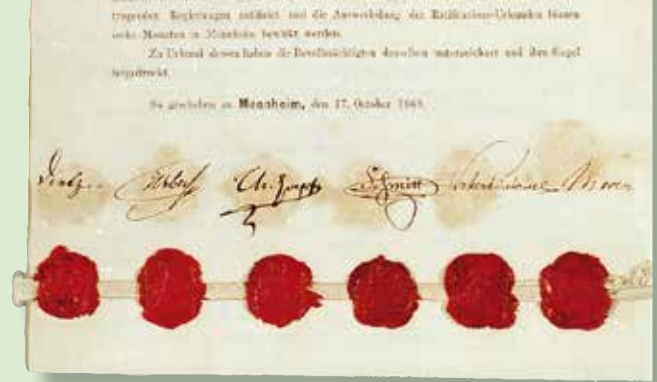


Haftungsgrenzen des CMNI



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Ein Remorkvertrag/Schleppvertrag über ein Neubaukasko ist ein Frachtvertrag. Ein auf Seit mitgeführtes Neubaukasko ist eine Packung im Sinne des Artikel 20 I Satz 1 CMNI, für die ein Haftungshöchstbetrag von 666,67 RE gilt, wenn in der Frachtturkunde keine schriftlichen Angaben zum Gewicht oder zum Wert des Neubaukaskos enthalten sind. Diese Haftungsbegrenzung gilt nach Artikel 22 CMNI auch für deliktische Ansprüche.

Versäumt es der Frachtführer, eine Gewichtsangabe oder Wertangabe in das Frachtdokument aufzunehmen, so ist dies keine vertragliche Nebenpflichtverletzung im Verhältnis zum Auftraggeber (Absender), denn die schriftliche Gewichtsangabe oder Wertangabe gehört zum Pflichtenkreis des Auftraggebers selbst.

Das CMNI ist innerdeutsches, aber nicht unmittelbar staatliches Recht im Sinne von Artikel 3 I ROM 1 VO und geht nationalem Recht vor, soweit dessen Vorschriften nicht zwingend sind. Das vereinbarte nationale Recht gilt gemäß Artikel 10 und 12 ROM I VO auch für einen Forderungsübergang des Schadenersatzanspruches auf einen Dritten und über das reine Transportrecht hinaus, zum Beispiel für das Sachenrecht.

Anders als zum Beispiel nach deutschem Recht (§ 426 HGB) entfällt die Obhutshaftung nach Artikel 16 CMNI in Anlehnung an das niederländische Recht (Artikel 8:901 I Satz 1 BW) bereits dann, wenn der Schaden bei allgemeiner (nicht größter) Sorgfalt des Frachtführers unvermeidbar war; der Sorgfaltsmaßstab des Artikel 16 I HS 2 CMNI entspricht dem des § 276 BGB, des § 437 I HGB und des § 606 Satz 2 HGB.

Das qualifizierte Verschulden nach Artikel 21 I CMNI, das zum Entfallen der Haftungsgrenzen und Haftungsbefreiungen führt, ist nicht mit grober Fahrlässigkeit gleichzusetzen, weil die Maßstäbe im Binnenschiffahrtsrecht traditionell strenger sind, sondern setzt einen besonders schweren Pflichtverstoß voraus, bei dem der Schiffsführer oder seine Mitarbeiter in krasser Weise das Sicherheitsinteresse der Vertragspartner missachten. Verstößt eine nautische Maßnahme gegen guten Schiffahrtsbrauch und berufliche Übung, so rechtfertigt dies alleine nicht, einen besonders schweren Pflichtverstoß anzunehmen.

Das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes ist eine innere Tatsache, die bewiesen ist, wenn das leichtfertige Verhalten objektiv sowohl nach seinem Inhalt als auch nach den betreffenden Umständen mit Wahrscheinlichkeit zum Schaden führen kann. Bei einem nicht genau geklärten Unfallhergang reicht es zur Annahme der Ursächlichkeit der Leichtfertigkeit für den Schaden aus, wenn das Verhalten als Schadenursache ernsthaft in Betracht kommt. Dies führt zu einer Umkehrung der Beweislast für den Hergang der Havarie zugunsten des Schädigers, der sich hinsichtlich der fehlenden Schadenursächlichkeit entlasten muss.

Ist die Rundumsicht aus dem Fahrstand nicht uneingeschränkt vorhanden, ist die Fahrt nur zulässig, wenn eine uneingeschränkt funktionstüchtige Radaranlage vollständige Rundumsicht gewährleistet oder ein permanent in ständigem Funkkontakt zum Schiffsführer stehender Ausguck auf dem Bug des Schiffes positioniert ist. Dies gilt selbst dann, wenn die Anwesenheit eines Ausgucks über hunderte von Flusskilometern hinweg in keiner Weise der Lebenswirklichkeit in der Binnenschiffahrt entspricht.

Urteil des Oberlandesgericht Frankfurt am Main vom 26. Januar 2016, Az.: 5 U 17/13 (Landgericht Frankfurt am Main, Az.: 3/15 O 97/11) nicht rechtskräftig.

Auf die Berufung der Klägerin wird unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels das Urteil der 15. Kammer für Handelssachen teilweise abgeändert und zur Klarstellung insgesamt wie folgt neu gefasst: Die Beklagten werden unter Abweisung der Klage im Übrigen als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin den am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwert von 666,67 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds in Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinssatz, jedoch nicht mehr als 8,5%, seit dem 1. Mai 2011 zu zahlen ...

Aus den Gründen:

Die Klägerin nimmt als Baurisikoversicherer der E Schiffswerft (Auftraggeberin) aus übergegangenem Recht der Auftraggeberin und des weiteren Versicherers, der M, die Beklagten auf Schadenersatz nach Entschädigung der Auftraggeberin in Anspruch. Die Auftraggeberin hatte für ein Unternehmen in den Niederlanden das Doppelhüllentankschiff »Montana« (im Folgenden kurz: Kasko oder Montana genannt) gebaut, das nach Fertigstellung als Schiffskasko von Orsava/Rumänien zur Außenwerft in den Niederlanden transportiert werden sollte, womit die Auftraggeberin die Beklagte zu 1. beauftragte. Diese wiederum beauftragte die Beklagte zu 2., die ihr Schiff TMS Michael (kurz: Michael) einsetzte, für die Teilstrecke von Orsava nach Engelhartzell in Österreich. In beiden Verträgen heißt es gleichlautend:

»Es gilt das niederländische Transportrecht nach CMNI. Der Frachtführer haftet nicht für nautisches Verschulden.«

Der Kasko wurde im Verbund – befestigt an der Steuerbordseite der Michael – auf der Donau befördert. Am 18. Oktober 2010 kam es, nachdem um 1.00 Uhr ein Matrose von Bord der Michael gegangen war, gegen 6.15 Uhr in der Nähe von Gabcikovo/Slowakei zu einer Kollision mit dem zu Tal fahrenden Schiff GMS Vantage (kurz: Vantage), deren Eignerin die Nebenintervenien-

tin ist. Der genaue Hergang der Havarie, über die sich der Bericht der staatlichen Schiffahrtsverwaltung Filiale Bratislava vom 18.10.2010 verhält, ist streitig ...

Das Landgericht hat mit dem angefochtenen Urteil die Klage ohne Durchführung einer Beweisaufnahme abgewiesen und zur Begründung, auf die Entscheidungsgründe wird verwiesen, – zusammengefasst – ausgeführt, die Haftung der Beklagten sei nach § 25 Abs. 2 a) CMNI wirksam ausgeschlossen, das Zustandekommen der Kollision liefere für den Vorwurf leichtfertigen Handelns keinerlei Anhaltspunkte ...

Die Klägerin und die Nebenintervenientin beantragen, das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin Euro 246.968,50 nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit dem 18.10.2010 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen,

hilfsweise, ihnen vorzubehalten, das Recht auf Beschränkung ihrer Haftung gemäß Art. 1, 2 CLNI geltend zu machen, wenn ein Fonds gemäß Art. 12 CLNI errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird ...

