

Werftunfall ist Rheinschiffahrtssache



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

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind zuständig für Schäden, die an Sachen Dritter entstehen durch ein Verschulden des Schiffseigners oder Ausrüsters oder der Besatzung eines Schiffes, das zu Reparaturzwecken vor einer Werft auf flottem Wasser liegt. Zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Schiffes im Sinne des Artikels 34 II lit. c MA gehören alle Schiffahrtsphasen von der Indienststellung bis zur Abwrackung.

Artikel 34 II lit. c MA ist allein nach den allgemeinen Grundsätzen internationaler Übereinkommen aus sich selbst heraus auszulegen. Die Tatbestandsmerkmale dieser Vorschrift sind weit auszulegen, da es erklärtes Ziel der Signaturstaaten der Mannheimer Akte war und ist, möglichst alle havarielevanten Vorgänge auf dem Rhein durch orts- und sachkundige Rheinschiffahrtsgerichte entscheiden zu lassen.

Auch ein Schiff, das sich zur Reparaturzwecken bei einer Werft aufhält, ist in »Fahrt« im Sinne des Artikels 34 II lit. c MA, jedenfalls wenn es sich nicht auf der Helling, sondern in flottem Wasser befindet: maßgeblich ist der Zeitpunkt der Schadenverursachung. Über den reinen Wortlaut des Artikels 34 II lit. c MA hinaus sind nicht nur »Schiffer und Flößer«, sondern auch der Schiffseigner/Ausrüster sowie die Besatzungsmitglieder passivlegitimierte Prozessparteien in Rheinschiffahrtssachen; unabhängig davon ob nach dem substantiierten Vortrag des Klägers vertragliche oder deliktische Ansprüche geltend gemacht werden. Mitarbeiter eines Reparaturbetriebes, die Tätigkeiten an Bord verrichten, die sonst von Besatzungsmitgliedern verrichtet zu werden pflegen, sind Besatzungsmitglieder im Sinne der Vorschrift.

Die örtliche Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte erstreckt sich auch auf Häfen, die zum Rheinstromgebiet zählen, wie etwa der Rheinhafen Duisburg.

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Köln vom 22. November 2018, Az.: 3 U 138/17 BSchRh (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 6/16 BSchRh)

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 16.10.2017 verkündete Urteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort – Rheinschiffahrtsgericht, Az. 5 C 6/16 BSch, aufgehoben und der Rechtsstreit an das Amtsgericht Duisburg-Ruhrort – Rheinschiffahrtsgericht – zurückverwiesen ...

Aus dem Gründen:

I. Die Klägerin, ist der führende Haftpflichtversicherer der S (im Folgenden: Werft), die ein Schiffswerftbetrieb im Rheinhafen Duisburg ist. Sie macht mit der Klage nach Erbringung von Versicherungsleistungen an die Werft Schadensersatzansprüche aus übergegangenem sowie – im Hinblick auf die Mitversicherer – aus von diesen an sie abgetretenem Recht gegen die Beklagten geltend. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Im Jahr 2015 befand sich das Motortankschiff »Rita«, dessen Eigner der Beklagte zu 1) und dessen seinerzeit verantwortlicher Schiffsführer der Beklagte zu 2) waren, zu Klassearbeiten sowie zur Beseitigung eines Havarieschadens auf der Werft ...

Im Zuge der Arbeiten wurde u.a. die Hauptmaschine auseinandergebaut und ausgekrant, wobei das in der Maschine noch vorhandene Öl und Gasöl in unklarer Menge in die Bilge lief. Am 18.05.2015 waren die Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen, wenngleich noch einige Restarbeiten zu erledigen waren. Die Probefahrt stand kurz bevor. An diesem Tag vereinbarten der Beklagte zu 1) und der Geschäftsführer der Werft, dass die Werft noch den für die Klasse erforderlichen Hydraulikölwechsel durchführen und damit den Streithelfer zu 1) (im Folgenden: Firma I) beauftragen und in der Folge entsprechend abrechnen sollte. Die bei der Firma H angestellten Beklagten zu 3) und 4) hielten daraufhin nach den Behauptungen der Klägerin bei dem Beklag-

ten zu 2), nach den Behauptungen der Beklagten zu 1) und 2) bei dem Beklagten zu 1) Rückfrage, was mit dem Altöl geschehen solle. Der darauf Angesprochene erwiderte unstreitig, es könne in die Bilge abgelassen werden. Der weitere Inhalt des Gespräches ist zwischen den Parteien streitig. Am 20.05.2015 trafen der Zeuge O und der Streithelfer zu 2), beides angestellte Mitarbeiter der Werft, im Maschinenraum der »Rita« ein, um dort Arbeiten durchzuführen. Am Morgen desselben Tages stellten auch die Beklagten zu 3) und 4) sich nach vorheriger Absprache mit dem Vorarbeiter der Werft, Herrn E, im Maschinenraum der »Rita« ein, um den Hydraulikölwechsel durchzuführen. Sie stellten fest, dass das Altöl noch nicht abgelassen worden war. Ohne erneute Rücksprache mit dem Beklagten zu 1) oder der Werft ließen sie das Altöl – insgesamt eine Menge von etwa 150 Litern – in die Bilge ab und füllten mit Kanistern neues Hydrauliköl ein. Diese Arbeiten beendeten sie, während der Streithelfer zu 2) und der Zeuge O ihre Frühstückspause machten. Gegen 10:45 Uhr kehrten letztere aus der Pause zurück. Sie trafen im Maschinenraum die Zeugen W, H und J an. Es kam zu einem kurzen Gespräch mit zwischen den Parteien streitigem Inhalt. Danach begann der Streithelfer zu 2) zu schweißen, während der Zeuge O die bereits vor der Pause begonnenen Arbeiten am Kühler wieder aufnahm. Kurz darauf bemerkte der Zeuge O einen Brandgeruch. Als er aufblickte, sah er eine Flamme im hinteren Teil des Maschinenraums, die ein bis zwei Meter aus den Bodenplatten herauschoss. Er informierte den Streithelfer zu 2) und versuchte – in im Einzelnen zwischen den Parteien streitiger Art und Weise – mit diesem gemeinsam, das Feuer mittels der im Maschinenraum befindlichen Handfeuerlöcher zu löschen. Dies gelang ihnen jedoch aus zwischen den Parteien streitigen Gründen nicht.

Der Brand konnte erst durch die Feuerwehr gelöscht werden. Bei dem Brand entstand neben einem erheblichen Sachschaden

den an dem Motortankschiff auch ein – im einzelnen streitiger – Schaden an den Arbeitsmaterialien und Gerätschaften der Werft, ferner entstanden der Werft Kosten für die Intervention am Schadenort und die Durchführung der üblichen Taxierung sowie Sachverständigen- und Brandbeseitigungskosten. Diese Schadenspositionen sind streitgegenständlich ...

