

# Umschlagsvertrag und betriebssichere Beladung



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

Ein Umschlagsbetrieb ist verpflichtet, beim Einsatz von Personal und Gerät zwecks Beladung darauf zu achten, dass das vorgelegte Schiff beim Umschlag nicht beschädigt wird. Für die Pflichten des Umschlagsbetriebes einerseits und des Schiffseigners/Ausrüsters andererseits ist grundsätzlich die fachvertragliche Pflichtenverteilung nach § 412 I HGB maßgeblich, der Frachtführer, also der Schiffsführer hat für eine betriebssichere Ladung zu sorgen, also für eine Beladung, die unter anderem die Stabilität des Schiffes und die Festigkeit des Schiffkörpers nicht beeinträchtigt, wie sich auch aus §§ 8 I Satz 2 BinSchG und 1.05 iVm 1.07 Nr. 3 MoselSchPV ergibt. Etwas anderes kann gelten, wenn der Geschädigte nachweisen kann, dass die Mitarbeiter des Umschlagsbetriebes pflichtwidrig gegen eine Weisung des Schiffsführers das Schiff beladen haben und dies ursächlich für das Brechen war.

Die gleichen Grundsätze gelten auch für die denkbare Haftung des Absenders aus Pflichtverletzung des Frachtvertrages durch seine Erfüllungshelfen.

Urteil des Moselschiffahrtsgerichtes St. Goar vom 13. Januar 2022, Az.: 4 C 2/21 BSchMo (rechtskräftig)

## Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten wegen der Folgen einer Schiffshavarie.

Diese ereignete sich am 28.03.2020 im Hafenbecken Dillingen an der Saar. Der Schubleichter »Aqua Sprinter 2« brach ein und sank während des Beladens.

Bei der Klägerin handelt es sich um den Versicherer der W in Wertheim. Diese war zum Zeitpunkt der Havarie Eigentümerin des Koppelverbandes (KV) bestehend aus dem Gütermotor-schiff (GMS) »Aqua Sprinter 1« und dem Schubleichter (SL) »Aqua Sprinter 2« ...

Bei der Beklagten zu 1 handelt es sich um die Betreiberin des Dillinger Hafens. Die Beklagte zu 2 ist die Absenderin, welche die Beförderung von Stäuben gegenüber der niederländischen Firma R in Papendrecht in Auftrag gegeben hat und den KV »Aqua Sprinter« zur Beförderung einsetzte. Die R trat Ausgleichsansprüche durch die Abtretungsvereinbarung vom 26.03.2021 an die W ab. Gleichzeitig trat die W ihre Ansprüche aus der Havarie zum Zwecke der gerichtlichen Geltendmachung an die Klägerin ab.

Am Vormittag des 28.03.2020 befand sich der KV »Aqua Sprinter« leergestellt im Hafen Dillingen. Es sollten 1.500 Tonnen Grobstaub und 2.700 Tonnen Feinstaub in den KV verladen werden. Dazu waren die Stäube von der Beklagten zu 1 auf der Kaimauer bereit gestellt worden. Es fand ein Gespräch über die Beladung zwischen dem Schiffsführer F und dem bei der Beklagten zu 1 angestellten Kran- und Baggerführer, dem Zeugen N, statt. Einigkeit bestand darüber, das zunächst der SL beladen werden sollte. Der Schiffsführer begab sich nach dem Gespräch in die Schiffswohnung. Auf dem SL befanden sich die beiden Matrosen, die Zeugen P und L, während der Baggerführer mit Unterstützung des Radladerfahrers, des Zeugen K, ebenfalls Mitarbei-

ter der Beklagten zu 1, mit der Verladung des Grobstaubs begann. Nachdem eine Menge von ca. 1.200 Tonnen in den SL verbraucht worden war, brach dieser ein und versank im Hafenbecken. Der SL ist 76,48 Meter lang und 11,04 Meter breit und hat eine Tragfähigkeit von 2.133,2 Tonnen ...

## Aus den Entscheidungsgründen:

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Der Klägerin stehen gegen die Beklagten weder vertragliche noch deliktische Ansprüche wegen der streitgegenständlichen Havarie im Dillinger Hafenbecken zu. Die Havarie ist allein auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung des KV »Aqua Sprinter« zurückzuführen.

