
Datum: 22.06.2004
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 23/04 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2004:0622.3U23.04BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 9/03 BSch

Tenor:

Die Berufung der Klägerin und die Berufung der Beklagten gegen das am 5. Januar 2004 verkündete Teilgrund- und Teilurteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort

- 5 C 9/03 - werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beide Parteien dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Gläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Gründe:

I.

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus übergegangenem und abgetretenem Recht der Interessenten von MS "C." auf Schadensersatz in Höhe von 61.386,08 € nebst Zinsen wegen der Anfahrung des Autokrans von MS "C." durch die von dem Beklagten zu 2) gesteuerte

1

2

3

Kranbrücke der Beklagten zu 1) in Anspruch. Wegen der Einzelheiten wird auf die tatsächlichen Feststellungen des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort im angefochtenen Teilgrund- und Teilurteil vom 05.01.2004 – 5 C 9/03 – (Blatt 60 ff. d. A.) Bezug genommen. Das Schifffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie zur weiteren Hälfte abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, sowohl der Beklagte zu 2) als auch der Schiffsführer von MS "C." hätten die Kollision schuldhaft verursacht; eine hälftige Haftungsverteilung erscheine angemessen. Gegen dieses Urteil richten sich die form- und fristgerecht eingelegten und begründeten Berufungen beider Parteien.

Die Klägerin macht geltend, der Beklagte zu 2) habe den Unfall allein schuldhaft verursacht. Er habe mit einem Hindernis im Verkehrsraum des Krans rechnen müssen. Obwohl er MS "C." in den Hafen habe einfahren sehen, habe er nicht darauf geachtet, als er den Kran in Bewegung gesetzt habe, und nicht einmal daran gedacht, seine drehbare Kanzel zu drehen, um sich von der Ungefährlichkeit seiner beginnenden Tätigkeit zu überzeugen. Irgendwelche Anweisungen habe die Beklagte zu 1) dem Schiffsführer nicht zu erteilen brauchen. Aus dessen Sicht habe sich der Kran bei Schadenseintritt bereits in Ruhestellung befunden. Er habe nicht damit zu rechnen brauchen, dass der Beklagte zu 2) nach 12.30 Uhr an einem Freitag noch einen Greiferwechsel habe vornehmen wollen. Der Besatzung sei bekannt gewesen, dass man freitags über 12.30 Uhr hinaus nur dann gearbeitet habe, wenn ein Schiff zur Löschung oder Beladung vorgelegen habe, was am Schadenstag nicht der Fall gewesen sei. 4

Die Klägerin beantragt, 5

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage dem Grunde nach in vollem Umfang für gerechtfertigt zu erklären.

Die Beklagten beantragen, 7

die Berufung der Klägerin zurückzuweisen und 8

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage in vollem Umfang abzuweisen. 9

Sie tragen vor, der Beklagte zu 2) habe von seinem Führerhaus aus zwar Blick zur Wasserseite gehabt, aber nicht zu MS "C.", das in seinem Rücken gelegen habe. Nach Ziffer 3.3.3 der VDI-Dienstanweisung für die Führung elektrischer Krane und § 30 Abs. 7 der Berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften für Krane habe er bei allen Kranbewegungen die Last und bei Leerfahrt die Lastaufnahmeeinrichtung beobachten müssen. Daran habe er sich gehalten, als er nach Beendigung der Arbeiten auf MS "T." mit der Katze auf der Kranbrücke bis zum anderen Ende an die Landseite gefahren sei und dann die Portalbrücke seitlich verholt habe, um für die Arbeit des nächsten Tages einen anderen Greifer an dem Kran anzubringen. Ferner habe er auf die Anweisung der Beklagten zu 1) bei den Kranbewegungen auch auf ein ordnungsgemäßes Aufwickeln der Kabeltrommel geachtet. Dem Schiffsführer von MS "C." sei bekannt gewesen, dass er Fahrten mit seinem Auto über das Betriebsgelände bei der Beklagten zu 1) habe anmelden müssen. Ihm sei bei seiner Anfrage, ob er an der Kaimauer festmachen könne, auch gesagt worden, es werde noch gearbeitet. Die Betriebszeit dauere freitags bis 15.30 Uhr. MS "C." habe nicht mit bereits senkrecht aufgerichtetem Autokran angelegt, vielmehr sei dieser erst nach dem Anlegen aufgerichtet worden, was der Beklagte zu 2) von seinem Führerhaus aus nicht habe beobachten können. Er habe darauf vertrauen dürfen, dass der Bewegungsbereich des Portalkrans frei gewesen sei. Der Bewegungs- und Verkehrsraum des Portalkrans und damit 10

