
Datum: 06.03.2012
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 101/08 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2012:0306.3U101.08BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 7/07 BSch

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das Teil- und Grundurteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort-Schifffahrtsgericht – 5 C 7/07 BSch – vom 05.05.2008 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung i. H .v. 120 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit i. H. v. 120 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

1

I.

2

Die Klägerin, die das der W. in S. gehörende MS „B.“ gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert und die wegen des nachstehend beschriebenen Schadensfalles Deckung gewährt hat, verlangt aus abgetretenem und übergegangenem Recht von der Beklagten, die in E. einen Umschlagsbetrieb unterhält, Schadensersatz nach dem Untergang von MS „B.“, die am 22.03.2006 beim Entladen von 1.408 to. Aluminium-Barren an der Entladestelle der

3

Beklagten in E. gekentert ist.

Durch das angegriffene Teil- und Grundurteil vom 05.05.2008, auf dessen Einzelheiten der Senat Bezug nimmt, hat das Schifffahrtsgericht die bezifferte Schadensersatzforderung dem Grunde nach für gerechtfertigt erkannt und die Feststellungsanträge für begründet erachtet. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin sei in den Schutzbereich des zwischen Absender und Beklagter geschlossenen Vertrages einbezogen; von einer schuldhaften Pflichtverletzung sei schon auf der Grundlage des unstreitigen Sachverhalts auszugehen, weil ein Schaden eingetreten sei, ohne dass die Beklagte sich habe entlasten können. Die Entladung des Schiffes sei nicht fachgerecht durchgeführt worden, weil die Aluminium-Hubs nicht abwechselnd auf der Steuer- und Backbordseite, sondern ausschließlich steuerbords ausgekrant worden seien; die Verantwortung hierfür treffe die zum Entladen verpflichtete Beklagte und nicht die Besatzung von MS „B.“.

Gegen diese Würdigung des Schifffahrtsgerichts wendet sich die Berufung der Beklagten, mit der sie insbesondere die unterlassene Beweiserhebung durch Sachverständigengutachten rügt; sie behauptet unter Bezugnahme auf ein von ihr eingeholtes Privatgutachten, MS „B.“ hätte bei ordnungsgemäß verstauter Ladung überhaupt nicht kentern können; verursacht worden sei das Kentern vorrangig durch das Verrutschen der Ladung im vorderen, während der begonnenen Entladung noch vollständig abgedeckten und für die Mitarbeiter der Beklagten nicht einsehbaren Laderaum. Sie ist der Ansicht, der Schiffer hätte die Beklagte vor der Entladung auf die ungewöhnliche, nicht ausreichend stabile Beladung hinweisen und in jedem Fall die Entladung überwachen und anleiten müssen. In rechtlicher Hinsicht sei die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zu Gunsten der Versicherungsnehmerin der Klägerin verfehlt; ein deliktischer Anspruch scheitere am fehlenden Verschulden.

Die Beklagte beantragt,

das Teil- und Grundurteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort-Schifffahrtsgericht – 5 C 7/07 BSch – vom 05.05.2008 aufzuheben und die Klage abzuweisen.

Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das erstinstanzliche Urteil. Ursache für das Kentern sei – wie auch im Tatbestand des angegriffenen Urteils als unstreitig festgehalten – die einseitige Auskranung der Aluminium-Hubs gewesen; die vorgenommene Stauung der Hubs sei schifffahrtsüblich und nicht zu beanstanden gewesen; für die Entladung des Schiffes sei allein die Beklagte verantwortlich, nicht aber Schiffer und Mannschaft des MS „B.“.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Einholung schriftlicher Sachverständigengutachten sowie durch mündliche Anhörung der Sachverständigen. Wegen der Einzelheiten wird auf das schriftliche Gutachten des Dipl.-Nautikers und Kapitäns Q. C. vom 15.03.2010 (Bl. 363 ff. GA), das schriftliche Gutachten des Dipl.-Ing. I. F. vom 08.06.2011 (Bl. 477 GA) sowie die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 10.09.2010 (Bl. 435 f. GA) und 31.01.2012 (Bl. 572 f. GA) Bezug genommen. Die Akten des Parallelverfahrens 3 U 108/08 BSch sowie des Verklarungsverfahrens 25 II 3/06 (früher 5 II 3/06) BSch AG Duisburg-Ruhrort lagen vor und sind zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Prozessbeteiligten eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