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten zu 1 keine Ansprüche aus übergegangenem und abgetretenem Recht gem. §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 276, 278 BGB in Verbindung mit den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Es fehlt bereits an einer objektiven Pflichtverletzung der Beklagten zu 1.

Zutreffend ist, dass das zur Beladung vorgelegte Schiff grundsätzlich in den Schutzbereich des Umschlagsvertrages einbezogen ist (Schiffahrtsobergericht Köln, 3 U 101/08, ZfB 2012, Sammlung Seite 2197 ff; 3 U 17/02; 3 U 23/04, ZfB 2004, Sammlung Seite 1924; v. Waldstein/Holland Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage, § 412 Rn. 5). Die Beklagte zu 1 hatte einen Vertrag mit einem Stahlwerk über die Verladung von Stäuben abgeschlossen. Ob die strengen Anforderungen (BGH 49,353; NJW 12, 3165) eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter vorliegen, ist bereits fraglich. Zwar war der KV naturgemäß der Beladung und deren Gefahren ausgesetzt (Leistungsnahe). Aus einer Vertragsauslegung folgt auch, dass das zur Beladung vorgelegte Schiff in den Schutzbereich einbezogen sein soll (Einbeziehungsinteresse). Dies ist regelmäßig bei zu beachtenden Obhutspflichten für fremde Sachen der Fall. Der Beklagten zu 1 war die Drittbezogenheit der Beladung, also die Schutz-

pflichten gegenüber dem vorgelegten Schiff unzweifelhaft auch bekannt (Erkennbarkeit). Fraglich ist jedoch, ob die Schiffseignerin, deren Rechte auf die Klägerin übergegangen sind, auch schutzbedürftig ist (Schutzbedürftigkeit), weil sie gegenüber keinem anderen Vertragspartner Rechte wegen der erfolgten Havarie geltend machen kann. Diese Frage kann jedoch – wie sich aus den nachfolgenden Gründen ergibt – dahin stehen.

Der Beklagten zu 1 ist nämlich eine objektive Pflichtverletzung gem. § 280 Abs. 1 BGB beim Beladen des Schubleichters nicht nachzuweisen. Hierfür und ebenso für den Ursachenzusammenhang zwischen Pflichtverletzung und Schaden trägt der Gläubiger die Beweislast (BGH 28, 253; 48, 312; NJW 2017, 2108). Aufgrund des Umschlagsvertrages war die Beklagte zu 1 verpflichtet, Personal und Gerät zwecks Beladung zur Verfügung zu stellen und dabei selbstverständlich darauf zu achten, dass das vorgelegte Schiff beim Umschlag nicht beschädigt wird. Unstreitig ist nicht der Fall gegeben, dass die Mitarbeiter der Beklagten zu 1 ihre Maschinen, Bagger und Radlader, unsachgemäß eingesetzt hätten, so dass hierdurch ein Schaden an dem Schiff entstanden ist. Die Baggerschaufel hat das Schiff nicht einmal berührt. Der Radlader wurde ohnehin nur eingesetzt, um die Stäube in den Arbeitsbereich des Baggers zu schieben.

Eine Pflichtverletzung ist auch nicht darin zu sehen, dass das Hafenspersonal der Weisung des Schiffsführers bzw. seiner Besatzung, wie das Schüttgut im Laderaum verteilt werden soll, nicht Folge geleistet hätte. Die Verpflichtung des Umschlagsbetriebes beim Verladen von Schüttgütern beschränkt sich auf das Hineinschütten in den Laderaum. Hinsichtlich der Menge und Verteilung handelt das Umschlagsunternehmen auf Weisung der Schiffsbesatzung. Dies erkennt die Klägerin bei ihrer Argumentation. Aus dem Umstand, dass es sich bei der Beklagten zu 1 um ein Spezialunternehmen mit Fachkenntnissen beim Umschlag von Schiffen handelt, folgt nicht, dass dieses im