Das Rechtsmittel ist in der Sache insoweit begründet, als die angefochtene Entscheidung aus Sicht des Berufungsgerichts zum Nachteil der Klägerin auf einem Rechtsfehler (§ 546 ZPO) beruht, und zwar deshalb, weil das Landgericht die Haftung der Beklagten bereits dem Grunde nach verneint und die Klage vollständig abgewiesen hat, während sich die Klageforderung nach Beweisaufnahme vor dem Senat im Umfang des Gegenwerts von 666,67 Rechnungseinheiten, also Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (Art 28 CMNI), als begründet, im Übrigen und damit ganz überwiegend aber als unbegründet erweist ...

Die Klägerin ist für den geltend gemachten Schadenersatzanspruch gegen die Beklagten, deren Haftung für die streitgegenständliche Havarie sich, wie noch aufgeführt werden wird, nach dem CMNI richtet, aktivlegitimiert ...

Die Übertragbarkeit der Schadenersatzforderung bestimmt sich gemäß Art. 14 Abs. 2 Rom I-VO nach niederländischem Recht, dessen ergänzende Geltung die Vertragsparteien beider Transportverträge vereinbart haben und das die Abtretung wie den gesetzlichen Forderungsübergang kennt Art 6:142, 150 BW (Burgerlijk Wetboek).

Grundlage der auf die Klägerin übergegangenen Ansprüche ist im Verhältnis zur Beklagten zu 1. Art. 16 Abs. 1 CMNI, im Verhältnis zur Beklagten zu 2. die Bestimmung des einen Direktanspruch gegen den ausführenden Frachtführer gewährenden Art. 4 Abs. 2 CMNI, beide haften als Gesamtschuldner (Art. 4 Abs. 5 CMNI) ... Beide Verträge über den Remorke des Kaskos sind als Frachtvertrag i.S. des Übereinkommens zu qualifizieren (Art. 1 Nr. 1, 4 Abs. 1 Satz 1 CMNI), die Ausnahme des Art. 1 Nr. 7 CMNI gilt nicht, weil der Kasko selbst noch kein Schiff, sondern lediglich dessen Rumpf, äußere Schale ist.

Selbst wenn man dies bezüglich der Schiffsqualität anders sehen wollte, gilt das CMNI als internationales Übereinkommen, bei dem es sich um nach Ratifikation durch Gesetz vom 17.03.2007 (BGBl. II S. 298) zwar um innerdeutsches, aber nicht um unmittelbar staatliches Recht i. S. von Art. 3 Abs. 1 Rom I VO handelt, jedenfalls aufgrund materiellrechtlicher Verweisung im Rahmen des dann gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 Rom I VO in beiden Frachtverträgen seinerseits wirksam vereinbarten anzuwendenden niederländischen Transportrechts, wobei das Einheitsrecht lediglich zwingende Vorschriften des anzuwendenden Rechts nicht verdrängt (vgl. Ferrari, Internationales Vertragsrecht, 2. Aufl. 2012, Rom I VO, Art 3., Rz. 19, MünchKommBGB/Martiny, 6. Aufl. 2015, Rom I VO, Art. 3, Rz. 31; anders wohl OLG Jena, OLGReport 1999, 4, Juris-Rz. 130 noch zu Art 27 Abs. 1 EGBGB für die Vereinbarung des CISG bei anwendbarem tschechischen Recht: unmittelbar anwendbar) ...

Insoweit kann der Senat offenlassen, ob der Ansicht des Landgerichts, der Haftungsausschluss sei wirksam vereinbart, zu folgen sein könnte ... Nach dem Wortlaut des Art. 25 Abs. 2 CMNI sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in

denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die »a) durch eine Handlung oder Unterlassung des <...> bei der nautischen Führung <...> verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten gemäß Art. 3 Abs. 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht den Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.«.

Ob einer Vertragsklausel, die wie im Streitfall weder die positive noch die negative Voraussetzung des Haftungsausschlusses nach Art. 25 Abs. 2 Ziff. lit. a) CMNI im Wortlaut nennt, die Wirksamkeit zu versagen ist, ist streitig (bejahend: Koller, Transportrecht, 8. Aufl. 2013, CMNI, Art. 25, Rz. 2; Hartenstein, TranspR 2012, 441, 446, 447; nun auch MüKomHGB/Otte, aaO, Art. 25, Rz. 44 unter Aufgabe der in der Voraufgabe vertretenen Ansicht; a. A.: Ramming, TranspR 2006, 373, 380; ders., Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, § 25, Rz. 345), kann aber auch dahinstehen ...

Indessen können sich die Beklagten auf den vereinbarten Haftungsausschluss aber jedenfalls deshalb nicht berufen, weil nach Beweisaufnahme auf Grundlage des eingeholten Gutachtens des Sachverständigen R, dessen Sachkunde nicht zweifelhaft ist, zu Überzeugung des Senats feststeht, dass dem im Zeitpunkt der Havarie verantwortlichen Schiffsführer der Michael qualifiziertes Verschulden i. S. eines leichtfertigen Navigationsfehlers zur Last fällt, der in dem Bewusstsein begangen worden ist, dass die Kollision mit einem entgegen kommenden Schiff mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, wie dies dann in Bezug auf die entgegen kommende Vantage auch geschehen ist.

Ebenso steht fest, dass die Beklagten den Entlastungsbeweis nach Art 16 Abs. 1 Halbs. 2 CMNI nicht geführt haben.

Das CMNI stellt nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewandt hat, sondern lässt in Anlehnung an das niederländische Recht (Art. 901 Abs. 1 Satz 1 BW) die Beachtung allgemeiner Sorgfaltpflichten ausreichen, womit der durch Art. 16 Abs. 1 Halbs. 2 CMNI vorgegebene Sorgfaltsmaßstab dem des § 276 BGB, des § 347 Abs. 1 HGB und des § 606 Satz 2 HGB entspricht (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 05. Dezember 2013 – 6 U 194/10, Rn. 64, juris).

Das in Parallele zu § 435 HGB geregelte (vgl. Koller, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 2) qualifizierte Verschulden in der Erscheinungsform der Leichtfertigkeit im Bewusstsein wahrscheinlichen Schadenseintritts ist nicht mit grober Fahrlässigkeit gleichzusetzen, weil die Maßstäbe im Binnenschiffahrtsrecht traditionell strenger sind (vgl. MüKomHGB/Otte, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 5). Vielmehr wird ein besonders schwerer Pflichtenverstoß vorausgesetzt, bei dem der Frachtführer oder seine Mitarbeiter in krasser Weise das Sicherheitsinteresse der Vertragspartner missachten (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 05. Januar 2011 – 6 U 32/08, RdTW 2014, 251, 253, LS bei juris).

Diese Voraussetzung ist vorliegend objektiv zwar noch nicht deshalb erfüllt, weil mit dem Schiff Michael ein ungeeignetes Schiff für die Koppelung des Kaskos und den Transport Verwendung gefunden hätte ...

Indessen ist der Entscheidung zugrunde zu legen, dass auf dem Bug der Montana als des wesentlich höheren der verbandszugehörigen Schiffe kein Ausguck positioniert war. Diese Unterlassung ist als besonders schwerer Pflichtenverstoß und damit als leichtfertig zu bewerten. Denn die gegenüber der Michael wesentlich höhere Montana schränkte nach den Feststellungen des Sachverständigen die Sicht des Rudergängers der Michael so ein, dass dieser nur noch über eine lediglich unzureichende, keine Rundumsicht ermöglichende Sicht verfügte ...

Auf das Vorhandensein einer uneingeschränkt funktionstüchtigen Radaranlage, deren Betrieb bei nicht eingeschränkten Sichtverhältnissen nicht zwingend und auch von den slowakischen Behörden nicht konkret vorgeschrieben worden war (Gutachten), durfte aber nur verzichtet werden, wenn ein sicherer Fahrverlauf zum Ausgleich der fehlenden Rundumsicht durch Gestellung eines permanenten in ständigem Funkkontakt zum Schiffsführer der Michael stehenden Ausgucks auf dem Bug der Montana gewährleistet worden wäre.