II.	13
Die zulässige Berufung bleibt ohne Erfolg.	14
1.	15
Zu Recht und mit zutreffender Begründung hat das Schifffahrtsgericht eine vertragliche Haftung der Beklagten nach den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter dem Grunde nach bejaht und den Feststellungsanträgen stattgegeben, denn die Beklagte hat pflichtwidrig die Ladung falsch gelöscht, was zum Kentern des Schiffes geführt hat.	16
a)	17
Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats stellt der Umschlagsvertrag zwischen Absender – hier Fa. T. J. B.V. - und Entlader – hier Beklagte – einen Vertrag mit Schutzwirkung zu Gunsten des vorgelegten Schiffes dar (vgl. nur 3 U 23/04, BinSchiff 2004, Nr.10, S.53 f.; 3 U 16/02, 3 U 17/02, Hamburger SeerechtsReport 2002, 158 ff.; 3 U 73/66, VersR 1967, 553; zustimmend v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl., § 412 HGB Rn. 15 f.; Goette, Binnenschifffahrtsfrachtrecht, § 41 BinSchG a.F. Rn. 9; Vortisch-Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Aufl., § 41 BinSchG a.F. Rn. 11). Zwar scheidet die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter im Regelfall aus, wenn der Dritte eigene vertragliche Ansprüche gegen seinen eigenen Vertragspartner hat (BGH, Urt. v. 02.07.1996, X ZR 104/94, BGHZ 133, 1), allerdings ist angesichts der Besonderheiten der Vertragsverhältnisse bei der Beladung im Bereich der Binnenschifffahrt auch in einer solchen Konstellation die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter gerechtfertigt (vgl. auch BGH, Urt. v. 12.03.1984, II ZR 81/83, VersR 1984, 552).	18
b)	19
Zu Recht ist das Schifffahrtsgericht ferner vom Vorliegen einer schadensursächlichen Pflichtverletzung (§ 280 Abs. 1 BGB) ausgegangen, denn die Beklagte hat die Ladung falsch gelöscht und damit das Schiff zum Kentern gebracht.	20
Wie der Sachverständige F. in seinem schriftlichen Gutachten nachvollziehbar und überzeugend dargelegt und im Rahmen seiner mündlichen Anhörung vertiefend erläutert hat, ist bei der Entladung eines Schiffes unter anderem darauf zu achten, dass eine Krängung so weit wie möglich vermieden wird. Dies bedeutet, dass die Entladung gleichmäßig erfolgen muss, ein Laderaum mithin nicht einseitig entladen werden darf, sondern entlang der symmetrischen Längsachse. Gegen dieses Gebot haben die Mitarbeiter der Beklagten verstoßen, denn sie haben – nachdem sie zunächst die dritte Lage im nicht durch die Luke abgedeckten Teil des hinteren Laderaums (im Folgenden entsprechend der Skizze „entladen (loschen)“, Bl. 52 der Verklarungsakten - 25 II 3/06 Bsch AG Duisburg-Ruhrort -, als Laderaum 1 bezeichnet) des Schiffes komplett entfernt hatten - einseitig von der Mitte nach Steuerbord insgesamt 48 dort stehende Hubs der Lagen 1 und 2 ausgekrant. Die hiermit verbundene Gewichtsentlastung allein auf der Steuerbordseite hat nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen F. zu einer Krängung des Schiffes von insgesamt etwa 1,3 Grad nach backbord geführt, mit der Folge, dass sämtliche noch im Schiff befindlichen Hubs – beginnend vom Vorschiff - in einem Domino-Effekt binnen kurzer Zeit nach Backbord hin abgekippt sind. Das Übergehen der gesamten Ladung hat sodann zu einer so großen Krängung geführt, dass Wasser ins Vorschiff geströmt und das Schiff – nach Volllaufen der Laderäume – gesunken ist.	21