Falle der Verladung von Schüttgut auf die Menge und die Verteilung im Schiffsraum zu achten hätte. Dies ist Aufgabe des Frachtführers, also des Schiffsführers gem. § 412 Abs. 1 S. 2 HGB, wonach dieser für die betriebssichere Ladung zu sorgen hat. Damit korrespondieren die Vorschriften über die nautische Verantwortung des Kapitäns gem §§ 8 Abs. 2 BinSchG und 1.05 i.V.m. 1.07 Nr. 3 MoselSchPV. Danach hat der Schiffsführer für die gehörige Stauung der Ladung sowie dafür zu sorgen, dass das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten. Der Frachtführer hat dafür Sorge zu tragen, dass das Transportmittel auch mit dem verladenen Gut an Bord jeder Verkehrslage gewachsen ist. Durch das Gut darf insbesondere die Stabilität des Schiffes und die Festigkeit des Schiffskörpers nicht beeinträchtigt werden ...

Die Klägerin konnte nicht nachweisen, dass die Hafendarbeiter der Beklagten zu 1 den SL pflichtwidrig entgegen der Weisung des Schiffsführers beladen haben mit der Folge, dass der SL »Aqua Sprinter 2« gebrochen und im Hafenbecken gesunken ist. Allein der Umstand, dass das Schiff beim Beladen mit dem Grobstaub gebrochen ist, lässt nicht bereits auf eine Pflichtverletzung schließen ...

Nicht bewiesen ist ferner, dass der Baggerfahrer das Schüttgut entgegen der Weisung der Schiffsbesatzung punktuell in den Laderaum des SL verbracht hat. Die Matrosen L und P waren während der Verladung anwesend und haben keine Einwände erhoben. Der Zeuge N hat angegeben, dass diese ihm per Handzeichen bedeutet hätten, wie zu beladen sei. Er habe das Schüttgut von der Mitte aus gleichmäßig nach rechts und links verteilt. Zwar wurde diese Angabe durch die Zeugen L und P nicht bestätigt. Letzterer hat sogar angegeben, der Baggerfahrer habe alles in die Mitte auf einen Punkt verladen. Dieser Angabe vermag die Richterin jedoch nicht zu folgen, weil in diesem Fall nicht nachvollziehbar ist, weshalb der Zeuge P den Zeugen N nicht gewarnt hat und dafür Sorge getragen hat, dass die Ladung gleichmäßig verteilt wird. Da letztlich aufgrund der widersprüchlichen Angaben der Zeugen nicht aufzuklären war, welchen Inhalts die Weisung des Schiffsführers gegenüber dem Zeugen N war, lässt sich ein pflichtwidriges Verhalten des Baggerführers bei der Beladung nicht feststellen ...

In Literatur und Rechtsprechung ist anerkannt, dass sich die Beweisverteilung an den Verantwortungsbereichen von Schuldner und Gläubiger zu orientieren hat (Grüneberg in Palandt, 80. Auflage, § 280 Rn. 37; BGH 126, 124; NJW 2009, 142; 18, 2956).

Im vorliegenden Fall spricht bereits eine Anscheinsvermutung für das alleinige Verschulden der Schiffsbesatzung an dem Sinken des SL. Dies folgt aus § 8 Abs. 2 BinSchG, wonach dem Schiffsführer die Verantwortung für die Beladung und die Stauung der Ladung obliegt (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 43–45). Dies bedeutet, dass

er auf eine gleichmäßige Beladung des Schiffes zu achten hat, weil bei einer ungleichmäßigen Verteilung das Schiff brechen kann. Der Umstand, dass die Beladung durch eine Fachfirma mit geschultem Personal und entsprechendem Gerät erfolgt, enthebt ihn nicht von der Verpflichtung, den Ladevorgang sorgfältig und ständig zu beobachten und einzuschreiten, wenn die Ladearbeiten fehlerhaft sind. Der Schiffsführer bleibt für die Sicherheit seines Schiffes bis zur Auslieferung verantwortlich (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 28). Im Rahmen seiner Obliegenheiten nach § 8 Abs. 2 BinSchG muss der Schiffsführer anhand der Eich überprüfen, dass das Schiff nicht überladen wird. Maßgebend für das Fassungsvermögen ist der Eichschein (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 37) ...

Ansprüche aus einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter gegenüber der Beklagten zu 1 scheitern zusammenfassend sowohl am Vorliegen einer objektiven Pflichtverletzung als auch an einem Verschulden der Beklagten zu 1 bzw. ihrer Hafendarbeiter.