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage ... als unzulässig abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, eine Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts sei nicht gegeben. Zwar seien die Regelungen des Art. 34, 34 bis MA weit auszulegen. Jedoch habe sich die »Rita« während des in Rede stehenden langandauernden Werftaufenthalts zumindest zeitweise nicht mehr »in Fahrt« befunden, weil der Hauptmotor im Zuge der Reparatur- und Klassearbeiten demontiert, ausgekrant und überholt worden sei ...

II. Die zulässige Berufung der Klägerin hat Erfolg. Die Sache war gem. § 538 Abs. 2 Nr. 3 ZPO an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg Ruhrort zurückzuverweisen. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts ist die Klage zulässig.

1.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat als das sachlich zuständige Gericht entschieden. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind gemäß § 14 Abs. 1 BinSchVerfG, Art. 34 Abs. 2 c MA sachlich zuständig in Zivilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozessverfahren über Klagen wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben.

Mit der vorliegenden Klage werden nach dem substantiierten Klägervortrag Schäden – hier der Werft – geltend gemacht, die durch ein Schiff verursacht worden sind. Es werden insoweit Ansprüche gegen den Schiffseigner, Schiffsführer und Besatzungsmitglieder unter Darlegung substantiierten Vortrags erhoben. Für derartige Ansprüche begründet Art. 34 Abs. 2 c MA

die grundsätzliche Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte. Auf die Frage einer erweiternden Auslegung von Art. 34 Abs. 2 c MA auch auf Fälle, in denen es um Schäden geht, die Schiffen von Dritten zugefügt werden, die nicht einem Schiff zugeordnet werden können, kommt es hier nicht an (vgl. dazu BGH Urteil vom 6.3.1995 – II ZR 37/94 -, TranspR 1995, 339; Rheinschiffahrtsgericht St. Goar Besch. v. 13.10.2014 – 4 C 6/11 BSchG m.w.N.).

Von Art. 34 Abs. 2 c MA wird trotz des Schadensfalls im Zeitpunkt eines Werftaufenthalts auch – jedenfalls im vorliegenden Fall – die Voraussetzung der Schadensverursachung »während der Fahrt« erfasst. Das Tatbestandsmerkmal der »Fahrt« ist insoweit auslegungsbedürftig und auslegungsfähig. In Rechtsprechung und Schrifttum ist seit vielen Jahrzehnten anerkannt, dass der Wortlaut von Art. 34 Abs. 2 c MA in Bezug auf jedenfalls bestimmte Tatbestandsmerkmale erweiternd auszulegen ist. Erklärtes Ziel der Signaturstaaten der MA war und ist es, möglichst alle havarierelevanten Vorgänge auf dem Rhein durch orts- und sachkundige Rheinschiffahrtsgerichte entscheiden zu lassen (vgl. ZKR Urte. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; BGHZ, 60, 92; BGH MDR 1971, 993; Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Urte. v. 16.07.2009 – 31 C 1/08 BSch; v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Auflage, 2007, Art. 34, 34 bis MA Rn. 9). Dies soll die einheitliche Beurteilung, aller havarierelevanten Vorgänge sicherstellen und zugleich die Anpassung der sehr alten Vorschriften an die technischen Änderungen unter Nutzung der Sachkunde der Rheinschiffahrtsgerichte gewährleisten (vgl. BGHZ 60, 92; BGH MDR 1971, 993). Angesichts dessen hat die Rechtsprechung den Wortlaut des Art. 34 MA erweiternd ausgelegt und die dort genannten Fälle nur als beispielhafte Aufzählung verstanden (ZKR Urte. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439 Rheinschiffahrtsoberricht Karlsruhe Urte. v. 08.11.2002 – 1 U 2/02; Rheinschiffahrtsgericht Kehl, Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch; v. Waldstein/Holland, a.a.O., Art. 34, 34bis MA Rn. 9 f.). Die Auslegung des hier in Rede stehenden Tatbestandsmerkmals »Fahrt« hat allein nach den Zielen der MA zu erfolgen. Ein naheliegender Rückgriff auf andere Definitionen der »Fahrt« – etwa in § 1.01 Buchstabe p RhSchPVO, wonach sich ein Fahrzeug in Fahrt befindet, wenn es weder unmittelbar noch mittelbar vor Anker liegt, am Ufer festgemacht oder festgefahren ist – hat zu unterbleiben. Als internationales Übereinkommen ist die MA allein nach den allgemeinen Grundsätzen internationaler Übereinkommen aus sich selbst heraus auszulegen.

Einbezogen werden danach zur Vermeidung unvernünftiger Ergebnisse nach allgemeiner Meinung alle Streitigkeiten, die Schiffe, während sie bestimmungsgemäß zur Schifffahrt verwendet werden, anderen zufügen. Das sind solche schadensstiftenden Handlungen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb von Binnenschiffen (in allen Schifffahrtsphasen von ihrer Indienststellung bis zu ihrer Abwrackung) auf dem Rhein stehen. Dabei soll es um Schifffahrtsphasen gehen wie beispielsweise Zwischenaufenthalte des Schiffes während der Reise, das Be- und Entladen des-

selben oder die Bereitstellung hierzu (vgl. ZKR Urte. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 10, 13). Dies umfasst auch Schäden beim Ablegen vom Ufer, bei der Bereitstellung und Durchführung der Ladung und beim Löschen des Schiffes sowie Schäden beim Stillliegen von Schiffen im Hafen oder am Ufer (v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis Rn. 13; BGHZ 60, 92; ZKR Urte. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch; Rheinschiffahrtsgericht Mannheim Beschl. v. 09.04.1991 – C 12/90 BSch). Auch ein Stilllieger, der repariert wird, benutzt die Binnengewässer (Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91, RhSch). Gleichermaßen befindet sich auch ein Schiff, das flott auf dem Wasser liegt, im Betrieb, wenn es nach den Festmachvorschriften durch Drähte und Verankerungen so gesichert sein muss, dass es dem Sog- und Wellenschlag zu folgen vermag. Nichts anderes gilt beim Liegen eines Schiffes vor der Werft, die Bordarbeiten durchführt, weil das Schiff danach den Stilliegevorschriften einschließlich der Hafenordnung unterliegt (vgl. Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch). Hiervon zu unterscheiden sein soll der Fall, dass Ansprüche wegen Schiffsschäden gegen die Werft geltend gemacht werden, sofern sich das Schiff auf Helling befindet (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34bis MA Rn. 16 unter Verweis auf OLG Köln Urte. v. 16.06.1967, - 3 U 44/67).