Der Ausguck war aber nach dem Vorbringen der Klägerin nicht gestellt ... Es liegt auf der Hand, dass die Fahrt auf lediglich eingeschränkte Sicht objektiv leichtfertig ist. Der Sachverständige hat bei seiner Erläuterung die Fahrt ohne vorhandenen Ausguck als »ganz und gar unverantwortlich« charakterisiert.

Die Beklagten entlastet nicht, dass, wie der Sachverständige ausgeführt hat, die Forderung nach einem ständig am Bug des Schiffes präsenten Ausguck über hunderte von Flusskilometern hinweg in keiner Weise der Lebenswirklichkeit entspricht, weil keine Besatzung die Auflage personell durchzuhalten vermöge. Diese Überlegung unterstreicht vielmehr die von der Fahrt mit nur eingeschränkter Sicht letztlich ausgehenden Gefahren.

Bei dem zusätzlichen Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts handelt es sich um die sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Handeln aufdrängende Erkenntnis, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen wird. Als innere Tatsache ist von einer solchen Erkenntnis auszugehen, wenn das leichtfertige Verhalten sowohl nach seinem Inhalt als auch nach den betreffenden Umständen diese Folgerung rechtfertigt (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 05. Januar 2011 – 6 U 32/08, aaO.). Die Gefahr möglicher Kollisionen, weil andere Schiffe nicht oder nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, liegt bei einer Fahrt ohne ausreichende Sicht auf der Hand, was sich, hiervon ist ebenso mit Sicherheit auszugehen, dem handelnden Schiffsführer der Michael auch aufgedrängt haben wird.

Der genaue Unfallhergang ist zwar letztlich nicht geklärt, der Entscheidung ist aber zugrunde zu legen, dass der Schaden ursächlich auf die leichtfertige Unterlassung des Schiffsführers der Michael zurückgeht.

Das zu beanstandende leichtfertige Verhalten kommt nach den Feststellungen des Sachverständigen als Schadensursache ernsthaft in Betracht. Es obliegt daher den Beklagten, sich hinsichtlich der fehlenden Schadenursächlichkeit zu entlasten, weil sich in dieser Situation die Beweislast für den Hergang der Havarie umkehrt (vgl. BGH, Urteil vom 30. Januar 2008 – I ZR 146/05 –, Rn. 30 für groben Organisationsmangel). Dies ist ihnen nach dem dargestellten Ergebnis der Beweisaufnahme nicht gelungen ...

Die Höhe der Ersatzforderung der Klägerin richtet sich nach Art. 19 CMNI iVm. Art 20 Abs. 1 CMNI. Im Fall der Beschädigung des Guts besteht ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe der Wertminderung (Art 19 Abs. 2 CMNI), die nach Maßgabe von Art 19 Abs. 3 berechnet wird, wobei der Frachtführer vorbehaltlich Art. 21 CMNI und Art 20 Abs. 4 CMNI in keinem Fall und gleich aus welchem Rechtsgrund die Inanspruchnahme erfolgt, für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts haftet, je nachdem, welcher Betrag höher ist (Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI).

Die Beklagten sind berechtigt, die Haftungsgrenze geltend zu machen.

Der Ausnahmefall des Art. 20 Abs. 4 CMNI, die in Art. 20 Abs.1 CMNI genannten Höchstbeträge gelten dann nicht, wenn in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt oder höhere Haftungs-

höchstbeträge ausdrücklich vereinbart worden sind, liegt nicht vor. Eine vertragliche Vereinbarung höherer Haftungshöchstbeträge macht die Klägerin bereits nicht geltend, der schriftliche Vertrag über die Beförderung des Kaskos von Rumänien nach den Niederlanden durch die Beklagte zu 1., die Frachturkunde (Art. 11 CMNI), enthält Angaben zum Wert des Kaskos nicht.

Zwar kann sich der Frachtführer auf die Haftungsgrenzen weiter dann nicht berufen, wenn ihm nachgewiesen wird, selbst den Schaden leichtfertig in dem Bewusstsein wahrscheinlichen Schadenseintritts verursacht zu haben (Art. 21 Abs. 1 CMNI). Für die Person des/der Geschäftsführer(s) der Beklagten zu 1. und der Beklagten zu 2. ist das jedoch nicht festzustellen. In diesem Zusammenhang findet eine Zurechnung des qualifizierten Verschuldens von Hilfspersonen, hier des dem Schiffsführer der Michael anzulastenden leichtfertigen Verhaltens, hingegen nicht statt, das Verschulden der Hilfsperson bleibt vielmehr für den Frachtführer folgenlos (vgl. Koller, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 2; MüKom/HGB/Otte, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 8). Für die Annahme eines qualifizierten Organisationsverschuldens auf Seiten des vertretungsberechtigten Organs der Beklagten zu 1. bzw. der Beklagten zu 2. persönlich in Bezug auf die nautische Führung der Michael ist hingegen nichts vorgetragen noch ersichtlich.

Für den Haftungshöchstbetrag ist nach Art 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI nicht an das Gewicht des Kaskos, sondern an die Ladungseinheit anzuknüpfen mit der Folge, dass die Haftung auf 666,67 Rechnungseinheiten beschränkt ist. Der Begriff der in der CMNI nicht definierten Packung meint üblicherweise mit äußerem Schutz versehene Güter (vgl. MünchKom/Otte, aaO., CMNI, Art. 20, Rn. 7), was auf den Kasko nicht zutrifft. Dessen Gewicht ist unmaßgeblich, weil in der Frachturkunde, die nur einige der Angaben des Art. 11 Abs. 5 Satz CMNI enthält, was aber die Gültigkeit des Vertrages ebenso unberührt lässt (Art. 11 Abs. 1 Satz 2 CMNI) wie die Rechtsnatur als Frachturkunde (Art. 11 Abs. 5 Satz 2, 1 Nr. 6 CMNI), Angaben über das Gewicht des Kaskos fehlen.

Die Urkunde musste Gewichtsangaben auch nicht enthalten, weil Voraussetzung für die Pflicht des Frachtführers gegenüber dem Absender, den Frachtbrief gemäß Art 11 Abs. 1, 5 Satz 2 CMNI auszustellen, ist, dass der Absender, die Auftraggeberin, ihm gegenüber die Angaben i. S. des Art.6 CMNI gemacht hat (vgl. Koller, aaO., CMNI, Art. 11, Rn. 2). Dies erfordert gemäß Art. 6 Abs. 2 Satz 1 lit. a) CMNI eine schriftliche Gewichtsangabe des Absenders gegenüber dem Frachtführer. An dieser fehlt es vorliegend ...

Nachdem die schriftliche Gewichtsangabe zum Pflichtenkreis der Auftraggeberin selbst gehört und das Fehlen der Angabe in der Frachturkunde, die die Auftraggeberin – soweit ersichtlich – widerspruchslos hingenommen hat, überdies offensichtlich ist, kann sie bzw. nun die Klägerin nicht verlangen, nach niederländischem Recht unter dem Gesichtspunkt einer positiven Forderungsverletzung der Beklagten zu 1. so gestellt zu werden, als sei die Angabe in der Frachturkunde enthalten. Denn eine Pflichtwidrigkeit in Zusammenhang mit der Ausstellung der Frachturkunde ist der Beklagten zu 1. gerade nicht vorzuwerfen.

Ob die Beklagten unter dem Gesichtspunkt einer unerlaubten Handlung, gleichviel, ob das Deliktstatut akzessorisch an das Vertragsstatut anzuknüpfen (vgl. Art 4 Abs. 2 Rom II VO) oder slowakisches Ortsrecht (Art 4 Abs. 1 Rom II-VO) maßgebend sein sollte, schadensersatzpflichtig sein könnten, kann dahinstehen. Gemäß Art. 22 CMNI verbleibt es bei dem vorgenannten Höchstbetrag ungeachtet der Anspruchsgrundlage, weshalb das weitergehende Klagebegehren unbegründet ist ... Die Revision war nicht zuzulassen ...

(Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig, da die Klägerin Nichtzulassungsbeschwerde zum BGH eingelegt hat, d. Red.)

Urteil des Oberlandesgericht Frankfurt am Main vom 26. Januar 2016, Az.: 5 U 17/13 (Landgericht Frankfurt am Main, Az.: 3/15 O 97/11) nicht rechtskräftig.

Auf die Berufung der Klägerin wird unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels das Urteil der 15. Kammer für Handelssachen teilweise abgeändert und zur Klarstellung insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden unter Abweisung der Klage im Übrigen als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin den am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwert von 666,67 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds in Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinsatz, jedoch nicht mehr als 8,5%, seit dem 1. Mai 2011 zu zahlen.

Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits, die Nebenintervenientin hat ihre außergerichtlichen Kosten zu tragen.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil im Umfang seiner Aufrechterhaltung sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Klägerin wird nachgelassen, die Zwangsvollstreckung der Beklagten jeweils durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund der Urteile vollstreckbaren Betrages abzuwenden, soweit nicht die Beklagten jeweils vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.

Streitwert für das Berufungsverfahren: 246.968,50 € (§ 63 Abs. 2 GKG).

Gründe:

I.

Die Klägerin nimmt als Baurisikoversicherer der E (Auftraggeberin) aus übergegangenem Recht der Auftraggeberin und des weiteren Versicherers, der M, die Beklagten auf Schadensersatz nach Entschädigung der Auftraggeberin in Anspruch. Die Auftraggeberin hatte für ein Unternehmen in den Niederlanden das Doppelhüllentankschiff »Montana« (im Folgenden kurz: Kasko oder Montana genannt) gebaut, das nach Fertigstellung als Schiffskasko von Orsava/Rumänien zur Außenwerft in den Niederlanden transportiert werden sollte, womit die Auftraggeberin die Beklagte zu 1. beauftragte. Diese wiederum beauftragte die Beklagte zu 2., die ihr Schiff TMS Michael (kurz: Michael) einsetzte, für die Teilstrecke von Orsava nach Engelhartzell in Österreich. In beiden Verträgen heißt es gleichlautend:

»Es gilt das niederländische Transport-

recht nach CMNI. Der Frachtführer haftet nicht für nautisches Verschulden«.

Der Kasko wurde im Verbund – befestigt an der Steuerbordseite der Michael – auf der Donau befördert. Am 18. Oktober 2010 kam es, nachdem um 1.00 Uhr ein Matrose von Bord der Michael gegangen war, gegen 6.15 Uhr in der Nähe von Gabcikovo/Slowakei zu einer Kollision mit dem zu Tal fahrenden Schiff GMS Vantage (kurz: Vantage), deren Eignerin die Nebenintervenientin ist. Der genaue Hergang der Havarie, über die sich der Bericht der staatlichen Schifffahrtsverwaltung Filiale Bratislava vom 18.10.2010 verhält, ist streitig.

Mit der Klage hat die Klägerin zunächst die in der Schadenstaxe des Havarie-Kommissars H vom 07.1.2011 ausgewiesenen Gesamt-Reparaturkosten iHv. 227.138,00 € und Zusatzkosten, insgesamt 240.165,50 € geltend gemacht.

Die Beklagten sind der Klage entgegen getreten.

Für die Darstellung des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes im Übrigen wird auf die tatsächlichen Feststellungen in dem angefochtenen Urteil Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO), auf das auch wegen der vor dem Landgericht gestellten Anträge verwiesen wird.

Das Landgericht hat mit dem angefochtenen Urteil die Klage ohne Durchführung einer Beweisaufnahme abgewiesen und zur Begründung, auf die Entscheidungsgründe wird verwiesen, – zusammengefasst – ausgeführt, die Haftung der Beklagten sei nach § 25 Abs. 2 a) CMNI wirksam ausgeschlossen, das Zustandekommen der Kollision liefere für den Vorwurf leichtfertigen Handelns keinerlei Anhaltspunkte.

Diese Ausführungen bekämpft die Berufung der Klägerin, die sich nicht mehr gegen die Vereinbarung der CMNI und – ergänzend – niederländischen Rechts wendet, aber die Klage um zwei Schadenspositionen erweitert, unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags. Sie rügt eine Gehörsverletzung, weil sich das Erstgericht über den Vortrag der Klägerin ohne Beweiserhebung hinweggesetzt und ohne Sachverhaltsaufklärung aus dem unstrittigen Sachverhalt nicht herzuleitende Schlussfolgerungen gezogen habe. Die Klägerin macht geltend, der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden sei bereits nicht wirksam vereinbart worden, die Schiffsbesatzung der Michael treffe aber auch ein qualifiziertes Verschulden, weil die für die Navigation unabdingbare Radaranlage der Michael durch die Montana gestört worden sei und der Wachposten auf dem Bug der Michael gefehlt habe.

Die Klägerin und die Nebenintervenientin beantragen,

das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin Euro 246.968,50 nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit dem 18.10.2010 zu zahlen

Die Beklagten beantragen,

die Berufung zurückzuweisen,

hilfsweise, ihnen vorzubehalten, das Recht auf Beschränkung ihrer Haftung gemäß Art. 1, 2 CLNI geltend zu machen, wenn ein Fonds gemäß Art. 12 CLNI errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

Sie verteidigen die angefochtene Entscheidung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens.

Wegen weiterer Einzelheiten des zweitinstanzlichen Vorbringens wird auf die in der Berufungsinstanz gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Aufgrund der Beschlüsse vom 4. Februar 2014, 17. Juli 2014, 9. Oktober 2014, 3. November 2014 und 6. Juli 2015 hat der Senat Beweis durch Vernehmung der Zeugen Z und U, der Beklagten zu 2. als Partei sowie durch Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen R erhoben. Wegen des Beweisergebnisses wird auf die Sitzungsniederschrift vom 17.07.2014, den Vermerk des Einzelrichters vom 21. Juli 2014, die Sitzungsniederschrift vom 9. Oktober 2014, das schriftliche Gutachten nebst Anlagen vom 2. April 2014 und für dessen mündliche Erläuterung auf die Niederschrift der Senatssitzung vom 24. November 2015 Bezug genommen.

Nachfolgend haben die Klägerin den Schriftsatz vom 3.12.2015, die Beklagte zu 1. den Schriftsatz vom 10.12.2015 und die Beklagte zu 2. den Schriftsatz vom 10.12.2015 eingereicht.

II.

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und gerechtfertigt worden.

Das Rechtsmittel ist in der Sache insoweit begründet, als die angefochtene Entscheidung aus Sicht des Berufungsgerichts zum Nachteil der Klägerin auf einem Rechtsfehler (§ 546 ZPO) beruht, und zwar deshalb, weil das Landgericht die Haftung der Beklagten bereits dem Grunde nach verneint und die Klage vollständig abgewiesen hat, während sich die Klageforderung nach Beweisaufnahme vor dem

Senat im Umfang des Gegenwerts von 666,67 Rechnungseinheiten, also Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (Art 28 CMNI), als begründet, im Übrigen und damit ganz überwiegend aber als unbegründet erweist.

Die Klage ist zulässig und zwar auch, soweit sie in der Berufungsinstanz erweitert worden ist. Die Erweiterung muss sich nicht an den Voraussetzungen des § 533 ZPO messen lassen, sondern ist gemäß § 264 Nr. 2 ZPO zulässig.

Die Klägerin ist für den geltend gemachten Schadensersatzanspruch gegen die Beklagten, deren Haftung für die streitgegenständliche Havarie sich, wie noch aufgezeigt werden wird, nach dem CMNI richtet, aktivlegitimiert.