der Gefahrenbereich des Krans, mit dem zum Unfallzeitpunkt noch gearbeitet worden sei, sei für jeden offensichtlich und ohne weiteres erkennbar, so dass hierauf nicht gesondert habe hingewiesen werden müssen. Demgegenüber sei dem Schiffsführer von MS "C." vorzuwerfen, dass er mit dem Aufstellen des Autokrans eine völlig überraschende Gefahrenquelle geschaffen habe, ohne die Beklagten hierüber zu informieren. Er habe den Autokran sogar eine Zeit lang unbeobachtet gelassen und sich dadurch der Möglichkeit begeben, die von ihm geschaffene Gefahrenlage zu beseitigen. Damit habe er in erheblicher Weise seine Verkehrssicherungspflichten verletzt mit der Folge, dass er den erlittenen Schaden allein zu tragen habe.

Die Klägerin beantragt, 11

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen. 12

Sie tritt den Ausführungen der Beklagten entgegen. 13

II. 14

Die Berufungen beider Parteien sind zulässig. Sie haben jedoch in der Sache keinen Erfolg. 15

Das Schifffahrtsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass der Umschlagsvertrag zwischen der Beklagten zu 1) mit der C.-Reederei einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter, das heißt des an der Verladestelle vorgelegten Schiffes, darstellt. Aus schuldhafter Verletzung der sich hieraus ergebenden Sorgfaltspflichten haftet sie in Verbindung mit § 278 BGB für Beschädigungen des Schiffes durch ihre Leute, wobei sie sich dahin entlasten muss, 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 21.12.1993 – 3 U 261/92 – und vom 13.09.2002 – 3 U 16/02 BSch –). Eine vertragliche Haftung der Beklagten zu 1) nach den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter scheitert auch nicht daran, dass die Beladung von MS "C." erst für den folgenden Montag vorgesehen war. Denn der Schiffsführer hatte sich ordnungsgemäß bei der Beklagten zu 1) angemeldet und ihm wurde durch den Zeugen Q. ein Liegeplatz in unmittelbarer Nähe des vorgesehenen Ladeplatzes zugewiesen. Die Beklagte zu 1) haftet ferner aus unerlaubter Handlung gemäß § 831 BGB. 16

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat die Beklagte zu 1) den ihr obliegenden Entlastungsbeweis nicht geführt. Vielmehr steht fest, dass der Beklagte zu 2) die Anfahrt des Autokrans durch die Kranbrücke schuldhaft verursacht hat. Er haftet daher ebenfalls aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 BGB für den eingetretenen Schaden. 17

Der Senat teilt die Auffassung des Schifffahrtsgerichts, dass der Beklagte zu 2) seine Sorgfaltspflichten schuldhaft verletzt hat, indem er sich, bevor er die Kranbrücke in Bewegung setzte, nicht darüber vergewissert hat, dass in dem vorgesehenen Arbeitsbereich keine Hindernisse vorhanden waren. Dem stehen die Vorschriften der VDI-Dienstanweisung für die Führung elektrischer Krane und die Berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften für Krane nicht entgegen. Selbst wenn der Beklagte zu 2) bei Durchführung einer Leerfahrt die Lastaufnahmeeinrichtung beobachten und außerdem gemäß der Anweisung der Beklagten zu 1) auf ein ordnungsgemäßes Aufwickeln der Kabeltrommel zu achten hatte, war er nicht gehindert, sich vor Beginn dieser Arbeit umzuschauen. Unstreitig ist das Führerhaus drehbar. Wenn er sich vor der Fahrt mit der Kranbrücke einmal kurz um 180 Grad gedreht hätte, hätte er das Schiff mit dem aufgerichteten Autokran zweifellos gesehen. Gerade weil er 18

wusste, dass er die Kranbrücke vom Führerhaus gesehen praktisch "blind" rückwärts bewegen würde, hätte er sich vorher von der Ungefährlichkeit seines Tuns überzeugen müssen. Er konnte nicht ohne weiteres davon ausgehen, dass der Verkehrsraum des Portalkrans frei sei, zumal er längere Zeit mit Arbeiten auf MS "T." beschäftigt gewesen war und während dessen nicht hatte sehen können, ob es zwischenzeitlich zu Veränderungen in dem Bereich gekommen war, in dem er den Kran bewegen wollte. Auch wenn die Kranbrücke die Kaimauer um ca. 12 m überragt, konnten sich in ihrem Verkehrsraum Gegenstände befinden. Der Senat teilt die Auffassung des Schifffahrtsgerichts, dass ein Autokran auf einem Schiff nicht etwas derart Ungewöhnliches ist, dass man es nicht hätte in Betracht ziehen müssen. Im Gegenteil ist es sogar eher üblich, dass der Autokran eines Schiffes an einer Ladestelle aufgerichtet wird; denn die meisten Schiffer nehmen ihr Auto mit und setzen es mit Hilfe des Autokrans an Land, um sich während der Liegezeit vom Schiff fortbewegen zu können.

Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass der Beklagte zu 2) seinen eigenen Angaben im Verklarungsverfahren zufolge MS "C." sogar gesehen hatte, als es in das Hafenbecken hineinfuhr. Zu diesem Zeitpunkt dürfte allerdings der Autokran noch nicht aufgerichtet gewesen sein. Zwar hat der Zeuge T. bekundet, der Autokran sei schon beim Anlegen senkrecht aufgerichtet gewesen. Schiffsführer X. hat aber ausgesagt, er habe erst festgemacht und dann den Autokran hochgestellt. Auch wenn der Autokran noch nicht hochgefahren war, als der Beklagte zu 2) das Schiff sah, musste er aber damit rechnen, dass es an der Ladestelle im Arbeitsbereich der Kranbrücke – also hinter seinem Rücken – festmachen und den Autokran aufrichten würde. Unstreitig kam MS "C." schon seit einigen Wochen zweimal wöchentlich zum Beladen an die Ladestelle der Beklagten zu 1), wie dies auch der Zeuge Q. bekundet hat. Nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten war der Schiffsführer X. auch jeweils mit seinem Auto über das Betriebsgelände gefahren. Da die Beladung erst für den kommenden Montag vorgesehen war, war gerade im Hinblick auf das bevorstehende Wochenende damit zu rechnen, dass der Schiffsführer mit seinem Auto wegfahren und hierzu den Kran aufrichten würde. Dass er dies nicht in Betracht gezogen und sich vor Betätigung der Kranbrücke nicht vergewissert hat, dass der Weg frei war, gereicht dem Beklagten zu 2) zum Verschulden. Im Übrigen ist aber auch dem Zeugen Q. vorzuwerfen, dass er den Schiffsführer nicht ausreichend informiert hat. Er hat nach seinen eigenen Angaben zwar beim Anruf des Schiffsführers erklärt, sie seien noch am arbeiten, er hat ihm aber einen Liegeplatz zwischen MS "K." und MS "T." zugewiesen mit der Bemerkung, er würde dort nicht stören. Auch der Zeuge Q. musste damit rechnen, dass der Schiffsführer den Autokran hochfahren würde, um über das Wochenende wegzufahren, selbst wenn er dies nicht ausdrücklich angemeldet haben sollte. Es wäre daher angebracht gewesen, den Schiffsführer darauf hinzuweisen, dass die Kranbrücke im Bereich der vorgesehenen Liegestelle noch bewegt werden könne. Statt dessen hat der Zeuge Q. den Betrieb nach dem Telefonat verlassen und stand daher für weitere Informationen und Koordinationsmaßnahmen nicht mehr zur Verfügung. Nach alledem haften die Beklagten für die durch die Anfahrung des Autokrans von MS "C." entstandenen Schäden.

19

Das Schifffahrtsgericht hat auch zu Recht dem Schiffsführer von MS "C." ein Mitverschulden gemäß § 254 BGB angelastet, das sich die Klägerin zurechnen lassen muss. Schiffsführer X. hat sich vor dem Aufrichten des Autokrans nicht ausreichend darüber vergewissert, ob mit der Kranbrücke noch im Bereich des Kais gearbeitet würde. Nach dem unbestrittenen Vorbringen der Beklagten dauert die Betriebszeit freitags bis 15.30 Uhr. Auch wenn nach Darstellung der Klägerin am Freitag über 12.30 Uhr hinaus grundsätzlich nur gearbeitet wird, wenn ein Schiff zur Löschung oder Beladung vorliegt, so konnte der Schiffsführer dennoch nicht darauf vertrauen, dass die Kranbrücke nicht mehr bewegt würde, nachdem die Arbeiten