Angesichts dieser Rechtsprechung ist auch vorliegend von der Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte auszugehen. Zwar ist richtig und auch unstrittig, dass das Schiff sich vor dem in Rede stehenden Schadensfall längere Zeit in der Werft befand und komplett repariert wurde, einschließlich Auskranken des Motors. Solange es sich auf Helling befand, mag es (schon mangels Kontakt mit Wasser) zweifelhaft sein, ob in diesem Moment eine bestimmungsgemäße Verwendung zur Schifffahrt erfolgte. Diesen Zustand jedoch fortzudauern zu lassen über den Zeitraum hinaus, in dem sich das Schiff auf Helling befand, und – anders als sonst nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen – nicht auf den Zeitpunkt der Schadensverursachung, sondern auf einen diesem vorangehenden Zeitraum abzustellen, hält der Senat jedoch für unzutreffend. Es kann daher auch dahingestellt bleiben, ob jeder Werftaufenthalt als bestimmungsgemäße Schifffahrtsphase anzusehen ist. Jedenfalls wird ein Werftaufenthalt im flotten Wasser (Hafenbecken), bei dem das Schiff lediglich in üblicher Weise festgemacht ist und eine grundsätzliche eigenständige Fahrbereitschaft besteht – also ein eigenständiges Fahren, wie etwa das Verlegen des Schiffes, möglich ist und nur noch Arbeiten ausgeführt werden müssen, die der grundsätzlich möglichen Fahrbereitschaft nicht entgegen stehen – vom bestimmungsgemäßen Gebrauch und mithin vom Betriebsbegriff erfasst. In einem solchen Moment des Werftaufenthaltes können Schadensfälle eintreten, die gerade spezifisch mit dem Betrieb des Schiffes zusammenhängen.

Vorliegend lag das Schiff unstrittig bereits wieder flott im Wasser ... Es waren nur noch Restarbeiten durchzuführen, der Motor war wieder eingekrant und die Durchführung der Probefahrt stand unmittelbar bevor. Der Umstand, dass es im Zeitpunkt der Schadensverursachung an einer hinreichenden Besatzungsstärke fehlte, steht dieser Beurteilung nicht entgegen, was sich bereits aus einer vergleichenden Betrachtung zum Stillieger ergibt (vgl. auch Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Urte. v. 16.07.2009 – 31 C 1/08 BSch; Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch, zitiert nach juris). Auch ist aus Sicht des Senates unerheblich, ob ohne eine Abnahme durch die Klassifikationsgesellschaft, die unstrittig noch nicht vorlag, hätte gefahren werden dürfen. Bestimmungsgemäß verwendet zur Schifffahrt wird auch ein Schiff, das nach einem Werftaufenthalt eine Probefahrt unternimmt und es in diesem Zusammenhang zu einer Schadensverursachung kommt. Bereits dieses Beispiel macht deutlich, dass die bestimmungsgemäße Verwendung nicht gleichbedeutend mit dem rechtlich zulässigen Einsatz des Schiffes ist.

2.

Auch die weiteren Voraussetzungen einer zulässigen Klage vor dem Rheinschiffahrtsgericht sind gegeben.

(a) Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Aktivlegitimiert sind alle anderen Personen, deren Rechtsgüter Objekt einer schadensstiftenden Handlung geworden sind. Dabei ist gemäß Art. 34bis S. 1 MA unerheblich, ob ein Vertragsverhältnis besteht oder die Ansprüche nur auf eine deliktische Grundlage gestützt werden (v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34bis MA Rn. 11). Vorliegend klagt die Klägerin aus übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin, der Werft, und damit eine andere Person.

(b) Die Beklagten sind passivlegitimiert. Passivlegitimiert sind nach dem Wortlaut von Art. 34 Abs. 2 c MA nur Schiffer und Flößer. Es besteht jedoch Einigkeit darüber, dass über den reinen Wortlaut hinaus der Kreis der Anspruchsgegner weiter zu ziehen ist. Zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte zählen auch Ansprüche gegen den Schiffseigner, somit den Beklagten zu 1) (v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34bis MA Rn. 12; BGH MDR 1971, 993; ZKR Urte. v. 08.12.1994 VersR 1995, 439). Eine Zuständigkeit besteht ferner auch für Ansprüche gegen den Schiffsführer (Beklagten zu 2)) und gegen sonstige Besatzungsmitglieder (v. Waldstein/Holland, BinSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 12; BGHZ 60, 92; BGH MDR 1971, 993; Rheinschiffahrtsgericht St. Goar 4 C 6/11 BSchG – B.v. 13.10.2011; ZKR Urte. v. 08.12.1994 VersR 1995, 439). Die Beklagten zu 3) und 4) sind nach dem im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung maßgeblichen und dieser zugrunde zu legenden Klägervortrag als Besatzungsmitglieder des Schiffes anzusehen, da sie Tätigkeiten verrichtet haben, die sonst von Besatzungsmitgliedern verrichtet zu werden pflegen. Sie sind Mitarbeiter der der Streithelferin zu 1), die ihrerseits von der Rechtsvorgängerin der Klägerin beauftragt wurde, den Wechsel des Hydrauliköls durchzuführen ...

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Köln vom 22. November 2018, Az.: 3 U 138/17 BSchRh (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 6/16 BSchRh)

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 16.10.2017 verkündete Urteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort – Rheinschiffahrtsgericht, Az. 5 C 6/16 BSch, aufgehoben und der Rechtsstreit an das Amtsgericht Duisburg-Ruhrort – Rheinschiffahrtsgericht – zurückverwiesen.