Für einen deliktischer Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB gegenüber der Beklagten zu 1 fehlt es an einem fehlenden Verschulden der Beklagten zu 1 bzw. ihrer Hafendarbeiter an der Beschädigung des SL. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die Klägerin hat auch gegenüber der Beklagten zu 2 keinen Anspruch aus §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 278 BGB i.V.m. §§ 407, 412 HGB aus abgetretenem bzw. übergegangenem Recht. Die Beklagte zu 2 ist Absenderin eines mit der Firma R bestehenden Frachtvertrages, welcher die Beförderung von 2.500 Tonnen Feinstaub und 1.500 Tonnen Grobstaub beinhaltete. Auch hier kann dahin stehen, ob hinsichtlich der Beladungsverpflichtung des Absenders die Voraussetzungen für die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten des Schiffseigners vorliegt. Leistungsnähe und Erkennbarkeit liegen vor. Fraglich ist auch hier die Schutzbedürftigkeit des Schiffseigners ...

Ein Schadensersatzanspruch scheidet vorliegend jedenfalls am Vorliegen einer objektiven Pflichtverletzung und an einem fehlenden eigenen Verschulden des Absenders gem. § 276 BGB und einem fehlenden zuzurechnenden Verschulden der Hafendarbeiter der Beklagten zu 1 als Erfüllungsgehilfen des Absenders gem. § 278 BGB.

Die Verpflichtung der Beklagten zu 2 beschränkte sich bei dem vorliegenden Beladungsvorgang auf das Hineinschütten der Güter in den Laderaum des SL, ausgeführt durch die Arbeiter des Umschlagsunternehmens. Die Sorgfaltspflichten des Absenders beziehen sich dabei auf die Ladungssicherheit des Gutes. Gem. § 412 Abs. 1 S.2 HGB obliegt die Verpflichtung, für eine betriebssichere Verladung dem Frachtführer. Vorliegend ist Frachtführer die Fa. RBV, die sich das Verhalten des Schiffsführers F zurechnen lassen muss. Dieser hat als Fachmann für die Eigen-

schaften des Transportmittels dafür zu sorgen, dass ein fahr- und ladetüchtiges Schiff vorgelegt wird und die Betriebssicherheit des Schiffes durch die Beladung nicht gefährdet wird (v. Waldstein/Holland §§ 407 Rn. 31, 412 Rn. 2, 6). Dies bedeutet, dass er dafür Sorge tragen muss, dass die Tragfähigkeit und Belastungsfähigkeit des Schiffskörpers nicht überschritten und die Ladung so gestaut wird, dass es nicht bricht. Die Frage, ob durch die Beladung die zulässige Abladetiefe überschritten wird, zählt zum Bereich der Betriebssicherheit, für die der Frachtführer verantwortlich ist. Dieser ist beweisbelastet für die Betriebssicherheit (v. Waldstein/Holland § 412 Rn. 19). Die oben ausgeführten Sorgfaltspflichten des Schiffsführers nach §§ 8 Abs. 2 BinSchG und § 1.05, 1.07 Nr. 4 MoselSchPV werden im Rahmen des Frachtvertrages als Kardinalverpflichtungen des Frachtführers selbstverständlich vorausgesetzt (v. Waldstein/Holland § 412 Rn. 6). Nach Würdigung des Beweisergebnisses im Verklarungsverfahren – vergl. die obigen Ausführungen – ist weder von einer objektiven Pflichtverletzung des Frachtvertrages noch von einem Verschulden der Beklagten zu 2 auszugehen ...

Die Klage war daher insgesamt abzuweisen ...

