
Datum: 13.09.2002
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 16/02 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2002:0913.3U16.02BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 5/01 BSch

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 17. Dezember 2001 verkündete Grundurteil des Schifffahrtsgericht E - 5 C 5/01 BSch - wird zurückgewiesen.

Die Beklagten tragen die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beklagten dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 3.100,00 € abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

1

Der Kläger, der das der Firma MS "F" Schifffahrts KG gehörende KMS "F" gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert und wegen des nachstehend beschriebenen Schadensfalles Deckung gewährt hat, macht gegenüber den Beklagten aus kraft Gesetzes auf sie übergegangenem und abgetretenem Recht seitens der Schiffseignerin Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung eines Mastes geltend.

2

3

Die Beklagte zu 1. betreibt in N eine Umschlagsanlage. Der Beklagte zu 2. war Kranführer bei der Beklagten zu 1.

Am 16.03.2000 hatte das KMS "F" am Kai der Beklagten zu 1. festgemacht, um dort eine Partie Schrott für Spanien zu laden. Der angewiesene Liegeplatz befand sich unterhalb eines Portalkrans der Beklagten zu 1., mit dessen Hilfe geladen werden sollte. Wenige Zeit nachdem das Schiff an dem Kai angelegt hatte, bewegte der Beklagte zu 2. den Kran zunächst über das Schiff. Zu diesem Zeitpunkt war der Achtermast von KMS "F" umgelegt. Über dem Laderaum des Schiffes ließ der Beklagte zu 2. den Kran zunächst einige Zeit stillstehen. In dieser Zeit richtete die Mannschaft des KMS "F" den Achtermast des Schiffes auf. Kurze Zeit später bewegte der Beklagte zu 2. den Kran in Richtung des Achterschiffes und stieß dort gegen den aufgerichteten Mast. 4

Der Kläger hat vorgetragen, zum Zeitpunkt des Schadensfalles seien die Luken des Schiffes noch geschlossen gewesen, die Beladung habe also noch nicht begonnen gehabt. Der Bugmast sei bereits beim Anlegen des Schiffes aufgerichtet gewesen. Der Kran sei sodann über das Achterschiff hinweggefahren und habe seine Ladeposition über dem Laderaum des Schiffes erreicht. Dann sei, wie üblich, auch der Achtermast aufgerichtet worden. Die Beladung habe sodann zwischen den beiden aufgerichteten Masten erfolgen sollen. Unerwartet sei der Beklagte zu 2. noch vor dem Öffnen der Luken rückwärts in Richtung des in seinem Blickwinkel befindlichen Achtermastes gefahren und habe währenddessen trotz der Wahrschau mehrerer Besatzungsmitglieder nicht reagiert. Der Schaden belaufe sich auf 84.851,37 DM. 5

Der Kläger hat beantragt, 6

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 84.851,37 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 10.01.2001 zu zahlen. 7

Die Beklagten haben 8

Klageabweisung beantragt. 9

Sie haben vorgetragen, für die Ladetätigkeit habe der Beklagte zu 2. mit dem Kran über dem Schiff hin und her fahren müssen. Das für KMS "F" bestimmte Ladegut habe sich nicht nur in Boxen in Höhe des Schiffsladeraumes befunden, der Kran habe daher auch über die Aufbauten des Schiffshecks fahren müssen, um aus den hinteren Boxen Material zu holen. Die Luken seien sodann geöffnet gewesen und der Beklagte zu 2. habe den Kran in Bewegung gesetzt, um mit der Beladung zu beginnen. Dabei habe er keine Sicht auf die Aufbauten am Heck des Schiffes gehabt und habe nicht mitbekommen, dass der Mast inzwischen aufgerichtet worden war. Eine Wahrschau der Besatzungsmitglieder des KMS "F" habe er ebenfalls nicht bemerkt. Das Aufrichten des Heckmastes sei absprachewidrig und völlig unvorhergesehen erfolgt. Damit habe er nicht rechnen können und müssen. Das Alleinverschulden für den Schadensfall liege bei der Besatzung des Schiffes. 10