20

an MS "T." eingestellt waren. Zwar stand der Brückenkran nach den Angaben der Zeugen X. und W. still. Daraus war aber nicht zwingend zu schließen, dass er sich bereits in seiner endgültigen Ruhestellung befand. Wie der Zeuge T. bekundet hat, wurden die Arbeiten an MS "T." gerade eingestellt, als MS "C." festmachte. Die Krankanzel befand sich noch über dem Schiff, der Zeuge hatte mit dem Beklagten zu 2) Sichtkontakt. Danach fuhr der Beklagte zu 2) mit der Katze ans landseitige Ende der Kranbrücke. Die Zeugin W. hat ihren Bekundungen zufolge die Krankatze noch ungefähr in der Mitte der Brücke gesehen. Der Zeuge X. will noch in Richtung der Katze gesehen und gemeint haben, dass dort niemand drin sei. Dann hat er aber nicht die erforderliche Aufmerksamkeit walten lassen, da sich der Beklagte zu 2) tatsächlich in dem Führerhaus befand. Wenn der Zeuge X. nicht beobachtete, dass der Kranführer, als die Katze am anderen Ende der Kranbrücke angelangt war, die Kanzel verließ, durfte er nicht darauf vertrauen, dass die Kranbrücke endgültig in Ruhestellung war. Er hätte sich vielmehr bei den Leuten der Beklagten zu 1) danach erkundigen und nachfragen müssen, ob er den Autokran schon aufrichten könne. Sollte kein Ansprechpartner auf Seiten der Beklagten zu 1) mehr da gewesen sein, nachdem der Zeuge Q. das Betriebsgelände verlassen hatte, hätte sich der Schiffsführer auf jeden Fall hinsichtlich des Verbleibs des Kranführers vergewissern müssen, etwa durch Nachfrage bei dem Zeugen T.. Dies ist unstreitig nicht geschehen, vielmehr hat der Zeuge X. unmittelbar nach dem Festmachen den Autokran hochgefahren und damit im Arbeitsbereich der Kranbrücke ein gefährliches Hindernis geschaffen.

Nach alledem trifft sowohl die Beklagten als auch den Schiffsführer ein Verschulden an dem Unfall, der sich als typische Folge von Unachtsamkeit und mangelnder Kommunikation auf beiden Seiten darstellt. Die vom Schifffahrtsgericht vorgenommene hälftige Schadensverteilung ist nicht zu beanstanden. Soweit die Beklagten meinen, ihnen sei eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten nicht anzulasten, jedenfalls müsse ein etwaiger Verstoß ihrerseits völlig hinter dem hohen Verschulden des Schiffsführers zurücktreten, und sich diesbezüglich auf ein Urteil des OLG Düsseldorf vom 26.01.2004 – 1 U 85/03 – berufen, kann ihnen nicht gefolgt werden. Diese Entscheidung ist hier nicht einschlägig. In dem ihr zugrunde liegenden Fall war ein Lkw unbefugt in den durch Poller gekennzeichneten Gefahrenbereich eines auf Schienen fahrenden Portalkrans hineingefahren; das OLG Düsseldorf hat insofern dem Lkw-Fahrer das alleinige Verschulden an der Kollision angelastet und eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten durch die Kranbetreiberin verneint. Demgegenüber war hier dem Schiffsführer der Unfallort als Liegeplatz von der Beklagten zu 1) mit der Bemerkung des Zeugen Q. zugewiesen worden, dass er dort nicht stören würde. Unter diesen Umständen kann dem Schiffsführer auch mit Rücksicht darauf, dass er mit der Aufrichtung des Autokrans ein Hindernis geschaffen hat, im Verhältnis zu den Beklagten kein höherer Mitverschuldensanteil angelastet werden. Vielmehr ist der Senat der Auffassung, dass beide Seiten in etwa gleichem Maße die ihnen obliegenden Sorgfaltspflichten außer Acht gelassen haben. Beide haben sich vor der Betätigung des jeweiligen Krans nicht bzw. nicht ausreichend darüber vergewissert, ob dies gefahrlos möglich sei. Dabei hat der Beklagte zu 2) im Hinblick auf die Höhe der Portalbrücke darauf vertraut, dass in deren Bewegungsbereich alles frei sei, ohne zu bedenken, dass dort inzwischen ein Schiff mit aufgerichtetem Mast oder Autokran – insbesondere das von ihm bei der Einfahrt wahrgenommene MS "C." – liegen konnte. Demgegenüber hat sich Schiffsführer X. darauf verlassen, dass sich der Portalkran nach Beendigung der Arbeiten auf MS "T." bereits in Ruhestellung befand und an dem fraglichen Freitag nach 12.30 Uhr nicht mehr über den ihm zugewiesenen Liegeplatz bewegt würde, zumal kein anderes Schiff zur Löschung oder Beladung vorlag.

21

Nach alledem waren die Berufungen beider Parteien mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 23

Von der Zulassung der Revision hat der Senat abgesehen, da die Rechtssache 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. 24

Streitwert für das Berufungsverfahren: 25

Berufung der Klägerin und Berufung der Beklagten jeweils 30.693,04 €, insgesamt 61.386,08 €. 26