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens bleibt dem Schlussurteil vorbehalten.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Die Klägerin ist der führende Haftpflichtversicherer der S Schiffswerft (im Folgenden: Werft), die ein Schiffswerftbetrieb im Rheinhafen Duisburg ist. Sie macht mit der Klage nach Erbringung von Versicherungsleistungen an die Werft Schadensersatzansprüche aus übergegangenem sowie – im Hinblick auf die Mitversicherer – aus von diesen an sie abgetretenem Recht gegen die Beklagten geltend. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Im Jahr 2015 befand sich das Motortankschiff »Rita«, dessen Eigner der Beklagte zu 1) und dessen seinerzeit verantwortlicher Schiffsführer der Beklagte zu 2) waren, zu Klassearbeiten sowie zur Beseitigung eines Havarieschadens auf der Werft. Bereits in den Jahren zuvor war die »Rita« dort regelmäßig zu Instandsetzungsarbeiten vorgelegt worden, u.a. war bei einem früheren Werftaufenthalt auch eine automatische Feuerlöscheinrichtung eingebaut worden. Insoweit bestand eine ständige Geschäftsbeziehung zwischen dem Beklagten zu 1) und der Werft. Am 20.01.2015 wurde eine Gasfreiheitsbescheinigung für das Vorschiff, das Achterschiff und den Laderaumbereich erteilt, am 21.01.2015 wurde die Bilge von einem Bilgenentöler leergepumpt. Ab dem 22.01.2015 wurden auf der Grundlage der schriftlichen Auftragsbestätigung der Werft vom 23.01.2015 von dieser die aus dieser hervorgehenden Klasse- und Reparaturarbeiten durchgeführt. In der Auftragsbestätigung wurde – wie schon in der Vergangenheit regelmäßig – auf die ARB der Werft Bezug genommen. Wegen der Einzelheiten der Regelungen in den ARB der Werft wird auf die zu

den Akten gereichten Bedingungen und den Tatbestand des amtsgerichtlichen Urteils Bezug genommen. Im Zuge der Arbeiten wurde u.a. die Hauptmaschine auseinandergelassen und ausgekrant, wobei das in der Maschine noch vorhandene Öl und Gasöl in unklarer Menge in die Bilge lief. Am 18.05.2015 waren die Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen, wenngleich noch einige Restarbeiten zu erledigen waren. Die Probefahrt stand kurz bevor. An diesem Tag vereinbarten der Beklagte zu 1) und der Geschäftsführer der Werft, dass die Werft noch den für die Klasse erforderlichen Hydraulikölwechsel durchführen und damit den Streithelfer zu 1) (im Folgenden: Firma I) beauftragen und in der Folge entsprechend abrechnen sollte. Die bei der Firma I angestellten Beklagten zu 3) und 4) hielten daraufhin nach den Behauptungen der Klägerin bei dem Beklagten zu 2), nach den Behauptungen der Beklagten zu 1) und 2) bei dem Beklagten zu 1) Rückfrage, was mit dem Altöl geschehen solle. Der darauf Angesprochene erwiderte unstreitig, es könne in die Bilge abgelassen werden. Der weitere Inhalt des Gespräches ist zwischen den Parteien streitig. Am 20.05.2015 trafen der Zeuge O und der Streithelfer zu 2), beides angestellte Mitarbeiter der Werft, im Maschinenraum der »Rita« ein, um dort Arbeiten durchzuführen. Seitens des Zeugen O wurden die Dichtungen des Außenkühlers überprüft; der Streithelfer zu 2) hatte den Auftrag, die Winkel für die Halterungen zweier Altölsammelbehälter auf den Flurplatten des Maschinenraums anzuschweißen. Als die beiden im Maschinenraum eintrafen, lag ein Teil der Flurplatten lose auf dem Maschinenraumboden auf, wobei die Flurplatten teilweise verschoben waren und den Blick in die Bilge freigaben. Am Morgen desselben Tages stellten auch die Beklagten zu 3) und 4) sich nach vorheriger Absprache mit dem Vorarbeiter der Werft, Herrn E, im Maschinenraum der »Rita« ein, um den Hydraulikölwechsel durchzuführen. Sie stellten fest, dass das Altöl noch nicht abgelassen worden war. Ohne erneute Rücksprache mit dem Beklagten zu 1) oder der Werft ließen sie das Altöl – insgesamt eine Menge von etwa 150 Litern – in die Bilge ab und füllten mit Kanistern neues Hydrauliköl ein. Diese Arbeiten beendeten sie, während der Streithelfer zu 2) und der Zeuge O ihre Frühstückspause machten. Gegen 10.45 Uhr kehrten letztere aus der Pause zurück. Sie trafen im Maschinenraum die Zeugen W, H und J an. Es kam zu einem kurzen Gespräch mit zwischen den Parteien streitigem Inhalt. Danach begann der Streithelfer zu 2) zu schweißen, während der Zeuge O die bereits vor der Pause begonnenen Arbeiten am Kühler wieder aufnahm. Kurz darauf bemerkte der Zeuge O ei-

nen Brandgeruch. Als er aufblickte, sah er eine Flamme im hinteren Teil des Maschinenraums, die ein bis zwei Meter aus den Bodenplatten herausschoss. Er informierte den Streithelfer zu 2) und versuchte – in im Einzelnen zwischen den Parteien streitiger Art und Weise – mit diesem gemeinsam, das Feuer mittels der im Maschinenraum befindlichen Handfeuerlöscher zu löschen. Dies gelang ihnen jedoch aus zwischen den Parteien streitigen Gründen nicht. Der von dem Zeugen O und dem Streithelfer zu 2) an der Treppe zum Maschinenraum bereit gelegte Löschschlauch wurde nicht benutzt. Auch die bordeigene Feuerlöschanlage wurde nicht ausgelöst. Mit deren Überprüfung war die Werft vor dem Brand von dem Beklagten zu 1) beauftragt worden. Die Überprüfung wurde seitens der Werft auch dem Beklagten zu 1) in Rechnung gestellt.

Der Brand konnte erst durch die Feuerwehr gelöscht werden. Bei dem Brand entstand neben einem erheblichen Sachschaden an dem Motortankschiff auch ein – im einzelnen streitiger – Schaden an den Arbeitsmaterialien und Gerätschaften der Werft, ferner entstanden der Werft Kosten für die Intervention am Schadenort und die Durchführung der üblichen Taxierung sowie Sachverständigen- und Brandbeseitigungskosten. Diese Schadenspositionen sind streitgegenständlich. Wegen der diesbezüglichen – zwischen den Parteien streitigen – Einzelheiten der Zusammensetzung und Höhe der Klageforderung wird auf die Klageschrift Bezug genommen. Die Klägerin und die Mitversicherer erbrachten – von den Beklagten mit Nichtwissen bestritten – in Höhe der Klageforderung Versicherungsleistungen an die Werft. Die Mitversicherer traten – auch insoweit teilweise bestritten – nachfolgend ihre Ansprüche gegen die Beklagten an die Klägerin ab. Wegen der Einzelheiten wird auf die als Anlagenkonvolut K 4 vorgelegten Abtretungserklärungen Bezug genommen.