#### Anmerkung der Redaktion

*Das Moselschiffahrtsgerichts St. Goar befindet sich mit der vorliegenden Entscheidung auf einer Linie mit einer langjährigen schiffahrtsrechtlichen Rechtsprechung (SchOG Köln, ZfB 2012, Sammlung Seite 2198 r.Sp. m.z.N.). Die in der vorstehenden Entscheidung offengelassene Frage der Schutzbedürftigkeit des Schiffes ist in der bisherigen Rechtsprechung angesichts der Besonderheit der Vertragsverhältnisse beim Beladen von Binnenschiffen problemlos angenommen worden. Der Erfüllungsgehilfe haftet im Übrigen neben dem Geschäftsherrn des Frachtvertrages (Absender) jedenfalls nach deliktischen Grundsätzen. Für eine Schutzbedürftigkeit kann z.B. auch sprechen, dass im Rahmen des Frachtvertrages zwischen Schiff/Frachtführer und Absender die Pflichtenverteilung beim Laden und Löschen abweichend geregelt sein kann, die kurze frachtvertragliche Verjährung greift oder dass zwischen den Parteien des Frachtvertrages ein anderes Rechtsstatut gilt.*

*Dass die frachtvertragliche gesetzliche Pflichtenverteilung grundsätzlich auch für den Umschlagsvertrag gilt, ist richtig, da Kenntnisse über eine betriebssichere Verladung nur vom Schiffsführer erwartet werden können und müssen, während die Mitarbeiter des Umschlagsbetriebes regelmäßig nur mit dem Handling der zu ladenden Güter und der dafür benötigten Gerätschaften vertraut sind. Deshalb steht es auch außer Frage, dass Beschädigungen, die durch das eingesetzte Ladegerät am Schiff entstehen, in den Verantwortungsbereich des Umschlagsbetriebes fallen.*

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main

Urteil des Moselschiffahrtsgerichtes St. Goar vom 13. Januar 2022, Az.: 4 C 2/21 BSchMo (rechtskräftig)

hat das Amtsgericht – Moselschiffahrtsgericht – St. Goar durch die Richterin am Amtsgericht Nass am 13.01.2022 auf Grund des Sachstands vom 16.12.2021 ohne mündliche Verhandlung mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens des Schiffahrtsgerichts St. Goar, Az., 4 UR II 1/20 BSch, zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leisten.

#### Tatbestand

Die Parteien streiten wegen der Folgen einer Schiffshavarie.

Diese ereignete sich am 28.03.2020 im Hafenbecken Dillingen an der Saar. Der Schubleichter „Aqua Sprinter 2“ brach ein und sank während des Beladens.

Bei der Klägerin handelt es sich um den Versicherer der W in Wertheim (WSF). Diese war zum Zeitpunkt der Havarie Eigentümerin des Koppelverbandes (KV) bestehend aus dem Gütermotorschiff (GMS) „Aqua Sprinter 1“ und dem Schubleichter (SL) „Aqua Sprinter 2“. Im Rahmen des bestehenden Versicherungsvertrages hat die Klägerin an die WSF Zahlungen geleistet. Die Klägerin begehrt Schadensersatz aus abgetretenem und übergebenem Recht.

Bei der Beklagten zu 1 handelt es sich um die Betreiberin des Dillinger Hafens. Die Beklagte zu 2 ist die Absenderin, welche die Beförderung von Stäuben gegenüber der niederländischen Firma R in Papendrecht (RBV) in Auftrag gegeben hat und den KV „Aqua Sprinter“ zur Beförderung einsetzte. Die RBV trat Ausgleichsansprüche durch die Abtretungsvereinbarung vom 26.03.2021 an die WSF ab. Gleichzeitig trat die WSF ihre Ansprüche aus der Havarie zum Zwecke der gerichtlichen Geltendmachung an die Klägerin ab.

Am Vormittag des 28.03.2020 befand sich der KV „Aqua Sprinter“ leergestellt im Hafen Dillingen. Es sollten 1.500 Tonnen

Grobstaub und 2.700 Tonnen Feinstaub in den KV verladen werden. Dazu waren die Stäube von der Beklagten zu 1 auf der Kaimauer bereit gestellt worden. Es fand ein Gespräch über die Beladung zwischen dem Schiffsführer F und dem bei der Beklagten zu 1 angestellten Kran- und Baggerführer, dem Zeugen N, statt. Einigkeit bestand darüber, dass zunächst der SL beladen werden sollte. Der Schiffsführer begab sich nach dem Gespräch in die Schiffswohnung. Auf dem SL befanden sich die beiden Matrosen, die Zeugen P und L, während der Baggerführer mit Unterstützung des Radladerfahrers, des Zeugen Kosinski, ebenfalls Mitarbeiter der Beklagten zu 1, mit der Verladung des Grobstaubs begann. Nachdem eine Menge von ca. 1.200 Tonnen in den SL verbracht worden war, brach dieser ein und versank im Hafenbecken. Der SL ist 76,48 Meter lang und 11,04 Meter breit und hat eine Tragfähigkeit von 2.133,2 Tonnen