Unstreitig ist die Auftraggeberin, die nach Art. 14 CMNI grundsätzlich für den Ersatzanspruch aktiv legitimiert war, von den beteiligten Versicherern – zu 60% die Klägerin, zu 40% die M – entschädigt worden mit der Folge, dass der Schadensersatzanspruch entsprechend der Risikobeteiligung der Versicherer quotal auf diese übergegangen (§ 86 Abs. 1 Satz 1 VVG) ist (vgl. Voit in: Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl. 2009, § 86 VVG, Rn. 134, BGH, Urteil vom 07. Juni 2001 – I ZR 49/99, Rn. 20, juris). Ebenso unstreitig hat der Mitversicherer den auf ihn übergegangenen Teil des Anspruchs an die Klägerin abgetreten hat, so dass diese den Ersatzanspruch insgesamt erworben hat.

Unerheblich ist diesbezüglich, dass die Auftraggeberin mit der Beklagten zu 1. die Geltung niederländischen Frachtrechts nach CMNI (Art. 29 Abs. 1 CMNI) vereinbart hat, weil sich das Rechtsverhältnis zwischen der M und der Klägerin sowie dasjenige zwischen der Klägerin bzw. der M und der Auftraggeberin nach dem Recht bestimmt, das für das dem Rechtsübergang zugrunde liegende Rechtsverhältnis maßgeblich ist (Art. 14 Abs. 1; 15 Rom I-VO).

Kraft ausdrücklicher Vereinbarung zwischen der Auftraggeberin und den Versicherern, die mit der hier abgeschlossenen »Baurisikoversicherung« bezüglich des Kaskos als einer Transportversicherung ein Großrisiko iSv. Art. 5 lit. d) iVm. Ziffer 7 des Anhangs zur Richtlinie 73/239/EWG betrifft, gilt für das Rechtsverhältnis der Auftraggeberin zu und unter den Versicherern deutsches Recht (Art. 7 Abs. 2 Satz 1 Rom I-VO).

Die Übertragbarkeit der Schadensersatzforderung bestimmt sich gemäß Art. 14 Abs. 2 Rom I-VO nach niederländi-

schem Recht, dessen ergänzende Geltung die Vertragsparteien beider Transportverträge vereinbart haben und das die Abtretung wie den gesetzlichen Forderungsübergang kennt Art 6:142, 150 BW (Burgerlijk Wetboek).

Grundlage der auf die Klägerin übergegangenen Ansprüche ist im Verhältnis zur Beklagten zu 1. Art. 16 Abs. 1 CMNI, im Verhältnis zur Beklagten zu 2. die Bestimmung des einen Direktanspruch gegen den ausführenden Frachtführer gewährenden Art. 4 Abs. 2 CMNI, beide haften als Gesamtschuldner (Art. 4 Abs. 5 CMNI).

Das CMNI ist gemäß Art. 2 CMNI auf alle Frachtverträge anzuwenden, bei denen wie vorliegend der Ladehafen und der Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei des Übereinkommens ist. Rumänien wie die Niederlande waren bereits zum Zeitpunkt der Havarie Vertragsstaaten des CMNI (vgl. Nachweise bei MünchKommHGB/Otte, 3. Aufl. 2014, CMNI, vor Art. 1, Rz. 4).

Beide Verträge über den Remorke des Kaskos sind als Frachtvertrag i.S. des Übereinkommens zu qualifizieren (Art. 1 Nr. 1, 4 Abs. 1 Satz 1 CMNI), die Ausnahme des Art. 1 Nr. 7 CMNI gilt nicht, weil der Kasko selbst noch kein Schiff, sondern lediglich dessen Rumpf, äußere Schale ist.

Selbst wenn man dies bezüglich der Schiffsqualität anders sehen wollte, gilt das CMNI als internationales Übereinkommen, bei dem es sich um nach Ratifikation durch Gesetz vom 17.03.2007 (BGBl. II S. 298) zwar um innerdeutsches, aber nicht um unmittelbar staatliches Recht i. S. von Art. 3 Abs. 1 Rom I VO handelt, jedenfalls aufgrund materiellrechtlicher Verweisung im Rahmen des dann gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 Rom I-VO in beiden Frachtverträgen seinerseits wirksam vereinbarten anzuwendenden niederländischen Frachtrechts, wobei das Einheitsrecht lediglich zwingende Vorschriften des anzuwendenden Rechts nicht verdrängt (vgl. Ferrari, Internationales Vertragsrecht, 2. Aufl. 2012, Rom I VO, Art 3., Rz. 19, MünchKommBGB/Martiny, 6. Aufl. 2015, Rom I VO, Art. 3, Rz. 31; anders wohl OLG Jena, OLGReport 1999, 4, Juris-Rz. 130 noch zu Art 27 Abs. 1 EGBGB für die Vereinbarung des CISG bei anwendbarem tschechischen Recht: unmittelbar anwendbar).

Mit der Vereinbarung niederländischen Frachtrechts in beiden Verträgen liegt deren Schwerpunkt auf niederländischem Sachrecht auch über transportrechtliche Bestimmungen hinaus (Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO, vgl. BGH, Urteil vom 22. Oktober 2009 – I ZR 88/07 –, Rn. 25, 26, juris zu Art 28 EGBGB), nachdem die Voraussetzungen des Art 5 Abs. 1 Rom I-VO – Fehlen einer

Rechtswahl nach Art. 3 Rom I-VO, die hier gerade erfolgt ist – nicht erfüllt sind und die Wahl eines einheitlichen Vertragsstatus auch in Art. 10 und 12 Rom I VO zum Ausdruck kommt.

Der Haftungstatbestand der Art 16 Abs. 1 Halbs.1, 4 Abs. 2 CMNI ist erfüllt, der Kasko ist in der Zeit von seiner Übernahme durch die Beklagten zur Beförderung und vor dessen Ablieferung beschädigt worden. Dabei haben die Beklagten, die den ihnen obliegenden Entlastungsbeweis (Art. 16 Abs. 1 Halbs. 2, 4 Abs. 1 Satz 2 CMNI) – wie noch aufzuzeigen ist, nicht geführt haben, für ihre Beauftragten und Bediensteten, die Beklagte zu 1. also für die Beklagte zu 2. als ausführenden Frachtführer und letztere für das Bordpersonal der Michael einzustehen (Art. 17 Abs. 1, 2 CMNI).

Der Grund der Haftung scheidet entgegen der Beurteilung durch das Landgericht nicht an dem in den Verträgen vereinbarten Haftungsausschluss für nautisches Verschulden (Art. 25 Abs. 2 CMNI).

Insoweit kann der Senat offenlassen, ob der Ansicht des Landgerichts, der Haftungsausschluss sei wirksam vereinbart, zu folgen sein könnte, wobei zutreffend ist, dass insoweit die Regelung in Art. 25 Abs. 2 lit. a) CMNI, nicht hingegen das niederländische Transportrecht maßgebend ist, das – von Art. 32 Abs. 1 CMNI vorbehalten – aber auch einen gesetzlichen Haftungsausschluss für Navigationsfehler, es sei denn, sie seien vorsätzlich oder leichtfertig in dem Wissen der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts begangen, vorsieht (Art. 8: 901 Abs. 1, 2 BW). Denn die Geltung des CMNI ist mit der Formulierung beider Verträge, »niederländisches Frachtrecht nach CMNI«, vorrangig vereinbart.

Nach dem Wortlaut des Art. 25 Abs. 2 CMNI sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die »a) durch eine Handlung oder Unterlassung des <...> bei der nautischen Führung <...> verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten gemäß Art. 3 Abs. 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht den Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.«.

Ob einer Vertragsklausel, die wie im Streitfall weder die positive noch die negative Voraussetzung des Haftungsausschlusses nach Art. 25 Abs. 2 Ziff. lit. a) CMNI im Wortlaut nennt, die Wirksamkeit zu versagen ist, ist streitig (bejahend: Koller, Transportrecht, 8. Aufl. 2013, CMNI, Art. 25, Rz. 2; Hartenstein, TranspR 2012,

441, 446, 447; nun auch MüKomHGB/Otte, aaO, Art. 25, Rz. 44 unter Aufgabe der in der Voraufgabe vertretenen Ansicht; a. A.: Ramming, TranspR 2006, 373, 380; ders., Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, § 25, Rz. 345), kann aber auch dahinstehen.

