Unfalltage 3,87 m tiefen Fahrrinne gefahren. Die Buhne sei nicht beschädigt. Die am Schiffsboden 13

festgestellten Beschädigungen und Lecks passten auch nicht zu einer Grundberührung. Hinsichtlich der Schadenshöhe bestreitet die Beklagte den von dem Sachverständigenbüro H mit 16,-- DM/Stück taxierten Wert der 184 beschädigten Europaletten. Ferner hält sie die für das Gutachten H gezahlte Mehrwertsteuer nicht für erstattungsfähig, da die Zedentin nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sei.

Die Beklagte beantragt, 14

1. 15

das angefochtene Urteil aufzuheben und die Klage insgesamt abzuweisen, 16

2. 17

ihr zu gestatten, eine Sicherheitsleistung auch durch Bürgschaft einer deutschen Großbank¹⁸ öffentlichen Sparkasse oder Genossenschaftsbank zu erbringen.

Die Klägerin beantragt 19

Zurückweisung der Berufung mit der Maßgabe, den Zahlbetrag in Euro auszuweisen. 20

Sie meint, die Beklagte habe die Voraussetzungen für einen Haftungsausschluss nach § 426 HGB nicht bewiesen. Als Unfallursache komme nur ein seitliches Anfahren des Bühnenkopfs in Frage. Dafür spreche schon, dass sich die Schäden an der Backbordseite im Bug- und Bodenbereich befunden hätten. Ein Hindernis in der Fahrrinne sei nicht festgestellt worden. Zudem habe der Zeuge T gegen die ihm obliegende Pflicht, ein etwa störendes Hindernis unverzüglich der nächsten zuständigen Behörde mitzuteilen, verstoßen und so einen Entlastungsbeweis verhindert. Der von dem Sachverständigenbüro H angesetzte Wert von 16,-- DM pro Palette sei üblich (Beweis: Sachverständigengutachten). Das Gutachten sei in ihrem Auftrag erstellt worden, so dass sie mangels Vorsteuerabzugsberechtigung auch die Mehrwertsteuer ersetzt verlangen könne. 21

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze nebst den überreichten Urkunden, Lichtbildern und Skizzen Bezug genommen. Die Akten 101 Js 18623/00 StA Mannheim (= Owi – Nr. 881/00 WSD Südwest) sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen. 22

Entscheidungsgründe: 23

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. 24

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage zu Recht in Höhe von 102.922,38 DM (= 52.623,38 €) nebst 5 % Zinsen seit dem 08.08.2000 stattgegeben. Der Klägerin steht aus abgetretenem und übergegangenem Recht der I A-AG ein Schadensersatzanspruch gemäß §§ 425, 428, 430 HGB, 398 BGB, 67 VVG in der genannten Höhe zu. Die Beklagte hat den ihr obliegenden Entlastungsbeweis gemäß § 426 HGB (vgl. Koller, Transportrecht, 4. Aufl., HGB § 426 Rnr. 20) nicht geführt. Insbesondere hat sie nicht nachgewiesen, dass das Sinken des O und die hierdurch bedingte Zerstörung der Zementladung durch ein Hindernis in der Fahrrinne verursacht worden wäre. Dagegen spricht schon, dass die Nachsuche nach dem angeblichen Hindernis am 30.03.2000 negativ verlief. Zwar wurde die Fahrrinne erst 6 Tage nach dem Unfall überprüft. Wenn tatsächlich aber ein Hindernis in der Fahrrinne gelegen hätte, das so fest war, dass mehrere Lecks in den Schiffsboden geschlagen wurden, so hätte 25

sich dieses nicht innerhalb von 6 Tagen spurlos im Wasser auflösen können. Das Objekt müsste sehr groß gewesen sein. Bei einer Fahrwassertiefe von 387 cm am Unfalltag und einer Abladetiefe des O von 240 cm hätte das Hindernis von der Fahrrinnensohle aus gemessen ca. 150 cm hoch sein müssen. Ein solcher Gegenstand wird nicht so leicht vom Wasser fortgerissen. Es wäre auch zu erwarten gewesen, dass andere ebenso tief wie O abgeladene Schiffe mit ihm in Berührung gekommen wären. Dies war jedoch offensichtlich nicht der Fall. Im übrigen weist die Klägerin zutreffend daraufhin, dass der Zeuge T gegen die ihm obliegende Meldepflicht nach § 1.12 Nr. 4 RhSchPV verstoßen und damit den Entlastungsbeweis vereitelt hat. Dies geht zu Lasten der Beklagten.

Die Angaben des Zeugen T sind nicht geeignet, den Vorwurf eines Fahrfehlers auszuräumen. 26
Dass er über ein unbekanntes Hindernis in der Fahrrinne gefahren sein will, ist eine reine Vermutung des Zeugen, die als nachträgliche Schutzbehauptung zu werten ist. Es spricht alles dafür, dass der Zeuge mit der Backbordseite des Schiffes die Flanke des Bühnenkopfes tangiert hat. Ausweislich der Ermittlungsakte hat er bei der Meldung des Unfalls zuerst angegeben, nach Grundberührung an einer Buhne einen Wassereinbruch zu haben. Auch seiner Mutter, der Zeugin T, gegenüber hat er nach deren polizeilicher Aussage unmittelbar nach dem Unfall sinngemäß erklärt, er müsse wohl über eine Kribbe gefahren sein.