Mit ihrer vor dem Rheinschiffahrtsgericht erhobenen Klage hat die Klägerin Schadensersatzansprüche gegen die Beklagten geltend gemacht. Sie hat die Auffassung vertreten, das Rheinschiffahrtsgericht sei für die Entscheidung des Rechtsstreits örtlich und sachlich zuständig, weil das Schiff vollständig ausgerüstet, dazu auch betriebs- und fahrbereit gewesen sei. Die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte sei gegeben, weil sich die »Rita« – insoweit unstreitig – zum Zeitpunkt des Schadensfalles auf flottem Wasser befunden habe. Sie hat behauptet, zum Zeitpunkt des Brandes seien nur noch solche kleineren Restar-

beiten durchzuführen gewesen, die der Fahrfähigkeit des Schiffes nicht entgegen gestanden hätten. Sie hat gemeint, die Frage, in welchem Zustand sich das Schiff zum Zeitpunkt des Brandausbruches befunden habe, sei eine Frage, die gleichermaßen die Zulässigkeit wie die Begründetheit der Klage betreffe und die daher doppelt relevant sei.

Inhaltlich hat die Klägerin die Auffassung vertreten, die Beklagten hafteten ihr für die der Werft entstandenen Schäden auf Schadensersatz. Denn sie hätten durch ihr Verhalten pflichtwidrig den Brand herbeigeführt. Nach Maßgabe der in den Vertrag der Werft mit dem Beklagten zu 1) einbezogenen Allgemeinen Bedingungen sei der Beklagte zu 1) bei Durchführung von gefahrgeneigten Arbeiten wie etwa Schweißarbeiten zur Übernahme der erforderlichen Überwachungsmaßnahmen in eigener Verantwortung verpflichtet gewesen. Dies rechtfertige sich daraus, dass nur er das spezifische Risikopotential seines Schiffes, wie z.B. die Beschaffenheit der Bilge und die An- oder Abwesenheit von Brandbeschleunigern, kenne und beherrsche. Die Klägerin hat ferner behauptet, der Beklagte zu 2) habe die Beklagten zu 3) und 4) angewiesen, das Altöl in die Bilge abzulassen. Diese Anweisung sei auch nicht widerrufen worden. Ferner habe er es versäumt, die Werft darauf hinzuweisen, dass er unter Zuhilfenahme der Beklagten zu 3) und 4) unter Einbeziehung derselben in die Schiffsbesatzung in Eigenarbeit einen Ölwechsel durchführen und dabei das Altöl nicht auffangen und entsorgen, sondern in die Bilge ablassen werde. Auch eine schriftliche Zustimmung der Werft hierzu sei pflichtwidrig nicht eingeholt worden. Entsprechend sei das Altöl von den Beklagten zu 3) und 4) am Schadens- tag in die Bilge abgelassen worden. Bei dieser Tätigkeit seien die Beklagten zu 3) und 4) faktisch als Besatzungsmitglieder der »Rita« tätig geworden, weil die von ihnen übernommene Tätigkeit eine solche sei, die üblicherweise von Besatzungsmitgliedern durchgeführt werde. Das Ablassen von Altöl in die Bilge stelle sich vor dem Hintergrund der dadurch geschaffenen Brandgefahr als pflichtwidrig dar. Richtigerweise habe das Altöl vorschriftsmäßig aufgefangen und entsorgt werden müssen. Dieses Versäumnis sei die maßgebliche Ursache für die Entstehung und das Ausmaß des in Rede stehenden Brandes gewesen. Das Vorhandensein des Hydrauliköls in der Bilgenflüssigkeit habe als Brandbeschleuniger fungiert und bewirkt, dass der Brand sofort und mit großer Gewalt ausgebrochen sei. Normales beim Betrieb des Schiffes anfallendes Bilgenwasser könne unter den seinerzeit gegebenen Um-

ständen und Temperaturen nicht durch Schweißarbeiten der vorliegend in Rede stehenden Art solcherart in Brand geraten. Eine Mithaftung der Werft sei hingegen bereits auf der Grundlage der Regelungen in ihren ARB ausgeschlossen. Der für die Werft tätig gewordene Streithelfer zu 2) habe darüber hinaus die ihm aufgetragenen Schweißarbeiten ordnungsgemäß und entsprechend seinem üblichen Vorgehen durchgeführt unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen. Dabei habe er insbesondere die Schweißstelle fachmännisch großflächig mit Schweißschutzdecken abgedeckt. Das Schweißgerät sei technisch einwandfrei in Ordnung gewesen. Die Feuerlöscher seien seitens des Schiffes bereitgestellt worden. Einer der Feuerlöscher sei trotz ordnungsgemäßer Bedienung nicht einsatzbereit und funktionsfähig gewesen. Auch die an Bord vorhandene Feuerlöschanlage sei offenbar nicht funktionstüchtig und einsatzbereit gewesen und von den anwesenden Besatzungsmitgliedern pflichtwidrig nicht eingesetzt worden. Letztlich hätte der schlagartig ausbrechende Brand aber – auch beim Vorhandensein funktionsfähiger Feuerlöscher – weder von dem Streithelfer zu 2) und von dem Zeugen O oder einer zu stellenden Brandwache erfolgreich gelöscht werden können. Auch ein vorheriges Freimessen des Maschinenraumes hätte ihn nicht verhindern können, da er nicht infolge einer Verpuffung oder Explosion entstanden sei.

Die Klägerin hat beantragt,

1a) die Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 77.388,49 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit 23. Juni 2016 zu zahlen, wobei die Beklagten gesamtschuldnerisch unbeschränkt persönlich hafteten, der Beklagte zu 1) zusätzlich dinglich mit einem am 20.02.2015 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an TMS »Rita«,

1b) die Beklagten zu verurteilen, gesamtschuldnerisch an die Klägerin 2.419,40 € vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren zuzüglich 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit Klagezustellung zu zahlen. Die Beklagten sind dem entgegen getreten und haben die Abweisung der Klage beantragt.

Sie haben die Ansicht vertreten, das Rheinschiffahrtsgericht sei nicht zuständig, weil die »Rita« bereits wegen fehlender Klasse und nicht ausreichender Besatzung nicht zur Schifffahrt habe verwendet werden dürfen, was der An-

nahme einer »Fahrt« ihrerseits entgegen stehe. Vielmehr sei das Schiff »außer Betrieb« gewesen.