Wenn inhaltlich von der grundsätzlichen Wirksamkeit der Vereinbarung zum Haftungsausschluss auszugehen sein sollte, steht dem Haftungsausschluss im Weiteren nicht entgegen, dass der Frachtführer seine Pflichten nach Art. 3 Abs. 3 CMNI nicht erfüllt hätte.

Nach Art. 3 Abs. 3 Satz 1 CMNI hat der (ausführende) Frachtführer, wofür er die Beweislast trägt (vgl. MüKomHGB/Otte, aaO., CMNI, Art 25, Rn. 26), u. a. dafür zu sorgen, dass das Schiff vor und bei Antritt der Reise gemäß den geltenden Bestimmungen bemannt ist. Insoweit war für den sog. »Fahrbetrieb A2« i. S. des Berichts der staatlichen Schifffahrtsverwaltung Filiale Bratislava vom 18.10.2010 bzw. »B« i. S. des Vorbringens der Beklagten eine Besatzung von mindestens fünf Mitgliedern erforderlich, die vor und bei Antritt der Reise aber unstreitig und nicht beweisbedürftig vollzählig vorhanden war.

Für die demgegenüber erhobene Behauptung der Klägerin, es sei von vorneherein geplant gewesen, dass die 5. Person der Besatzung im Bereich der Schleuse Gabčíkovo wie geschehen von Bord der Michael gehen werde, hat die Beweisaufnahme vor dem Einzelrichter des Senats durch Vernehmung der Zeugen Z und U jedoch ebenso wenig etwas ergeben wie die Vernehmung der Beklagten zu 2. als Partei, weshalb die Klägerin insoweit beweisfällig geblieben ist.

Indessen können sich die Beklagten auf den vereinbarten Haftungsausschluss aber jedenfalls deshalb nicht berufen, weil nach Beweisaufnahme auf Grundlage des eingeholten Gutachtens des Sachverständigen R, dessen Sachkunde nicht zweifelhaft ist, zur Überzeugung des Senats feststeht, dass dem im Zeitpunkt der Havarie verantwortlichen Schiffsführer der Michael qualifiziertes Verschulden i. S. eines leichtfertigen Navigationsfehlers zur Last fällt, der in dem Bewusstsein begangen worden ist, dass die Kollision mit einem entgegen kommenden Schiff mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, wie dies dann in Bezug auf die entgegen kommende Vantage auch geschehen ist.

Ebenso steht fest, dass die Beklagten den Entlastungsbeweis nach Art 16 Abs. 1 Halbs. 2 CMNI nicht geführt haben.

Das CMNI stellt nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt an-

gewendet hat, sondern lässt in Anlehnung an das niederländische Recht (Art. 901 Abs. 1 Satz 1 BW) die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen, womit der durch Art. 16 Abs. 1 Halbs. 2 CMNI vorgegebene Sorgfaltsmaßstab dem des § 276 BGB, des § 347 Abs. 1 HGB und des § 606 Satz 2 HGB entspricht (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 05. Dezember 2013 – 6 U 194/10, Rn. 64, juris).

Das in Parallele zu § 435 HGB geregelte (vgl. Koller, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 2) qualifizierte Verschulden in der Erscheinungsform der Leichtfertigkeit im Bewusstsein wahrscheinlichen Schadenseintritts ist nicht mit grober Fahrlässigkeit gleichzusetzen, weil die Maßstäbe im Binnenschiffahrtsrecht traditionell strenger sind (vgl. MüKomHGB/Otte, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 5). Vielmehr wird ein besonders schwerer Pflichtenverstoß vorausgesetzt, bei dem der Frachtführer oder seine Mitarbeiter in krasser Weise das Sicherheitsinteresse der Vertragspartner missachten (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 05. Januar 2011 – 6 U 32/08, RdTW 2014, 251, 253, LS bei juris).

Diese Voraussetzung ist vorliegend objektiv zwar noch nicht deshalb erfüllt, weil mit dem Schiff Michael ein ungeeignetes Schiff für die Koppelung des Kaskos und den Transport Verwendung gefunden hätte, auch wenn der gerichtlich bestellte Sachverständige im Rahmen der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens die Koppelung der Montana mit der kleineren Michael als von Vornherein ungeeignet bezeichnet und hinzugesetzt hat, ein verantwortlicher Schiffsführer hätte diese Zusammenstellung seines Erachtens nicht gewählt.

Denn die Regelungen der »Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau« verbieten Verbandszusammenstellungen der streitgegenständlichen Art nicht, wie der Sachverständige im Gutachten vom 2.04.2015 ausgeführt hat. Dem entsprechend ist die konkrete Koppelung von den slowakischen Behörden nicht beanstandet worden, dem Bericht der Bericht der staatlichen Schifffahrtsverwaltung Filiale Bratislava vom 18.10.2010 ist dafür gleichfalls nichts zu entnehmen, auch die österreichischen Behörden haben dem aus denselben Schiffen bestehenden Verband die »Fahrerlaubnis für Sondertransporte« vom 19.10.2010 erteilt und dies lediglich mit der Einschränkung verbunden, dass das verbandsführende Fahrzeug mit einer funktionstüchtigen und ständig in Betrieb befindlichen Radaranlage ausgestattet und während der Fahrt ständig ein Ausguck am Bug mit Funkverbindung zum Schiffsführer vorhanden sein musste.

Dass die gewählte Verbandszusammenstellung nicht einem »guten Schifffahrtsbrauch«, also nicht – wie der Sachverständige vor dem Senat mündlich erläutert hat – der beruflichen Übung entsprochen haben mag, ändert daran nichts und rechtfertigt es nicht, die konkrete Zusammenstellung, wenn es sich als nautisches Fehlverhalten darstellen sollte, als besonders schweren Pflichtenverstoß zu qualifizieren.

Im Ergebnis das Gleiche gilt für die Koppelung dergestalt, dass die Montana an der Steuerbordseite der Michael befestigt war, obwohl sich auf der Steuerbordseite die Kursweisungssignale befinden und deshalb die Koppelung an der Backbordseite des verbandsführenden Schiffes, die denn auch international praktizierter Übung entspricht, unter diesem Aspekt grundsätzlich als sicherer zu erachten ist.

Denn in dem Streckenbereich, in dem sich die Havarie ereignete, finden unstreitig und in Übereinstimmung mit den Feststellungen des Sachverständigen nach beruflicher Übung die Begegnungen von Berg- (Michael) und Talfahrer (Vantage) Backbord an Backbord statt. In diesem Abschnitt der Donau war die konkrete Koppelung auf der Steuerborseite auch nach den Ausführungen des Sachverständigen im Rahmen der mündlichen Erläuterung daher nicht schlechter als die grundsätzlich zu übende, was sich daraus ergibt, dass die Sicht des Schiffsführers der Michael nach backbord durch die höheren Aufbauten der Montana nicht beeinträchtigt werden konnte und sich das in dem Abschnitt des aus seiner Sicht eine Rechtskurve beschreibenden Flussverlaufs weiter günstig auswirkte, wenn auch nach Angabe des Sachverständigen vor der Rechtskurve die backbordseitige Koppelung durchaus günstiger für die Sicht gewesen wäre.

Indessen ist der Entscheidung zugrunde zu legen, dass auf dem Bug der Montana als des wesentlich höheren der verbandszugehörigen Schiffe kein Ausguck positioniert war. Diese Unterlassung ist als besonders schwerer Pflichtenverstoß und damit als leichtfertig zu bewerten. Denn die gegenüber der Michael wesentlich höhere Montana schränkte nach den Feststellungen des Sachverständigen die Sicht des Rudergängers der Michael so ein, dass dieser nur noch über eine lediglich unzureichende, keine Rundumsicht ermöglichende Sicht verfügte (schriftliches Gutachten).