Das Schifffahrtsgericht hat nach Beweisaufnahme durch Grundurteil vom 17.12.2001 (Bl. 96 ff. d.A.), auf das vollinhaltlich Bezug genommen wird, die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Kläger habe aus übergegangenem bzw. abgetretenem Recht einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu 1. aus schuldhafter Verletzung ihrer Pflichten aus dem Umschlagsvertrag und gegen den Beklagten zu 2. aus unerlaubter Handlung. Der Beklagte zu 2., dessen Verhalten sich die Beklagte zu 1. zurechnen lassen müsse, habe den Schaden durch seine 11

Unachtsamkeit verursacht; denn er habe den Kran über die Aufbauten am Heck des Schiffes gefahren, ohne zuvor einen Blick hierauf zu richten. Er habe es offenbar fahrlässig übersehen, dass der Heckmast aufgerichtet wurde, obwohl dies geraume Zeit in Anspruch genommen habe. Das Heck von KMS "F" sei von der Krankanzel einsehbar gewesen. Ein Mitverschulden der Schiffsbesatzung könne hingegen nicht festgestellt werden. Ein Gespräch zwischen den Mitgliedern der Schiffsbesatzung und den Mitarbeitern der Beklagten zu 1. darüber, was mit dem Mast während der Beladung geschehen solle, habe nicht stattgefunden. Zudem sei es nach den Aussagen der Zeugen S., T. und C. üblich und notwendig gewesen, den Heckmast von KMS "F" zur Beladung aufzurichten.	
Gegen dieses ihnen am 02.01.2002 zugestellte Urteil haben die Beklagten am 01.02.2002 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristverlängerung am 02.04.2002 begründet.	12
Sie machen geltend, KMS "F" sei während der Ladezeit infolge der Aufrichtung des Heckmastes nicht ladebereit gewesen, was der Frachtführer zu verantworten habe. Es werde bestritten, dass üblicherweise bei einem Seeschiff der Heckmast aufgerichtet werde. Der Beklagte zu 2. und der Zeuge D. hätten nicht davon ausgehen können, dass während der Bewegung des Krans plötzlich und unvorhergesehen der Heckmast aufgerichtet würde. Zur Zeit der Anfahrung hätten sie auf die Laufkatze des Krans und den daran hängenden Greifer achten müssen, mit dem Material habe aufgenommen werden sollen. Das Rufen der auf dem Achterdeck stehenden Personen habe der Beklagte zu 2. nicht hören können.	13
Die Beklagten beantragen,	14
das angefochtene Grundurteil aufzuheben und die Klage abzuweisen.	15
Der Kläger beantragt, die Berufung zurückzuweisen.	16
Er hält daran fest, dass beim Beladen und Löschen eines Seeschiffs die Masten aufgerichtet seien. Der Laderaum könne dabei problemlos durch einen geeigneten Kran erreicht werden. Zudem verfüge der Portalkran der Beklagten zu 1. - unstreitig - über einen hochklappbaren Ausleger. Im abgeklappten Zustand lägen die Masten teilweise auf dem Lukendach. Sie hätten daher vor der Beladung wieder aufgerichtet werden müssen, um die Luken zu öffnen und den Laderaum frei zu machen. Beim Achtermast komme hinzu, dass im abgeklappten Zustand die Bewegungen auf dem Seeschiff erschwert seien und die Winden zur sicheren Befestigung des Achterschiffes nicht bedient werden könnten. Für die Ladebereitschaft komme es darauf an, ob das Schiff tatsächlich in der Lage sei, die Ladung aufzunehmen, insbesondere das Öffnen der Luken und das Einverständnis des Kapitäns zum Ladebeginn. Daran habe es hier gefehlt.	17
Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst den überreichten Urkunden Bezug genommen. Die Akten des Parallelverfahrens 3 U 17/02 BSch OLG Köln, in dem der Senat eine Beweisaufnahme durchgeführt hat, sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.	18
<u>Entscheidungsgründe:</u>	19
Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg.	20
	21

Zu Recht hat das Schifffahrtsgericht die Klage gegen die Beklagten als Gesamtschuldner dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Zutreffend ist es davon ausgegangen, dass die Beklagte zu 1. nach den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter i.V.m. § 278 BGB für die Beschädigung des Heckmastes haftet. Als Umschlagsunternehmen muss sie sich dahin entlasten, dass sie kein Verschulden trifft (vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Aufl., § 41 BSchG, Rdnr. 11; Bemm/von Waldstein, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl., Einführung Rdnr. 32; Senat, Urteil vom 21.12.93 - 3 U 261/92 -). Ferner haftet sie aus unerlaubter Handlung gemäß § 831 BGB.