Inhaltlich haben sie gemeint, nicht für den Schadensfall zu haften. Sie haben behauptet, der Brand sei nicht von ihnen, sondern von der Werft und dem Streithelfer zu 2) grob schuldhaft verursacht worden, weshalb im Gegenteil diese ihnen zum Schadensersatz verpflichtet seien. Hierzu haben sie behauptet, die Schweißarbeiten seien trotz Kenntnis der Werft von der zeitgleichen Durchführung des Hydraulikölwechsels durch die Beklagten zu 3) und 4) grob fahrlässig unter Außerachtlassen diverser zwingender Sicherheitsvorschriften durchgeführt worden. So sei etwa ein erneutes Freimessen des Maschinenraums vor Durchführung der Schweißarbeiten unterblieben, eine schriftliche Schweißerglaubnis nicht erteilt worden, die erforderliche Brandwache nicht vor Ort gewesen und geeignete Feuerlöscheinrichtungen seitens der Werft nicht gestellt worden. Die Brandschutzdecken seien darüber hinaus pflichtwidrig nur im unmittelbaren Nahbereich der Schweißstelle ausgelegt worden. Auch von der naheliegenden Möglichkeit, die Schweißarbeiten außerhalb des Maschinenraums durchzuführen, sei pflichtwidrig kein Gebrauch gemacht worden. Zudem hätten weder der die Schweißarbeiten durchführende Streithelfer zu 2) noch die Werft über die erforderliche Erlaubnis zur Durchführung von Schweißarbeiten auf Tankschiffen von GL/Bureau Veritas/IACS verfügt. Weitergehend haben die Beklagten bestritten, dass der Streithelfer zu 2) überhaupt über eine abgeschlossene Ausbildung, die ihn zum Elektroschweißen berechtigt habe, verfüge. Die Beklagten haben behauptet, es komme erschwerend hinzu, dass der Zeuge X den Streithelfer zu 2) noch unmittelbar vor dem Ausbruch des Brandes mündlich auf die Gefährlichkeit der Schweißarbeiten bei den herrschenden örtlichen Gegebenheiten hingewiesen habe. Das von ihm benutzte Elektroschweißgerät sei – insoweit unstrittig – von der Werft von Bord entfernt worden. Aufgrund dieses Umstandes haben die Beklagten die Ansicht vertreten, es greife zu Lasten der Werft ein Anscheinsbeweis für einen technisch nicht einwandfreien Zustand des verwendeten Schweißgerätes ein. Die Beklagten haben weiter behauptet, bei Einhaltung der gebotenen Sicherheitsvorkehrungen wäre der Brand vermieden worden oder hätte zumindest schneller entdeckt und bereits in der Anfangsphase ohne relevante Schäden gelöscht werden können. Ausgelöst worden sei der Brand durch die umherfliegenden Schweißperlen und/oder durch indirekte Wärmeleitung

an der Schweißstelle. Die Beklagten haben schließlich behauptet, auch nach der Brandentstehung hätten der Streithelfer zu 2) und der Zeuge O fehlerhaft gehandelt. Sie seien offenbar nicht mit der Bedienung der an Bord befindlichen funktionsfähigen Feuerlöscher vertraut gewesen und hätten diese infolgedessen fehlerhaft bedient. Der bereit gelegte Schlauch habe pflichtwidrig nicht unter Druck gestanden. Die – gleichermaßen funktionstüchtige – bordeigene Feuerlöschanlage sei von dem Zeugen O und dem Streithelfer zu 2) pflichtwidrig nicht betätigt worden. Angesichts der Vielzahl von Versäumnissen falle der Werft ein erhebliches eigenes Organisationsverschulden zur Last. Darüber hinaus müsse sie sich das Verschulden des Streithelfers zu 2) zurechnen lassen. Demgegenüber liege ein Mitverschulden der Beklagten nicht vor. Insoweit haben die Beklagten die Auffassung vertreten, es habe nicht dem Schiffseigner obliegen, die Arbeiten der Werft zu überwachen und in eigener Verantwortung die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. Sie haben bestritten, dass seitens des Schiffsführers eine Anweisung zum Ablassen des Altöls in die Bilge erteilt worden sei. Im Übrigen sei eine etwaige Anweisung, das Altöl in die Bilge abzulassen, auch grundsätzlich nicht zu beanstanden gewesen und in Schiffen ohne Altölsammeltanks eine übliche und zulässige Vorgehensweise. Von der zeitlich parallelen Durchführung der Schweißarbeiten als dieser Vorgehensweise entgegen stehender Umstand hätten die Beklagten keine Kenntnis gehabt. Das Ablassen des Altöls in die Bilge habe aber auch unabhängig davon keinen entscheidenden Einfluss auf die Entzündbarkeit und Brennbarkeit der Bilgenflüssigkeit gehabt. Denn diese sei durch die Zuführung des Altöls nicht erhöht worden. Hydrauliköl habe keine brandfördernden Eigenschaften. Die Beklagten haben schließlich die Ansicht vertreten, die in dem Reparaturauftrag einbezogenen ARB der Werft enthaltenen Haftungsbeschränkungen entfaltet keine Wirkung. Sie seien unwirksam, soweit mit ihnen die Haftung der Werft für die Verletzung von Kardinalpflichten ausgeschlossen werden solle.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage mit am 16.10.2017 verkündetem und der Klägerin am 19.10.2017 zugestelltem Urteil – Az. 5 C 6/16 BSch – als unzulässig abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, eine Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts sei nicht gegeben. Zwar seien die Regelungen des Art. 34, 34 bis MA weit auszulegen. Jedoch habe sich die »Rita« während des in Rede stehenden langandauernden Werftaufent-

halts zumindest zeitweise nicht mehr »in Fahrt« befunden, weil der Hauptmotor im Zuge der Reparatur- und Klassearbeiten demontiert, ausgekrant und überholt worden sei. Ihre Zweckbestimmung sei während des Werftaufenthalts vor diesem Hintergrund nicht mehr die eines selbstfahrenden Motorschiffes gewesen. Auf die Frage der Betriebsbereitschaft im Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses komme es dagegen nicht an. Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sachvortrags der Parteien wie auch der Entscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts wird auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe der amtsgerichtlichen Entscheidung Bezug genommen. Gegen diese Entscheidung richtet sich die am 06.11.2017 bei Gericht eingegangene und am gleichen Tag begründete Berufung der Klägerin.

Mit der Berufung wiederholt und bekräftigt die Klägerin ihre erstinstanzlichen Erwägungen zur Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts.

Die Klägerin beantragt,

unter Aufhebung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 16. Oktober 2017 das Verfahren gemäß § 538 II Ziffer 3 ZPO an das zuständige Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückzuverweisen.

Die Beklagten beantragen,

die Berufung der Berufungsklägerin/Klägerin zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angefochtene Urteil nach Maßgabe der Berufungserwidderung.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die im Berufungsverfahren gewechselten Schriftsätze der Parteien und die zu den Akten gereichten Urkunden Bezug genommen.

II. Die zulässige Berufung der Klägerin hat Erfolg. Die Sache war gem. § 538 Abs. 2 Nr. 3 ZPO an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg Ruhrort zurückzuverweisen. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts ist die Klage zulässig.

