
Datum: 06.03.2012
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 108/08 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2012:0306.3U108.08BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 8/07 BSch

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort-Schifffahrtsgericht – 5 C 8/07 BSch – vom 05.05.2008 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streithelferin der Beklagten trägt die Klägerin; die Streithelferin der Klägerin trägt ihre Kosten selbst.

Das Urteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung i. H .v. 120 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten und die Streithelferin vor der Vollstreckung Sicherheit i. H. v. 120 % des zu vollstreckenden Betrages leisten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Die Klägerin, die in E. einen Umschlagbetrieb betreibt, nimmt die Beklagten nach dem Untergang von MS „B.“, die am 22.03.2006 beim Entladen von 1.408 to. Aluminium-Barren an der Entladestelle der Klägerin in E. gekentert ist und die Verladestelle sodann mehrere

1

2

3

Wochen blockiert hat, auf Schadensersatz in Anspruch. Die Beklagte zu 1. ist Eignerin des MS „B.“, der Beklagte zu 2. war am 22.3.2006 verantwortlicher Schiffsführer.

Durch das angegriffene Urteil vom 05.05.2008, auf dessen Einzelheiten der Senat Bezug nimmt, hat das Schifffahrtsgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, das Kentern des Schiffes beruhe auf einem schuldhaften Verhalten der Mitarbeiter der Klägerin, denn diese hätten heckseitig die doppellagigen Aluminium-Hubs einseitig auf der Steuerbordseite ausgekrant. Hierdurch sei das Schiff in eine Schräglage geraten, die zum dominoartigen Umstürzen der Hubs in den Laderäumen geführt habe; ein mitwirkendes Verschulden der Beklagten könne nicht festgestellt werden. Demzufolge treffe die Beklagten auch an der Blockade der Verladestelle und der damit einhergehenden Beeinträchtigung des Gewerbebetriebs der Klägerin kein Verschulden. 4

Gegen diese Würdigung des Schifffahrtsgerichts wendet sich die Berufung der Klägerin, 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 ihre Mitarbeiter nicht einsehbaren Laderaum. Sie ist der Ansicht, der Beklagte zu 2. hätte sie vor der Entladung auf die ungewöhnliche, nicht ausreichend stabile Beladung hinweisen und in jedem Fall die Entladung überwachen und anleiten müssen. 5

Die Klägerin und die Streithelferin der Klägerin beantragen, 6

1. 7

die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin 85.757,09 € nebst Zinsen in Höhe von 8 % über dem Basiszinssatz seit dem 02.09.2006 sowie eine Gebühr gemäß 2300 VV RVG in Höhe von 2.687,60 € zu zahlen, 8

2. 9

festzustellen, dass die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend verpflichtet sind, der Klägerin allen weiteren Betriebsunterbrechungsschaden zu ersetzen, der der Klägerin über den zu Ziffer 1 bereits bezifferten Klageantrag hinaus entstanden ist, 10

3. 11

die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, die Klägerin von den gegen sie erhobenen Ansprüchen der Firma T. C. B. V., N.weg 1, NL-XXXX 00 I. und der mit ihr verbundenen B. V. H. A. O., N.weg 1, NL-XXXX 00 I. freizustellen, die von der Firma T. C. B. V. in Höhe von 149.082,10 € nebst Zinsen geltend gemacht worden sind, weil wegen des an der Verladeanlage der Klägerin gesunkenen „MS B.“ in dem Zeitraum vom 22.03.2006 bis 12.05.2006 keine Verladungen hinsichtlich der nach festem Plan fahrenden und regelmäßig die Verladestelle der Klägerin anlaufenden Schiffe MS „K.“ und Koppverband „L.“ durchgeführt werden konnten; 12

4. 13

den Beklagten zu 1. und 2. als Gesamtschuldnern die Kosten des Rechtsstreits einschließlich des Verklarungsverfahrens D., Aktenzeichen 25 II 3/06 BSch des Schifffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort, aufzuerlegen. 14

Die Beklagte und die Streithelferin der Beklagten beantragen,	15
die Berufung zurückzuweisen.	16
Sie verteidigen das erstinstanzliche Urteil. Ursache für das Kentern sei die einseitige Auskranung der Aluminium-Hubs durch Mitarbeiter der Klägerin gewesen; die vorgenommene Stauung der Hubs sei schiffahrtsüblich und nicht zu beanstanden gewesen; für die Entladung des Schiffs sei allein die Klägerin verantwortlich.	17
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. F. vom 16.03.2010 (Bl. 375 ff. GA), das schriftliche Gutachten des Dipl.-Ing. J. E. vom 08.06.2011 (Bl. 535 ff. GA) sowie die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 10.09.2010 (Bl. 465 ff. GA) und 31.01.2012 (Bl. 666 ff. GA) Bezug genommen. Die Akten des Parallelverfahrens 3 U 101/08 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.	18
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Prozessbeteiligten eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.	19
II.	20
Die zulässige Berufung bleibt ohne Erfolg.	21
1.	22
Zu Recht und mit zutreffender Begründung hat das Schifffahrtsgericht eine deliktische Haftung der Beklagten gemäß § 823 Abs. 1 BGB verneint, denn ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten, welches zum Kentern von MS „B.“ und zur anschließenden Blockade der Verladestelle der Klägerin geführt hat, kann nicht festgestellt werden. Vielmehr beruht das Kentern darauf, dass Mitarbeiter der Klägerin die Ladung des Schiffes falsch gelöscht haben.	23
Wie der Sachverständige E. 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 Klägerin 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 E. 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.	24