Der ihr obliegende Entlastungsbeweis ist der Beklagten zu 1. nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht gelungen. Vielmehr steht fest, dass der Beklagte zu 2. die Anfahrung des Heckmastes mit dem Kranausleger schuldhaft verursacht hat. Auch er haftet daher aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 BGB für den eingetretenen Schaden.

22

Auf mangelnde Ladebereitschaft des KMS "F" können sich die Beklagten nicht berufen. Insoweit kommt es entgegen der Auffassung der Beklagten nicht auf den Beginn der offiziellen Ladezeit, die für die Berechnung des Liegegelds von Bedeutung ist, sondern auf die tatsächliche Ladebereitschaft des Schiffes an. Diese lag zur Zeit der Aufrichtung des Heckmastes noch nicht vor. Lediglich der Zeuge D., der Lagermeister der Beklagten zu 1., hat angegeben, die Luken seien bereits geöffnet gewesen. Im übrigen hat nicht einmal er den ursprünglichen Klagevortrag der Beklagten zu 1. in der Parallelsache bestätigt, wonach die Ladetätigkeit bereits in vollem Gange und der Beklagte zu 2. bereits mehrfach mit Schrottladungen über die Aufbauten des Schiffes gefahren war, als die Besatzung den Heckmast aufrichtete. Der Beklagte zu 2. hat bei seiner Zeugenvernehmung in der Parallelsache auch nicht bestätigt, dass er mit dem Beladen schon begonnen hatte. Er meinte, zum Unfallzeitpunkt sei die Besatzung wohl zu Gange gewesen, die Luken zu öffnen, vielleicht sei eine schon geöffnet gewesen; hierzu könne er aber nichts Verlässliches sagen. Demgegenüber haben die Zeugen S., I. und C. übereinstimmend bekundet, mit dem Laden sei noch nicht begonnen worden. Der Lukenwagen sei noch versenkt und der Lukendeckel verschlossen gewesen; auch sei die Eiche noch nicht abgenommen worden. Zu dem hätten die zwei zur achteren Befestigung des Schiffes erforderlichen Leinen, die über die Festmacherwinde bedient würden, erst nach Aufstellung des Mastes gesetzt werden können.

23

Danach ist erwiesen, dass das Schiff zum Unfallzeitpunkt überhaupt noch nicht ladebereit war. Insbesondere war die vor Ladebeginn zwingend erforderliche Abnahme der Eiche noch nicht erfolgt. Es lag auch nicht die für die Beladung notwendige - zumindest konkludente - Zustimmungserklärung des Kapitäns vor. Mit der Vornahme von Veränderungen am Schiff war daher zu rechnen, sodass der Beklagte zu 2., wenn er mit dem Ausleger der Kranbrücke über die Aufbauten des Schiffes fuhr, dieses im Auge behalten musste. Hätte er die erforderliche Aufmerksamkeit walten lassen, so hätte ihm die zwischenzeitliche Aufrichtung des Mastes nicht entgehen können, die nach der glaubhaften Aussage des Zeugen I. immerhin ca. 10 min. in Anspruch genommen hatte. Zudem bestand nach den glaubhaften Bekundungen der Zeugen S. und I. zu der Zeit, als der Kran in Richtung Achterschiff fuhr, Sichtkontakt zu dem Kranführer. Der Beklagte zu 2. hätte also ebenfalls das Achterdeck und damit zwangsläufig den inzwischen aufgerichteten Mast und die ihm zuwinkenden Leute sehen können. Wenn er hiervon nichts wahrgenommen hat, weil er - wie er bei seiner Zeugenvernehmung im Parallelverfahren bekundet hat - nur durch die Bodenscheibe der Krankanzel guckte, gereicht ihm dies zum Verschulden. Eine Haftung der Beklagten ist daher zu bejahen, selbst wenn man aufgrund der Angaben des Zeugen D. und des Beklagten zu 2. davon ausgeht, dass die Rufe der auf dem Achterdeck stehenden Personen in der verschlossenen Krankanzel wegen der Maschinengeräusche nicht gehört werden konnten.