1.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat als das sachlich zuständige Gericht entschieden. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind

gemäß § 14 Abs. 1 BinSchVerfG, Art. 34 Abs. 2 c MA sachlich zuständig in Zivilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozessverfahren über Klagen wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben.

Mit der vorliegenden Klage werden nach dem substantiierten Klägervortrag Schäden – hier der Werft – geltend gemacht, die durch ein Schiff verursacht worden sind. Es werden insoweit Ansprüche gegen den Schiffseigner, Schiffsführer und Besatzungsmitglieder unter Darlegung substantiierten Vortrags erhoben. Für derartige Ansprüche begründet Art. 34 Abs. 2 c MA die grundsätzliche Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte. Auf die Frage einer erweiternden Auslegung von Art. 34 Abs. 2 c MA auch auf Fälle, in denen es um Schäden geht, die Schiffen von Dritten zugefügt werden, die nicht einem Schiff zugeordnet werden können, kommt es hier nicht an (vgl. dazu BGH Urteil vom 6.3.1995 – II ZR 37/94 -, TranspR 1995, 339; Rheinschiffahrtsgericht St. Goar Beschl. v. 13.10.2014 – 4 C 6/11 BSchG m.w.N.).

Von Art. 34 Abs. 2 c MA wird trotz des Schadensfalls im Zeitpunkt eines Werftaufenthalts auch – jedenfalls im vorliegenden Fall – die Voraussetzung der Schadensverursachung »während der Fahrt« erfasst. Das Tatbestandsmerkmal der »Fahrt« ist insoweit auslegungsbedürftig und auslegungsfähig. In Rechtsprechung und Schrifttum ist seit vielen Jahrzehnten anerkannt, dass der Wortlaut von Art. 34 Abs. 2 c MA in Bezug auf jedenfalls bestimmte Tatbestandsmerkmale erweiternd auszulegen ist. Erklärtes Ziel der Signaturstaaten der MA war und ist es, möglichst alle havarierelevanten Vorgänge auf dem Rhein durch orts- und sachkundige Rheinschiffahrtsgerichte entscheiden zu lassen (vgl. ZKR Ur. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; BGHZ 60, 92; BGH MDR 1971, 993; Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Ur. v. 16.07.2009 – 31 C 1/08 BSch; v.Waldstein/Holland, BiSchR, 5. Auflage, 2007, Art. 34, 34 bis MA Rn. 9). Dies soll die einheitliche Beurteilung aller havarierelevanten Vorgänge sicherstellen und zugleich die Anpassung der sehr alten Vorschriften an die technischen Änderungen unter Nutzung der Sachkunde der Rheinschiffahrtsgerichte gewährleisten (vgl. BGHZ 60, 92; BGH MDR 1971, 993). Angesichts dessen hat die Rechtsprechung den Wortlaut des Art. 34 MA erweiternd ausgelegt und die dort genannten Fälle nur als beispielhafte Aufzählung verstanden (ZKR Ur. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe

Urt. v. 08.11.2002 – 1 U 2/02; Rheinschiff-fahrtsgericht Kehl, Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch; v. Waldstein/Holland, a.a.O., Art. 34, 34 bis MA Rn. 9 f.). Die Auslegung des hier in Rede stehenden Tatbestandsmerkmals »Fahrt« hat allein nach den Zielen der MA zu erfolgen. Ein naheliegender Rückgriff auf andere Definitionen der »Fahrt« – etwa in § 1.01 Buchstabe p RhSchPVO, wonach sich ein Fahrzeug in Fahrt befindet, wenn es weder unmittelbar noch mittelbar vor Anker liegt, am Ufer festgemacht oder festgefahren ist – hat zu unterbleiben. Als internationales Übereinkommen ist die MA allein nach den allgemeinen Grundsätzen internationaler Übereinkommen aus sich selbst heraus auszulegen.

Einbezogen werden danach zur Vermeidung unvernünftiger Ergebnisse nach allgemeiner Meinung alle Streitigkeiten, die Schiffe, während sie bestimmungsgemäß zur Schifffahrt verwendet werden, anderen zufügen. Das sind solche schadensstiftenden Handlungen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb von Binnenschiffen (in allen Schifffahrtsphasen von ihrer Indienststellung bis zu ihrer Abwrackung) auf dem Rhein stehen. Dabei soll es um Schifffahrtsphasen gehen wie beispielsweise Zwischenaufenthalte des Schiffes während der Reise, das Be- und Entladen desselben oder die Bereitstellung hierzu (vgl. ZKR Urt. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 10, 13). Dies umfasst auch Schäden beim Ablegen vom Ufer, bei der Bereitstellung und Durchführung der Ladung und beim Löschen des Schiffes sowie Schäden beim Stillliegen von Schiffen im Hafen oder am Ufer (v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis Rn. 13; BGHZ 60, 92; ZKR Urt. v. 08.12.1994, VersR 1995, 439; Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch; Rheinschiffahrtsgericht Mannheim Beschl. v. 09.04.1991 – C 12/90 BSch). Auch ein Stilllieger, der repariert wird, benutzt die Binnengewässer (Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch). Gleichermaßen befindet sich auch ein Schiff, das flott auf dem Wasser liegt, im Betrieb, wenn es nach den Festmachvorschriften durch Drähte und Verankerungen so gesichert sein muss, dass es dem Log- und Wellenschlag zu folgen vermag. Nichts anderes gilt beim Liegen eines Schiffes vor der Werft, die Bordarbeiten durchführt, weil das Schiff danach den Stilliegevorschriften einschließlich der Hafenanordnung unterliegt (vgl. Rheinschiffahrtsgericht Kehl Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch). Hiervon zu unterscheiden sein soll der Fall, dass Ansprüche

wegen Schiffsschäden gegen die Werft geltend gemacht werden, sofern sich das Schiff auf Helling befindet (vgl. v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 16 unter Verweis auf OLG Köln Urt. v. 16.06.1967 – 3 U 44/67).

Angesichts dieser Rechtsprechung ist auch vorliegend von der Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte auszugehen. Zwar ist richtig und auch unstrittig, dass das Schiff sich vor dem in Rede stehenden Schadensfall längere Zeit in der Werft befand und komplett repariert wurde, einschließlich Auskränen des Motors. Solange es sich auf Helling befand, mag es (schon mangels Kontakt mit Wasser) zweifelhaft sein, ob in diesem Moment eine bestimmungsgemäße Verwendung zur Schifffahrt erfolgte.