Zwar ist noch nicht grundsätzlich zu beanstanden, dass eine uneingeschränkt funktionstüchtige Radaranlage auf der Michael mit Rücksicht darauf nicht vorhanden war, dass die Montana deren Funktion beeinträchtigte. Diese Beeinträchtigung hat der Sachverständige, der das Ergeb-

nis des Interventionsberichts des Havarie-Kommissars H nach Inbetriebnahme der Radaranlage, ein in seitlichem Abstand passierendes Fahrzeug sei im Radarbild kaum ersichtlich gewesen, die Aufbauten der Montana hätten mit Fehlechos eine genaue Navigation gestört, als plausibel bezeichnet, festgestellt, indem er ausdrücklich hinzugesetzt hat, identische Ergebnisse – nach der Havarie war die Fahrzeugzusammenstellung umgestellt, die Montana also auf die Backbordseite der Michael genommen worden (vgl. das Gutachten) –, dann auf die Steuerbordseite bezogen, wären auch zu erwarten gewesen, wenn sich der Koppelverband noch in der ursprünglichen Verbandszusammenstellung befunden hätte (schriftliches Gutachten).

Auf das Vorhandensein einer uneingeschränkt funktionstüchtigen Radaranlage, deren Betrieb bei nicht eingeschränkten Sichtverhältnissen nicht zwingend und auch von den slowakischen Behörden nicht konkret vorgeschrieben worden war (Gutachten), durfte aber nur verzichtet werden, wenn ein sicherer Fahrverlauf zum Ausgleich der fehlenden Rundumsicht durch Gestellung eines permanenten in ständigem Funkkontakt zum Schiffsführer der Michael stehenden Ausgucks auf dem Bug der Montana gewährleistet worden wäre (Gutachten).

Der Ausguck war aber nach dem Vorbringen der Klägerin nicht gestellt. Ihr Vortrag, dem die Beklagten, was im Termin zur mündlichen Verhandlung vom Senat ausdrücklich angesprochen worden ist, nicht mit substantiiertem Vortrag entgegen getreten sind, ist daher als unstrittig zu Grunde zu legen (§ 138 Abs. 2 ZPO) und nicht beweisbedürftig. Denn die Beklagten haben sich darauf beschränkt, den nautischen Vorteil eines Ausgucks in Abrede zu stellen, und im Übrigen zu behaupten, ein Ausguck sei aufgestellt gewesen, ohne dessen Person namhaft zu machen oder anzugeben, wo konkret auf dem Koppelverband – auf der niedrigeren Michael oder der höheren Montana – er aufgestellt gewesen sein soll. Mit diesem Vorbringen haben die Beklagten ihrer jedenfalls sekundären Darlegungslast – eigene Erkenntnisse zu der Frage haben weder die Klägerin noch die Besatzung des Havariegegners, also die Leute der Streithelferin – nicht genügt, weshalb ihrer Behauptung nicht durch eine auf eine unzulässige Ausforschung der beklagtenseits benannten Zeugen gerichtete Beweisaufnahme nachzugehen war.

Es liegt auf der Hand, dass die Fahrt auf lediglich eingeschränkte Sicht objektiv leichtfertig ist. Der Sachverständige hat bei seiner Erläuterung die Fahrt ohne vorhandenen Ausguck als »ganz und gar un-

verantwortlich« charakterisiert.

Die Beklagten entlastet nicht, dass, wie der Sachverständige ausgeführt hat, die Forderung nach einem ständig am Bug des Schiffes präsenten Ausguck über hunderte von Flusskilometern hinweg in keiner Weise der Lebenswirklichkeit entspricht, weil keine Besatzung die Auflage personell durchzuhalten vermöge. Diese Überlegung unterstreicht vielmehr die von der Fahrt mit nur eingeschränkter Sicht letztlich ausgehenden Gefahren.

Bei dem zusätzlichen Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts handelt es sich um die sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Handeln aufdrängende Erkenntnis, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen wird. Als innere Tatsache ist von einer solchen Erkenntnis auszugehen, wenn das leichtfertige Verhalten sowohl nach seinem Inhalt als auch nach den betreffenden Umständen diese Folgerung rechtfertigt (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 05. Januar 2011 – 6 U 32/08, aaO.).

Die Gefahr möglicher Kollisionen, weil andere Schiffe nicht oder nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, liegt bei einer Fahrt ohne ausreichende Sicht auf der Hand, was sich, hiervon ist ebenso mit Sicherheit auszugehen, dem handelnden Schiffsführer der Michael auch aufgedrängt haben wird.

Der genaue Unfallhergang ist zwar letztlich nicht geklärt, der Entscheidung ist aber zugrunde zu legen, dass der Schaden ursächlich auf die leichtfertige Unterlassung des Schiffsführers der Michael zurückgeht.

Das zu beanstandende leichtfertige Verhalten kommt nach den Feststellungen des Sachverständigen als Schadensursache ernsthaft in Betracht. Es obliegt daher den Beklagten, sich hinsichtlich der fehlenden Schadenursächlichkeit zu entlasten, weil sich in dieser Situation die Beweislast für den Hergang der Havarie umkehrt (vgl. BGH, Urteil vom 30. Januar 2008 – I ZR 146/05 –, Rn. 30 für groben Organisationsmangel). Dies ist ihnen nach dem dargestellten Ergebnis der Beweisaufnahme nicht gelungen.

Der Sachverständige hat festgestellt, dass sich die Vantage zum Zeitpunkt vor der Havarie auf einem nicht zu beanstandenden Kurs befand und auch der Kurs der Michael bis zum Zeitpunkt der Havarie nicht zu beanstanden war (Gutachten).

Nachdem der Sachverständige im Rahmen der mündlichen Erläuterung des Gutachtens die These einer in der Folge starken Kursänderung der Vantage nicht aufrecht erhalten mochte und korrigierend

ausgeführt hat, von den im schriftlichen Gutachten genannten zwei möglichen Gründen der Kollision sei der eine – eine durchgreifende Kursänderung – nicht anzunehmen, verbleibt lediglich die zweite im schriftlichen Gutachten genannte mögliche Ursache, nämlich, dass der zu Berg fahrende Koppelverband, warum auch immer, einen nicht mehr eindeutigen Kurs steuerte, nicht dem Verlauf des Flusses in der Rechtskurve folgte, sondern geradeaus weiterfuhr und in den Kurs der Vantage steuerte. Der Sachverständige gelangt zu dem Ergebnis, es habe für beide Schiffe die Möglichkeit bestanden, den Kurs nach Steuerbord zu korrigieren und die Havarie zu verhindern, die nur unzureichend vorhandene Sicht des Rudergängers der Michael sei dabei nicht unerheblich gewesen.

Deshalb greift der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden nicht zu Gunsten der Beklagten ein.

Die Höhe der Ersatzforderung der Klägerin richtet sich nach Art. 19 CMNI iVm. Art. 20 Abs. 1 CMNI. Im Fall der Beschädigung des Guts besteht ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe der Wertminderung (Art. 19 Abs. 2 CMNI), die nach Maßgabe von Art. 19 Abs. 3 berechnet wird, wobei der Frachtführer vorbehaltlich Art. 21 CMNI und Art. 20 Abs. 4 CMNI in keinem Fall und gleich aus welchem Rechtsgrund die Inanspruchnahme erfolgt, für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts haftet, je nachdem, welcher Betrag höher ist (Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI).

Die Beklagten sind berechtigt, die Haftungsgrenze geltend zu machen.

Der Ausnahmefall des Art. 20 Abs. 4 CMNI, die in Art. 20 Abs. 1 CMNI genannten Höchstbeträge gelten dann nicht, wenn in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt oder höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart worden sind, liegt nicht vor. Eine vertragliche Vereinbarung höherer Haftungshöchstbeträge macht die Klägerin bereits nicht geltend, der schriftliche Vertrag über die Beförderung des Kaskos von Rumänien nach den Niederlanden durch die Beklagte zu 1., die Frachturkunde (Art. 11 CMNI), enthält Angaben zum Wert des Kaskos nicht.

Zwar kann sich der Frachtführer auf die Haftungsgrenzen weiter dann nicht berufen, wenn ihm nachgewiesen wird, selbst den Schaden leichtfertig in dem Bewusstsein wahrscheinlichen Schadenseintritts verursacht zu haben (Art. 21 Abs. 1 CMNI).