Die Pflichtverletzung der Beklagten entfällt auch nicht deshalb, weil – so die Behauptung der Beklagten - die Reihenfolge der Löschung der allein auf der Steuerbordseite ausgekranten Hubs von der Besatzung des Schiffes vorgegeben worden ist. Zwar hat der Zeuge M., der als Mitarbeiter der Beklagten mit dem Löschvorgang auf dem Schiff betraut war, eine dahingehende Anweisung bestätigt, dem steht jedoch die Aussage des Zeugen Q. D. gegenüber, der nach der Bekundung des Zeugen M. die Anweisung gegeben haben soll. Die Aussage des Zeugen D. aber ist - wie das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat – zumindest ebenso nachvollziehbar wie die Bekundung des Zeugen M.. Da die Beklagte für eine entsprechende Weisung, die gegebenenfalls die Pflichtwidrigkeit ihres Handelns entfallen lassen würde, darlegungs- und beweispflichtig ist, geht dieses Beweisergebnis zu ihren Lasten.

c) 23

Nach den Ausführungen des Sachverständigen F. ist der Senat auch überzeugt davon, dass es nicht zum Übergehen des ersten Ladungsteils sowie zu der sich anschließenden Kettenreaktion gekommen wäre, wenn die Beklagte die Entladung pflichtgemäß, nämlich gleichmäßig vorgenommen hätte. Wie der Sachverständige F. im Rahmen seiner Anhörung erläutert hat, wäre eine Krängung von 1,3 Grad bei gleichmäßiger Entladung entlang der symmetrischen Längsachse des Schiffes nicht erreicht worden. Zwar hätte eine gewisse Krängung des Schiffes bei der Entladung nicht vermieden werden können, da ein gleichzeitiges Auskranken von Hubs auf der Steuer- und Backbordseite nicht möglich war, die einseitige Entladung eines Hubs hätte jedoch allenfalls zu einer Krängung von 0,5 Grad geführt. Bei einer solchen Krängung aber wäre es, wie der Sachverständige im Rahmen seiner Anhörung abschließend ausgeführt hat und wie auch der tatsächliche Geschehensablauf belegt, nicht zum Übergehen eines Ladungsteils und damit nicht zu dem Domino-Effekt, der letztlich zum Kentern des Schiffes geführt hat, gekommen. Vor diesem Hintergrund bedurfte es auch nicht der von der Beklagten im Schriftsatz vom 17.02.2012 beantragten ergänzenden Beauftragung des Sachverständigen mit der Durchführung detaillierterer Berechnungen.

d) 25

Der Nachweis, dass sie die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat (§ 280 Abs. 1 S. 2 BGB), ist der Beklagten nicht gelungen. Soweit die Beklagte geltend macht, es sei für sie nicht vorhersehbar gewesen, dass die auf dem Schiff verbliebene Ladung bei der vorgenommenen Reihenfolge der Löschung hätte instabil werden können, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Zwar haben die von dem Sachverständigen C. durchgeführten Kippversuche auf ebenem Untergrund an Land gezeigt, dass sorgfältig in drei Lagen gestapelte Hubs der vorliegenden Art erst bei etwa 5,15 Grad zu kippen beginnen, hierauf durfte die Beklagte aber angesichts der für sie erkennbaren Umstände nicht vertrauen. So war für die mit der Entladung betrauten Mitarbeiter der Beklagten, die insgesamt die Hälfte des gesamten Laderaums einsehen konnten (nicht mit Luken bedeckt waren – wie in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat unstreitig geworden ist - der Laderaum 1 sowie der vordere Laderaum 4 [vgl. wiederum die Bezeichnung in der Skizze Bl. 52 der Verklarungsakten „entladen (loschen)“], bereits angesichts der Zwischenräume zwischen den einzelnen Hubs erkennbar, dass die Hubs – wie allgemein üblich - mit Ketten in die Laderäume verladen worden waren (auch die Entladung erfolgte mit Ketten); auf der Hand lag damit für die Mitarbeiter der Beklagten, die mit der Löschung derartiger Ladungen vertraut waren (sowohl die Zeugen M. und O., die die Ketten um die Hubs gelegt haben, als auch der Kranführer, der Zeuge von G., haben bekundet, dass sie auch zuvor schon eine Vielzahl derartiger Ladungen