Das pflichtwidrige Handeln der Klägerin entfällt auch nicht deshalb, weil – so die Behauptung der Klägerin - 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 Klägerin 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 Klägerin für eine entsprechende Weisung, die gegebenenfalls die Pflichtwidrigkeit ihres Handelns entfallen lassen und ein Verschulden der Beklagten begründen würde, darlegungs- und beweispflichtig ist, geht dieses Beweisergebnis zu ihren Lasten.

c)

26

Nach den Ausführungen des Sachverständigen E. ist der Senat auch überzeugt davon, dass es nicht zum Übergehen des ersten Ladungsteils sowie zu der sich anschließenden Kettenreaktion gekommen wäre, wenn die Klägerin die Entladung pflichtgemäß, nämlich gleichmäßig vorgenommen hätte. Wie der Sachverständige E. 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 Auskranen 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 Klägerin im Schriftsatz vom 17.02.2012 beantragten ergänzenden Beauftragung des Sachverständigen mit der Durchführung detaillierterer Berechnungen.

27

Soweit die Klägerin 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 F. 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 Klägerin aber angesichts der für sie erkennbaren Umstände nicht vertrauen. So war für die mit der Entladung betrauten Mitarbeiter der Klägerin, 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 Klägerin, die mit der Löschung derartiger Ladungen vertraut waren (sowohl die Zeugen M. und M., 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 F. durchgeführten Kippversuch – nicht passgenau übereinanderstanden und zueinander nicht stets den gleichen Abstand aufwiesen, ihre Standfestigkeit mithin verringert war. Sichtbar war zudem,

28

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 F. 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. 29

e) 30

Ein – mitwirkendes - Verschulden der Beklagten am Untergang des Schiffes vermag der Senat nicht festzustellen. 31

So ist seitens der Beklagten eine falsche Reihenfolge der Löschung der Laderäume nicht vorgegeben worden. Soweit der Zeuge Q. D. die Mitarbeiter der Klägerin 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 Löschr Reihenfolge, die der Zeuge Q. D. nach Rücksprache mit dem Beklagten zu 2. vorgegeben hat; dass das Schiff in einer anderen Reihenfolge beladen worden ist, als vom Beklagten zu 2. angegeben (nach dessen Vortrag ist – abgesehen von den zur Trimmung im Laderaum 4 in vierter Lage als letzte eingebrachten ca. 12 Hubs - der Laderaum 1 zuletzt beladen worden) hat die insoweit beweispflichtige Klägerin nicht nachgewiesen. Soweit die Klägerin 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 E. 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 E. 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 Klägerin 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 E. aber hätte eine backbordseitige Stauung dieser Hubs zwangsläufig eine Krängung des Schiffes bewirkt. 32

Nicht festzustellen vermochte der Senat auch, dass der Beklagte zu 2. gegen die ihm nach § 8 Abs. 2 BinSchG obliegende Pflicht verstoßen hat, für eine gehörige Stauung der Ladung zu 33

sorgen. Zwar wäre nach den Ausführungen des Sachverständigen E. 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., K. und von G. sowie der Bekundung des Zeugen P. ergibt, der das Schiff seinerzeit beladen hat. Auch wäre es der Klägerin 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 Klägervortrag 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 Klägerin 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 Klägerin 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. 34

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 insoweit darlegungs- und beweispflichtigen Klägerin. 35

2. 36

Ein vertraglicher Schadensersatzanspruch steht der Klägerin schon deshalb nicht zu, weil vertragliche Beziehungen zwischen den Parteien nicht bestehen. Soweit die Klägerin die Ansicht vertritt, der Eigentümer einer Umschlagsanlage könne gegen den vorliegenden Frachtführer Ansprüche aus einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter geltend machen, vermag der Senat dem nicht zu folgen, denn der Frachtvertrag zwischen der Beklagten zu 1. und der Streithelferin der Beklagten entfaltet im Verhältnis zur Klägerin keine Schutzwirkung, worauf der Senat bereits im Termin zur mündlichen Verhandlung am 06.02.2009 hingewiesen hat (vgl. auch OLG Karlsruhe, VersR 1998, 212; die Revision gegen diese Entscheidung ist vom BGH mit Beschluss vom 10.11.1997 - Az: II ZR 349/96 – nicht angenommen worden). 37

2. 38

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 39

3. 40

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 41

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.

4. 42

Streitwert: bis 250.000 € 43