Für die Person des/der Geschäftsführer(s) der Beklagten zu 1. und der Beklagten zu 2. ist das jedoch nicht festzustellen.

In diesem Zusammenhang findet eine Zurechnung des qualifizierten Verschuldens von Hilfspersonen, hier des dem Schiffsführer der Michael anzulastenden leichtfertigen Verhaltens, hingegen nicht statt, das Verschulden der Hilfsperson bleibt vielmehr für den Frachtführer folgenlos (vgl. Koller, aaO, CMNI, Art. 21, Rn. 2; MüKom/HGB/Otte, aaO., CMNI, Art. 21, Rn. 8).

Für die Annahme eines qualifizierten Organisationsverschuldens auf Seiten des vertretungsberechtigten Organs der Beklagten zu 1. bzw. der Beklagten zu 2. persönlich in Bezug auf die nautische Führung der Michael ist hingegen nichts vorgetragen noch ersichtlich.

Für den Haftungshöchstbetrag ist nach Art. 20. Abs. 1 Satz 1 CMNI nicht an das Gewicht des Kaskos, sondern an die Ladungseinheit anzuknüpfen mit der Folge, dass die Haftung auf 666, 67 Rechnungseinheiten beschränkt ist.

Der Begriff der in der CMNI nicht definierten Packung meint üblicherweise mit äußerem Schutz versehene Güter (vgl. MünchKom/Otte, aaO, CMNI, Art. 20, Rn. 7), was auf den Kasko nicht zutrifft.

Dessen Gewicht ist unmaßgeblich, weil in der Frachturkunde, die nur einige der Angaben des Art. 11 Abs. 5 Satz CMNI enthält, was aber die Gültigkeit des Vertrages ebenso unberührt lässt (Art. 11 Abs. 1 Satz 2 CMNI) wie die Rechtsnatur als Frachturkunde (Art. 11 Abs. 5 Satz 2, 1 Nr. 6 CMNI), Angaben über das Gewicht des Kaskos fehlen.

Die Urkunde musste Gewichtsangaben auch nicht enthalten, weil Voraussetzung für die Pflicht des Frachtführers gegenüber dem Absender, den Frachtbrief gemäß Art. 11 Abs. 1, 5 Satz 2 CMNI auszustellen, ist, dass der Absender, die Auftraggeberin, ihm gegenüber die Angaben i. S. des Art. 6 CMNI gemacht hat (vgl. Koller, aaO., CMNI, Art. 11, Rn. 2). Dies erfordert gemäß Art. 6 Abs. 2 Satz 1 lit. a) CMNI eine schriftliche Gewichtsangabe des Absenders gegenüber dem Frachtführer. An dieser fehlt es vorliegend, während die Behauptung der Klägerin, dem Geschäftsführer der Beklagten zu 1. sei das Gewicht von der Auftraggeberin mündlich mitgeteilt worden, nicht zu einer Beweisaufnahme veranlasst, weil die behauptete Tatsache zu ihren Gunsten unterstellt werden kann, ohne eine abweichende Beurteilung zu rechtfertigen.

Nachdem die schriftliche Gewichtsangabe zum Pflichtenkreis der Auftraggeberin selbst gehört und das Fehlen der Angabe in der Frachturkunde, die die Auftraggeberin – soweit ersichtlich – widerspruchslos hingenommen hat, überdies offensichtlich ist, kann sie bzw. nun die Klägerin nicht verlangen, nach niederländischem Recht unter dem Gesichtspunkt einer positiven Forderungsverletzung der Beklagten zu 1. so gestellt zu werden, als sei die Angabe in der Frachturkunde enthalten. Denn eine Pflichtwidrigkeit in Zusammenhang mit der Ausstellung der Frachturkunde ist der Beklagten zu 1. gerade nicht vorzuwerfen.

Ob die Beklagten unter dem Gesichtspunkt einer unerlaubten Handlung, gleichviel, ob das Deliktsstatut akzessorisch an das Vertragsstatut anzuknüpfen (vgl. Art. 4 Abs. 2 Rom II-VO) oder slowakisches Ortsrecht (Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO) maßgebend sein sollte, schadensersatzpflichtig sein könnten, kann dahinstehen. Gemäß Art. 22 CMNI verbleibt es bei dem vorgenannten Höchstbetrag ungeachtet der Anspruchsgrundlage, weshalb das weitergehende Klagebegehren unbegründet ist.

Die geltend gemachte Zinsnebenforderung aus der berechtigten Hauptforderung ist ihrerseits nur teilweise begründet, während sie im Übrigen der Abweisung unterlag.

Zinsen werden von der Klägerin unter Verzugs Gesichtspunkten gefordert, der Verzug ist indessen nicht – wie aber von der Klägerin gefordert – auf den Tag des Schadenseintritts festzulegen, sondern ist gemäß Art. 6: 81-83 BW iVm. Art. 6: 119, 120 BW erst mit Ablauf der in den anwaltlichen Mahnschreiben der Klägerin den Beklagten zum Ablauf des 30.04.2011 gesetzten Frist am 1.05.2011 eingetreten. Eine § 849 BGB entsprechende, die Verzinsung der Ersatzsumme ab dem Tag der Beschädigung vorsehende Bestimmung kennt das niederländische Recht nicht, sondern unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes lediglich Verzugszinsen.

Die Zinshöhe nach niederländischem Recht beträgt gemäß nach Art. 6: 120 BW iVm. der Verordnung vom 21.12.1994 8% und 8,5% nach Umsetzung der EU-Zahlungsverzugsrichtlinie 2011/7. Mit dieser Begrenzung (§ 308 Abs. 1 ZPO) waren der Klägerin Zinsen in geltend gemachter Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszins zuzuerkennen.

Dem für den Verurteilungsfall gestellten auf die spezifisch schiffrechtsrechtliche Haftungsbeschränkung nach CLNI zielenden Hilfsantrag der Beklagten war nicht zu entsprechen.

Das Abkommen findet bereits keine Anwendung auf Ereignisse anlässlich des Be-

fahrens der Donau, sondern regelt die Beschränkung der Haftung namentlich des Schiffseigentümers, wenn im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, das Schiff eine Wasserstraße befahren hat, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt. Der Anwendungsbereich der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) betrifft die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer (Art. 1 Abs. 1); der Moselvertrag regelt grenzüberschreitende Transporte auf der Mosel von ihrem Zusammenfluss mit dem Rhein bis Metz (Art. 28) und die Schiffbarmachung des Flusses zwischen Diedenhofen und Koblenz (Art. 1).

Soweit das niederländische Recht dem Schiffseigner eines Binnenschiffs (Art. 8: 1060 Abs. 1 BW) und dem Befrachter (Art. 8: 1060 Abs. 2 BW), also auch dem Absender, das Recht zubilligt, durch die Einrichtung eines in Art. 642c der Zivilprozessordnung bezeichneten Fonds ihre Haftung für die in Art. 6: 1062 BW genannten Ansprüche zu beschränken, fehlt es an jedem Vortrag der Beklagten, dass und wie die Voraussetzungen der Haftungsbeschränkung von ihnen erfüllt worden sein könnten.

Das Vorbringen der Parteien in den nach Schluss der mündlichen Verhandlung eingereichten Schriftsätzen rechtfertigt die Wiedereröffnung der verfahrensfehlerfrei geschlossenen mündlichen Verhandlung (§§ 156, 296a ZPO) nicht und ebenso wenig, soweit es ohne Wiedereintritt in die mündliche Verhandlung zu berücksichtigen war, eine abweichende Beurteilung.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits folgt aus §§ 91, 92 Abs. 2 Nr. 1, 97 Abs. 1 ZPO, das Teilunterliegen der Beklagten ist geringfügig und hat nur geringfügige Kosten verursacht, nach § 101 Abs. 1 ZPO sind die außergerichtlichen Kosten der Nebenintervenientin dieser selbst aufzuerlegen.

Die Vollstreckbarkeitsentscheidung folgt aus §§ 708 Nr. 10 und 711 ZPO.

Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.