gelöscht hatten) auch, dass die Hubs – anders als etwa bei dem vom Sachverständigen C. durchgeführten Kippversuch – nicht passgenau übereinanderstanden und zueinander nicht stets den gleichen Abstand aufwiesen, ihre Standfestigkeit mithin verringert war. Sichtbar war zudem, dass im Laderaum 4 ungefähr 12 Hubs in vierter Lage gestapelt worden waren, was ebenfalls mit einer für jedermann erkennbaren Verringerung der Standsicherheit einherging. Der Zeuge M., der nach seiner Bekundung vor Beginn der Entladung „das gesamte Schiff angesehen“ hatte, hatte neben den Hubs in vierter Lage ferner bemerkt, dass die Hubs nicht bis an die Bordwand des Schiffes gestapelt waren, sich zwischen Hubs und Bordwand vielmehr ein – von dem Zeugen als „ganz normal“ bezeichneter - Abstand befand. Der Zeuge M. hat ferner bekundet, dass es normal sei, wenn man für das Anlegen der Ketten bei einzelnen Hubs eine Stange brauche, da man die Kette sonst nicht zwischen den Hubs hindurch bekomme. Auch dies belegt, dass die Hubs üblicherweise jedenfalls nicht so sorgfältig und gleichmäßig gestapelt werden, wie bei dem vom Sachverständigen C. durchgeführten Versuch an Land.

All diese Umstände gaben Anlass, bei der Entladung die grundsätzlich gebotene Sorgfalt walten zu lassen und das Schiff gleichmäßig und nicht wie geschehen einseitig zu entladen. 27

e) 28

Ein mitwirkendes Verschulden der Besatzung des Schiffes gemäß § 254 BGB vermag der Senat nicht festzustellen. 29

So ist seitens der Besatzung eine falsche Reihenfolge der Löschung der Laderäume nicht vorgegeben worden. Soweit der Zeuge Q. D. die Mitarbeiter der Beklagten angewiesen hat, zunächst den Laderaum 1 zu löschen, kann hierin ein schuldhaftes Verhalten nicht gesehen werden. Grundsätzlich soll aus Stabilitätsgründen die Reihenfolge der Entladung der – umgekehrten - Reihenfolge der Beladung folgen, das heißt, der zuletzt beladene Laderaum ist als erster zu löschen. Diesem Grundsatz entsprach die Löschreihenfolge, die der Zeuge Q. D. nach Rücksprache mit dem Schiffsführer vorgegeben hat, denn nach der Aussage des Schiffsführers, des Zeugen K. D., steht fest, dass – abgesehen von den zur Trimmung im Laderaum 4 in vierter Lage als letzte eingebrachten ca. 12 Hubs - der Laderaum 1 zuletzt beladen worden ist. Soweit die Beklagte eine fehlerhafte Anweisung der Schiffsbesatzung darin sieht, dass nicht zunächst eine Anweisung zur Entladung der in vierter Lage liegenden Hubs im Laderaum 4 erfolgt ist, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Das Belassen dieser Ladung hatte nach den Ausführungen des Sachverständigen F. auf die Stabilität des Schiffes beim Entladen grundsätzlich keinen maßgeblichen Einfluss, so dass die Anweisung, mit dem Entladen des zuletzt beladenen Laderaums 1 zu beginnen, nicht als fehlerhaft angesehen werden kann. Ein vorheriges Entladen der Hubs im vorderen Teil des Schiffes hätte – wie der Sachverständige F. ausgehend von einer mittigen Stauung der Hubs dargelegt hat - allein dazu geführt, dass die Trimmung des Schiffes sich geringfügig verändert hätte und das Schiff beim Entladen des hinteren Laderaums mit dem Bug etwas tiefer ins Wasser eingetaucht wäre (unabhängig davon, ob – wovon der Sachverständige zunächst ausgegangen ist – dort ca. 20 Hubs oder – wie in der mündlichen Verhandlung festgestellt – ca. 12 Hubs gestapelt waren). Auf die durch die einseitige Entladung steuerbord verursachte Krängung nach Backbord hatten die vorne gestauten Hubs danach zunächst keinen Einfluss. Soweit die Beklagte in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, die 12 Hubs in vierter Lage im vorderen Teil des Schiffes seien nicht mittig gelagert gewesen, sondern backbordseitig verschoben, haben sich hierfür keine Anhaltspunkte ergeben, denn das Schiff wies – unstreitig – vor der Entladung eine Krängung nicht auf; nach den Ausführungen des Sachverständigen F. aber hätte eine backbordseitige Stauung dieser Hubs zwangsläufig eine 30