24

Der Beklagte zu 2. hat zwar angegeben, üblicherweise seien die Masten bei der Verladung abgeklappt, damit er überhaupt einen Arbeitsbereich habe. Aus seiner Sicht sei sein Arbeitsbereich frei zu halten. Die Masten dürften daher nicht hoch gestellt werden. Dem vermag der Senat jedoch nicht zu folgen. Das Umschlagsunternehmen muss seine Tätigkeit an dem Zustand des Schiffes ausrichten, in dem es ihm als ladebereit angezeigt wird. Wenn die Schiffsführung eines Seeschiffs wie hier bei KMS "F" es zur Herbeiführung der Ladebereitschaft für erforderlich hält, die Masten aufzurichten, kann sich der Kran beim Beladen eben nur zwischen den Masten bewegen. Dies wäre hier ohne weiteres möglich gewesen, da der Schrott aus den dem Laderaum benachbarten Boxen genommen werden konnte. Wenn aus Sicht der Leute der Beklagten zu 1. noch andersartiges Material aus einer weiter entfernten Box geladen werden sollte, hätte der Kranausleger hochgeklappt oder das Schiff an die betreffende Stelle notfalls verholt werden können. Jedenfalls durfte der Beklagte zu 2. nicht ohne entsprechende Verständigung mit der Schiffsführung darauf vertrauen, dass der Heckmast abgeklappt blieb, solange ihm nicht die Ladebereitschaft des Schiffes mitgeteilt worden war. Wenn er gleichwohl noch einmal vor Beginn der Beladung mit dem Kran über das Heck des Schiffes hinausfahren wollte, musste er sich darüber vergewissern, dass keine Aufbauten in die Kranbahn hineinragten. Dies gilt umso mehr, als er mit dem Kran in Ladeposition über dem Laderaum des Schiffes eine gewisse Zeit - etwa 10 Minuten - verharret hatte.

Nach alledem ist davon auszugehen, dass der Beklagte zu 2. die Anfahrung des Heckmastes mit dem Kran infolge von Unaufmerksamkeit schuldhaft verursacht hat. 25

Zu Recht hat das Schifffahrtsgericht ein Mitverschulden der Schiffsbesatzung, das sich der Kläger gemäß § 254 BGB zurechnen lassen müsste, verneint. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lässt sich ein Verschulden der Besatzung von KMS "F" an dem Schadensfall nicht feststellen. Die Aufrichtung des Heckmastes an sich war nicht pflichtwidrig. Es kann offen bleiben, ob bei Seeschiffen üblicherweise beim Beladen und Löschen die Masten aufgerichtet sind, wie dies die Zeugen S. und T. bekundet haben. Konkret bezogen auf KMS "F" war die Aufrichtung des Mastes jedenfalls zur Herbeiführung der Ladebereitschaft geboten, da nur dann das Schiff ordnungsgemäß achtern mit zwei Leinen unter Betätigung der bei umgelegtem Mast nicht zugänglichen Festmacherwinde festgemacht werden konnte. Dies haben die Zeugen S. und I. glaubhaft bekundet. Die Ladebereitschaft wäre durch den Mast auch nicht beeinträchtigt worden, da der zu verladende Schrott aus den Boxen neben dem Laderaum des Schiffes hätten genommen werden können, wie dies auch nach dem Schadensfall unstreitig geschehen ist. Zwar haben der Zeuge D. und der Beklagte zu 2. im Rahmen seiner Zeugenvernehmung in der Parallelsache bekundet, sie hätten auch Mischmaterial aus einer hinter dem Heck des Schiffes gelegenen Box verladen wollen. Dies wäre aber auch bei aufgerichtetem Heckmast möglich gewesen; denn der Kranausleger hätte unstreitig hochgeklappt oder das Schiff an die betreffende Stelle verholt werden können. Der Senat hat keinen Zweifel daran, dass es jedenfalls grundsätzlich möglich war, das Schiff mit aufgerichteten Masten zu beladen, in dem der Kran nur im Bereich der Ladefläche zwischen den beiden Masten bewegt worden wäre. 26

Die Beweisaufnahme hat auch nicht ergeben, dass zwischen der Schiffsbesatzung und den Mitarbeitern der Beklagte zu 1. vereinbart worden wäre, während des Beladevorgangs den Heckmast umgelegt zu lassen. Der Beklagte zu 2. hat zwar als Zeuge im Parallelverfahren bekundet, er meine gesagt zu haben, der Mast müsse unten bleiben. Eine konkrete Erinnerung an ein diesbezügliches Gespräch mit dem Kapitän oder einer anderen Person der Schiffsführung hatte er aber nicht. Er konnte nicht einmal angeben, ob das angebliche Gespräch vor dem Besteigen der Krankanzel stattgefunden hatte, oder ob er ein Fenster der 27

Krankanzel geöffnet und nach unten Kontakt aufgenommen hatte. Dass es eine entsprechende Vereinbarung gegeben hätte, hat auch nicht der Zeuge D., der Lagermeister der Beklagten zu 1., bestätigt. Er hat vielmehr übereinstimmend mit dem Zeugen S. bekundet, über die Masten sei nicht gesprochen worden.