Im Ermittlungsverfahren hat der Zeuge T die Länge der Buhne mit allenfalls 20 m geschätzt, 27
bei seiner Vernehmung vor dem Schifffahrtsgericht nur mit maximal 15 m. Tatsächlich ist die Buhne nach den Feststellungen der Wasserschutzpolizei 25,10 m, bei Messung vom Hektometerpunkt an sogar 26,30 m lang; zudem hat der Bühnenkopf zum Fahrwasser hin noch ein Gefälle von 1:5. Bei einer Abladetiefe des Schiffes von 2,40 m kann dann die Berührung mit der Flanke des Bühnenkopfes in einem Abstand von ca. 4 m von Bühnenkopf oder ca. 30 m vom Ufer geschehen sein. Der Zeuge T will allerdings mit einem Abstand von 40 m zum Ufer gefahren sein. Dabei handelt es sich aber um eine bloße Schätzung. Der Zeuge hat sich schon bezüglich der Länge der Buhne erheblich verschätzt. In dem Bemühen, einen eigenen Fahrfehler auszuräumen, hat er offensichtlich die Länge der Buhne zu kurz und seinen Abstand vom Ufer zu weit geschätzt. Zudem herrschte Hochwasser, so dass das Wasser auch im Bereich der Uferböschung entsprechend höher war und zu einer Verbreiterung des Stromes geführt hatte. Vom Wasserrand aus gesehen dürfte die Buhne also einige Meter weiter im Wasser gelegen haben.

Die Beklagte kann den ihr obliegenden Entlastungsbeweis auch nicht mit der Aussage des 28
Zeugen W führen. Dieser hat zwar ausgesagt, er wäre bei einem Tiefgang von 2,50 m auch den gleichen Kurs wie O gefahren. Sie seien einen schifffahrtsüblichen Kurs am P Grund gefahren. Seinen Bekundungen zufolge fuhr der Zeuge allerdings zur Unfallzeit in einem Abstand zwischen 600 m und 150 m hinter O. Bei einem solchen Abstand muss ihm nicht aufgefallen sein, dass O einige Meter näher zum Ufer fuhr, zumal der Zeuge vom Unfall nichts bemerkt hatte und erst durch den späteren Funkspruch aufmerksam wurde. Die Aussage des Zeugen W vermag daher dem Senat nicht die Überzeugung zu vermitteln, dass der Zeuge T ausschließlich in der Fahrrinne gefahren wäre.

Auch der Ort der Schäden am Schiff spricht dafür, dass O mit der Backbordseite des Buges 29
und des Schiffsbodens über die Flanke des Bühnenkopfes geschrammt ist.

Den Beweisantritten der Beklagten zu der Behauptung, die Buhne sei nicht beschädigt, war 30
nicht nachzugehen; denn es handelt sich um einen unzulässigen Ausforschungsbeweis. Zudem erscheint es ohne weiteres möglich, dass die nach den Feststellungen der Wasserschutzpolizei im Bereich der Leckstelle nur 3-5 mm starke Bodenplatte aufgerissen wurde, ohne dass dies zu später noch sichtbaren Schäden an den Steinen der Flanke des

Bühnenkopfes geführt hat.	
Nach alledem haftet die Beklagte für die durch den Transportunfall vom 24.03.2000 entstandenen Schäden.	31
Hinsichtlich der Schadenshöhe sind im Berufungsverfahren nur noch der Wert der Europaletten und die Mehrwertsteuer aus der Rechnung des Sachverständigenbüros H im Streit. Hinsichtlich der 184 durch den Unfall beschädigten Europaletten hat das Schifffahrtsgericht der Klägerin zu Recht einen Betrag von 2.944,-- DM zuerkannt. Das Havariekommissariat H hatte den Wert auf 16,-- DM/Stück taxiert. Die Beklagte hatte die Palettenkosten erstinstanzlich nicht substantiiert bestritten. Auch das jetzige Bestreiten der Beklagten ist unsubstantiiert. Der taxierte Wert von 16,-- DM/Stück bewegt sich – wie gerichtsbekannt ist – im üblichen Rahmen. Der Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Wert der Paletten bedarf es daher nicht.	32
Auch die Mehrwertsteuer aus der Rechnung des Sachverständigenbüros H vom 26.05.2000, die sich auf 219,70 € beläuft, ist erstattungsfähig. Ausweislich des Gutachtens der H GmbH vom 26.05.2000 war das Gutachten von der Klägerin in Auftrag gegeben worden, die selbst unstreitig nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist. Der Klägerin waren die Schadensersatzansprüche der I A-AG abgetreten worden, zu denen auch der Anspruch auf Ersatz der Schadensfeststellungskosten gemäß § 430 HGB gehört. Da die Klägerin die Mehrwertsteuer zu entrichten hatte, ohne einen Vorsteuerabzug vornehmen zu können, hat die Beklagte ihr auch diesen Schaden zu ersetzen.	33
Nach alledem war die Berufung der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen. Antragsgemäß hat der Senat den zuerkannten Betrag nunmehr in Euro ausgewiesen.	34
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 Satz 1, 108 Abs. 1 ZPO a.F.	35
Von der Zulassung der Revision gemäß § 543 ZPO n.F. sieht der Senat ab. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.	36
Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer der Beklagten:	37
52.623,38 €.	38
	39