
Datum: 13.09.2002
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 17/02BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2002:0913.3U17.02BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 4/01 Bsch

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 17. Dezember 2001 verkündete Urteil des Schifffahrtsgerichts E - 5 C 4/01 BSch wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Von der Darstellung des Tatbestands wird gemäß § 543 Abs. 1 ZPO a.F. abgesehen.

<u>Entscheidungsgründe:</u>	1
Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg.	2
Das Schifffahrtsgericht hat zu Recht einen Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen die Beklagten wegen Beschädigung des Portalkrans verneint.	3
Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lässt sich ein Verschulden der Besatzung des KMS "F." an dem Schadensfall nicht feststellen. Vielmehr steht fest, dass allein der Kranführer der Klägerin, der Zeuge L., den Schaden an dem Kran fahrlässig verursacht hat.	4

Die Aufrichtung des Heckmastes von KMS "F." an sich war nicht pflichtwidrig. Es kann offen bleiben, ob bei Seeschiffen üblicherweise beim Laden 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 hätte genommen werden können, wie dies auch nach dem Schadensfall unstreitig geschehen ist. Zwar haben die Zeugen D. und L. bekundet, sie hätten auch Mischmaterial aus einer hinter dem Heck des Schiffes gelegenen Box laden 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, indem der Kran nur im Bereich der Ladefläche zwischen den beiden Masten bewegt worden wäre.

5

Die Beweisaufnahme hat auch nicht ergeben, dass zwischen der Schiffsbesatzung und den Mitarbeitern der Klägerin vereinbart worden wäre, während des Beladevorgangs den Heckmast umgelegt zu lassen. Der Zeuge L. hat zwar 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 Krankanzel geöffnet und nach unten Kontakt aufgenommen hatte. Dass es eine entsprechende Vereinbarung gegeben hätte, hat auch nicht der Zeuge D., der Lagermeister der Klägerin bestätigt. Er hat vielmehr übereinstimmend mit dem Zeugen S. bekundet, über die Masten sei nicht gesprochen worden.

6

Der Schiffsbesatzung kann auch nicht vorgeworfen werden, die Zeugen D. und L. 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 Klägerin 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 noch im Vorfeld der Beladung im Rahmen der Herbeiführung der Ladebereitschaft des Schiffes stattfinden. Die Besatzung durfte darauf vertrauen, dass sich das Personal der Klägerin 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 hinter dem Heck des Schiffes nach dessen Festmachen in eine Position über dem Laderaum verbracht worden war und dort eine gewisse Zeit verharret hatte – nach Schätzung des Zeugen C. ca. 10 Minuten –, bestand für die Schiffsbesatzung erst Recht 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 bereit stand, 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

7

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 einheitliches Material, nämlich "ca. 1350 t V2A-Abfälle" verladen werden sollten.

Die Sachlage wäre allerdings 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. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht aber fest, dass das Schiff zur Unfallzeit noch nicht ladebereit war. Insoweit kommt es entgegen der Auffassung der Klägerin nicht auf den Beginn der offiziellen Ladezeit, die für die Berechnung des Liegegelds von Bedeutung ist, sondern auf die tatsächliche Ladebereitschaft des Schiffs an. Diese lag zur Zeit der Aufrichtung des Heckmastes noch nicht vor. Lediglich der Zeuge D., der Lagermeister der Klägerin, hat angegeben, die Luken seien bereits geöffnet gewesen. Im übrigen hat nicht einmal er den ursprünglichen Klagevortrag der Klägerin bestätigt, wonach die Ladetätigkeit bereits in vollem Gange und der Zeuge L. bereits mehrfach mit Schrottladungen über die Aufbauten des Schiffes gefahren war, als die Besatzung den Heckmast aufrichtete. Der Kranführer selbst, der Zeuge L. hat auch nicht bestätigt, dass er mit dem Beladen schon begonnen hatte. Er meinte, zum Unfallzeitpunkt sei die Besatzung wohl zugange 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 die Lukendeckel verschlossen gewesen; auch sei die Eiche noch nicht abgenommen worden. Zudem hätten die zwei zur Achterenbefestigung des Schiffes erforderlichen Leinen, die über die Festmacherwinde bedient würden, erst nach Aufstellung des Mastes gesetzt werden können. 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. Unter diesen Umständen durften die Besatzungsmitglieder darauf vertrauen, dass der Kranführer vor Aufnahme seiner Tätigkeit die Aufrichtung des Heckmastes bemerken werde, zumal diese nach der glaubhaften Aussage des Zeugen I. ca. 10 Minuten in Anspruch genommen hatte. Als sie dann erkannten, dass sich der Kran in Richtung des Heckmastes bewegte, haben sie nach den glaubhaften Bekundungen der Zeugen S., I. und C. laut geschrien und gewinkt, um den Kranführer zu warnen. Mehr konnten sie zu diesem Zeitpunkt nicht mehr tun.

Nach alledem liegt ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung, das sich die Beklagten gem. §§ 278, 831 BGB zurechnen lassen müssten, nicht vor. 9

Die Berufung der Klägerin war daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen. 10

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 11

Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer der Klägerin: 11.512,24 €. 12

13