Der Schiffsbesatzung kann auch nicht vorgeworfen werden, den Zeugen D. und den Beklagten zu 2. nicht darüber informiert zu haben, dass der Heckmast noch aufgerichtet werde. Ein schuldhaftes Unterlassen liegt insofern nicht vor. Eine Informationspflicht bestand nicht, da der Mast für das Personal der Beklagten zu 1. ohne weiteres sichtbar war. Dem Kapitän und den übrigen Besatzungsmitgliedern musste sich auch nicht etwa aufdrängen, dass der Kranführer den Mast möglicherweise übersehen werde. Die Aufrichtung des Mastes sollte - wie ausgeführt - noch im Vorfeld der Beladung im Rahmen der Herbeiführung der Ladebereitschaft des Schiffes stattfinden. Die Besatzung durfte darauf vertrauen, dass sich das Personal der Beklagten zu 1. nach Anzeige der Ladebereitschaft über die Umstände, die für die Beladung von Bedeutung sein konnten, vergewisserte. Nachdem der Kran - wie die Zeugen S., I. und C. bekundet haben - aus seiner ursprünglichen Position nach dem Festmachen des Schiffes in eine Position über dem Laderaum verbracht worden war und dort eine gewisse Zeit verharret hatte - nach Schätzung des Zeugen C. ca. 10 Min. -, bestand für die Schiffsbesatzung kein Grund für die Annahme, der Kran werde etwa noch einmal hinter das Achterschiff bewegt und könne dann mit dem Mast kollidieren. Insbesondere brauchte der Zeuge S. ohne entsprechenden Hinweis nicht damit zu rechnen, dass der Kranführer, bevor ihm mitgeteilt worden war, dass er mit dem Beladen beginnen könne, noch vorweg Arbeiten hinter dem Heck des Schiffes ausführen wollte. Vielmehr stellte sich für ihn und die anderen Besatzungsmitglieder die Situation so dar, dass der Kran in der Ladeposition bereitstand, um nach Anzeige der Ladebereitschaft den Schrott aus den neben dem Laderaum befindlichen Boxen zu verladen. Unter diesen Umständen kann ihnen nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie nicht auf den Gedanken gekommen sind, der Kranführer werde möglicherweise noch anderes Material aus einer hinter dem Schiffsheck gelegenen Box holen, und sie ihn deshalb nicht über die beabsichtigte Aufrichtung des Mastes informiert haben. Die Zuladung andersartigen Materials lag auch fern, da laut Faxschreiben der J. vom 13.03.00 einheitlich "ca. 1.350 to VZA-Abfälle" verladen werden sollten.

Die Sachlage wäre nur dann anders zu beurteilen, wenn das Schiff bei Aufrichtung des Mastes ladebereit gewesen und mit der Beladung bereits begonnen worden wäre. Denn dann hätte die Schiffsführung damit rechnen müssen, dass der Kranführer im Vertrauen darauf, dass an dem Schiff keine Veränderungen mehr vorgenommen würden, bei den Verladearbeiten sein Augenmerk vorwiegend nach unten richten werde und ihm deshalb die Aufrichtung des Mastes entgehen könne. Wie bereits ausgeführt, steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aber fest, dass das Schiff zur Unfallzeit noch nicht ladebereit war. Unter diesen Umständen ist ein Mitverschulden der Schiffsbesatzung an der Beschädigung des Mastes nicht erkennbar.

Nach alledem war die Berufung der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 Satz 1 ZPO.

Von der Zulassung der Revision hat der Senat abgesehen, da die Rechtsache weder grundsätzliche Bedeutung hat noch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert, § 543 Abs. 2 Nr. 1 und 2 ZPO n.F.

Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer der Beklagten:	33
43.383,82 €.	34
	35