Krängung des Schiffes bewirkt.

Nicht festzustellen vermochte der Senat auch, dass der Schiffsführer gegen die ihm nach § 8 Abs. 2 BinSchG obliegende Pflicht verstoßen hat, für eine gehörige Stauung der Ladung zu sorgen. Zwar wäre nach den Ausführungen des Sachverständigen F. mittels Gabelstapler eine engere Stauung der Hubs sowohl untereinander als auch zu den Bordwänden hin möglich gewesen, wodurch die Kippgefahr verringert worden wäre, die hier gewählte Art der Beladung und Stauung war jedoch für einen Transport auf Binnenwasserstraßen üblich, wie sich unter anderem aus den Aussagen der Mitarbeiter der Beklagten, den Zeugen M., O. und von G. sowie der Bekundung des Zeugen N. ergibt, der das Schiff seinerzeit beladen hat. Auch wäre es der Beklagten überhaupt nicht möglich gewesen, die Hubs wie geschehen mittels Ketten und Kran zu entladen, wenn sie eng beieinander gestanden hätten, vielmehr setzt das Löschen mittels Ketten (wofür sich an den Hubs extra Aussparungen befinden) gerade einen gewissen Abstand der Hubs voneinander voraus, da anderenfalls die Ketten nicht angelegt werden können. Im Übrigen hatte – wie dargelegt – der Zeuge M. das gesamte Schiff vor dem Löschvorgang in Augenschein genommen und Besonderheiten – auch was die nach dem Beklagtenvortrag quer gestellten Hubs anbelangt - dabei nicht festgestellt.

Der Besatzung des Schiffes kann auch nicht zur Last gelegt werden, den Entladevorgang nach Erteilen der entsprechenden Anweisungen zur Reihenfolge der Entladung nicht durchgehend beobachtet zu haben. Bei der Beklagten handelt es sich um eine Fachfirma, von der erwartet werden kann, dass sie die bei der Entladung zu beachtenden Grundsätze befolgt; einer ständigen Beaufsichtigung bedarf es insoweit nach Ansicht des Senats nicht. Soweit die Beklagte behauptet, die konkrete Entladung der Doppelhubs an der Steuerbordseite sei von dem Zeugen D. angewiesen (und damit jedenfalls beobachtet) worden, hat sie diesen für sie günstigen Umstand nicht nachgewiesen, wie oben ausgeführt.

Nicht festgestellt werden kann auch, dass die Schiffsbesatzung gegen eine Warnpflicht verstoßen hat, denn konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Besatzung die durch das einseitige Entladen auf der Steuerbordseite entstandene Krängung nach Backbord rechtzeitig bemerkt hat, bestehen nicht; dies geht zu Lasten der für ein Mitverschulden darlegungs- und beweispflichtigen Beklagten.

2. 34

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 35

3. 36

Die Revision war nicht zuzulassen. Weder eine grundsätzliche Bedeutung der Sache noch eine Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordern die Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 ZPO). Die Entscheidung beruht auf einer Würdigung der Einzelfallumstände unter Berücksichtigung der erhobenen Beweise und enthält keine grundlegenden Ausführungen zur Abgrenzung der Verantwortungsbereiche im Rahmen der Löschung eines Schiffes; auch weicht der Senat bei der Beurteilung von Rechtsfragen nicht von der Entscheidung anderer Oberlandesgerichte oder des Bundesgerichtshofs ab. 37

4. 38

Streitwert: bis 1.000.000 € 39