Diesen Zustand jedoch fortzuwirken zu lassen über den Zeitraum hinaus, in dem sich das Schiff auf Helling befand, und – anders als sonst nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen – nicht auf den Zeitpunkt der Schadensverursachung, sondern auf einen diesem vorangehenden Zeitraum abzustellen, hält der Senat jedoch für unzutreffend. Es kann daher auch dahingestellt bleiben, ob jeder Wertaufenthalt als bestimmungsgemäße Schifffahrtsphase anzusehen ist. Jedenfalls wird ein Wertaufenthalt im flotten Wasser (Hafenbecken), bei dem das Schiff lediglich in üblicher Weise festgemacht ist und eine grundsätzliche eigenständige Fahrbereitschaft besteht – also ein eigenständiges Fahren, wie etwa das Verlegen des Schiffes, möglich ist und nur noch Arbeiten ausgeführt werden müssen, die der grundsätzlich möglichen Fahrbereitschaft nicht entgegen stehen – vom bestimmungsgemäßen Gebrauch und mithin vom Betriebsbegriff erfasst. In einem solchen Moment des Wertaufenthaltes können Schadensfälle eintreten, die gerade spezifisch mit dem Betrieb des Schiffes zusammenhängen.

Vorliegend lag das Schiff unstrittig bereits wieder flott im Wasser. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass es sich – wie die Beklagten mutmaßen – um einen Bereich handelt, der nicht als »normaler« Hafen anzusehen wäre. Es waren nur noch Restarbeiten durchzuführen, der Motor war wieder eingekrant und die Durchführung der Probefahrt stand unmittelbar bevor. Der Umstand, dass es im Zeitpunkt der Schadensverursachung an einer hinreichenden Besatzungsstärke fehlte, steht dieser Beurteilung nicht entgegen, was sich bereits aus einer vergleichenden Betrachtung zum Stillieger ergibt (vgl. auch Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Urt. v. 16.07.2009 – 31 C 1/08 BSch; Rheinschiffahrtsgericht Kehl

Beschl. v. 18.10.1991 – 3 C 196/91 RhSch, zitiert nach juris). Auch ist aus Sicht des Senates unerheblich, ob ohne eine Abnahme durch die Klassifikationsgesellschaft, die unstrittig noch nicht vorlag, hätte gefahren werden dürfen. Bestimmungsgemäß verwendet zur Schifffahrt wird auch ein Schiff, das nach einem Wertaufenthalt eine Probefahrt unternimmt und es in diesem Zusammenhang zu einer Schadensverursachung kommt. Bereits dieses Beispiel macht deutlich, dass die bestimmungsgemäße Verwendung nicht gleichbedeutend mit dem rechtlich zulässigen Einsatz des Schiffes ist.

2.

Auch die weiteren Voraussetzungen einer zulässigen Klage vor dem Rheinschiffahrtsgericht sind gegeben.

(a) Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Aktivlegitimiert sind alle anderen Personen, deren Rechtsgüter Objekt einer schadensstiftenden Handlung geworden sind. Dabei ist gemäß Art. 34 bis S. 1 MA unerheblich, ob ein Vertragsverhältnis besteht oder die Ansprüche nur auf eine deliktische Grundlage gestützt werden (v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 11). Vorliegend klagt die Klägerin aus Übergangener Recht ihrer Versicherungsnehmerin, der Werft, und damit eine andere Person.

(b) Die Beklagten sind passivlegitimiert. Passivlegitimiert sind nach dem Wortlaut von Art. 34 Abs. 2 c MA nur Schiffer und Flößer. Es besteht jedoch Einigkeit darüber, dass über den reinen Wortlaut hinaus der Kreis der Anspruchsgegner weiter zu ziehen ist. Zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte zählen auch Ansprüche gegen den Schiffseigner, somit den Beklagten zu 1) (v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 12; BGH MDR 1971, 993; ZKR Urt. v. 08.12.1994 VersR 1995, 439). Eine Zuständigkeit besteht ferner auch für Ansprüche gegen den Schiffsführer (Beklagten zu 2)) und gegen sonstige Besatzungsmitglieder (v. Waldstein/Holland, BiSchR 5. Auflage, Art. 34, 34 bis MA Rn. 12; BGHZ 60, 92; BGH MDR 1971, 993; Rheinschiffahrtsgericht St. Goar 4 C 6/11 BSchG – B.v. 13.10.2011; ZKR Urt. v. 08.12.1994 VersR 1995, 439). Die Beklagten zu 3) und 4) sind nach dem im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung maßgeblichen und dieser zugrunde zu legenden Klägervortrag als Besatzungsmitglieder des Schiffes anzusehen, da sie Tätigkeiten verrichtet haben, die sonst von Besatzungsmitgliedern verrichtet zu werden pflegen. Sie sind Mitarbeiter der der Streithelferin zu 1), die ihrerseits von der

Rechtsvorgängerin der Klägerin beauftragt wurde, den Wechsel des Hydrauliköls durchzuführen.

3.

Eine anderweitige Rechtshängigkeit liegt nicht vor, da der vorliegende Rechtsstreit zwar denselben Schadensfall betrifft, der auch dem Parallelprozess (Senat, Az. 3 U 74/17) zugrunde liegt, jedoch die geltend gemachten Ansprüche und Schadenspositionen gänzlich andere sind und mithin einen anderen Streitgegenstand darstellen.

4.

Der Schriftsatz vom 16.11.2018 rechtfertigt keine andere rechtliche Würdigung und gibt keine Veranlassung für eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung, § 156 ZPO.

5.

Die Kostenentscheidung ist dem Erstgericht vorzubehalten, da der endgültige Erfolg der Berufung erst nach der abschließenden Entscheidung über die Klage beurteilt werden kann (vgl. OLG Köln NJW-RR 1987, 1032; OLG München, Urt. v. 22.07.2011 – Az. 10 U 1481/11, zit.n.juris; OLG München, Urt. v. 13.10.2017 – Az. 10 U 3415/15, zit.n.juris).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10 S. 1 ZPO, deren Ausspruch im Hinblick auf §§ 775 Nr. 1, 776 ZPO – Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hinsichtlich der Kosten – geboten ist, allerdings ohne Abwendungsbefugnis (vgl. OLG München, Urt. v. 13.10.2017 – Az. 10 U 3415/15, zit.n. juris). Letzteres gilt umso mehr, als das vorliegende Urteil nicht einmal hinsichtlich der Kosten einen vollstreckungsfähigen Inhalt aufweist (OLG München, Urt. v. 13.10.2017 – Az. 10 U 3415/15, zit.n.juris).

6.

Die Revision wird nicht zugelassen, weil die dafür erforderlichen Voraussetzungen nach § 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 ZPO nicht vorliegen. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 77.388,49 € festgesetzt.