Die Klägerin trägt vor,

bereits am Vortag habe der Schiffsführer F mit dem Geschäftsführer der Beklagten zu 2, Herrn Hahn, den Ladevorgang abgesprochen, wobei zu diesem Zeitpunkt noch von 3 Partien die Rede gewesen sei. Die Änderung auf 2 Partien sei gegenüber dem Schiffsführer nicht mitgeteilt worden. Sowohl mit Herrn Hahn als auch mit dem Zeugen N sei besprochen worden, dass zunächst 500 Tonnen Feinstaub in die Mitte des SL und sodann die vollständige Menge Grobstaub, nämlich 1.500 Tonnen, vor und hinter dem Feinstaub verladen werden sollen. Der Rest des Feinstaubes habe in das GMS verladen werden sollen. Entgegen den Absprachen hätten die Zeugen den vollständigen Schütthaufen Grobstaub verladen wollen. Dabei sei die Ladung nicht gleichmäßig, sondern punktuell in die Mitte des SL verladen worden, weshalb es zum Bruch und Sinken des SL am Wasserliegeplatz gekommen sei. Als spezialisiertes Umschlagsunternehmen sei von den Angestellten der Beklagten zu 1 zu erwarten gewesen, dass sie die zu verladene Menge hinsichtlich des Gewichts kontrollieren, z.B. durch Abfrage gegenüber der anwesenden Schiffsbesatzung. Die Schiffeignerin W sei zum einen als Dritte in den Schutzbereich des Umschlagsvertrages zwischen dem auftraggebenden Stahlwerk und der Beklagten zu 1 und zum anderen in den Schutzbereich des Frachtvertrages zwischen der RBV und der Beklagten zu 2 einbezogen. Sowohl der Beklagten zu 1 als auch der Beklagten zu 2 sei das Verschulden der Hafendarbeiter, der Zeugen N und Kosinski, beim Beladen des SL zuzurechnen. Die Klägerin mache Schadensersatz wegen der Bergung, Reparatur und Transports des SL, Mietkosten, Sachverständigenkosten, entgan-

nen Gewinn, merkantile Wertminderung, Nutzungsverlust und vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten geltend. Als Hauptforderung beziffere sie eine Forderung in Höhe von insgesamt 787.119,86 € gegenüber den Beklagten als Gesamtschuldner.

Sie beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 793.933,36 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie tragen vor,

die Havarie sei allein auf ein Besatzungsver schulden zurückzuführen. Die Mitarbeiter der Beklagten zu 1 hätten auf Weisung des Schiffsführers die Beladung vorgenommen. Dieser habe den Zeugen N angewiesen, zunächst mit der kleineren Partie (Grobstaub) zu beginnen. Die Matrosen hätten per Handzeichen die Verteilung der Ladung angezeigt. Dabei seien vorne und hinten jeweils ca. 15 Meter Laderaumfläche frei geblieben. Der Bruch des SL sei entweder auf eine fehlerhafte Struktur des Leichters oder eine nicht stabile Stauung der Güter durch die Besatzung im Laderaum zurückzuführen. Es sei üblich, dass während des Ladevorgangs das Schiffspersonal anwesend sei, um die Schüttung zu dirigieren und das Schiff gegebenenfalls zu verholen und fortlaufend die Einsenkung des Schiffs zu prüfen. Hingegen treffe die Mitarbeiter der Beklagten zu 1 kein Verschulden. Insbesondere sei es nicht zu einem Fehlgebrauch des Umschlagsgeräts gekommen. Die Beklagte zu 2 habe keinen Vertrag geschlossen, der Schutzwirkungen zugunsten der Eigentümerin des Schiffes enthalte. Sie sei gegenüber der Fa. RBV ausschließlich mit dem Transport beauftragt. Pflichten der Beklagten zu 2 entstünden erst nach der Beladung des Schiffes.

Das Gericht hat die Verklarungssache, Az. 4 UR II 1/20, sowie die Ermittlungsakte der Wasser-schutzpolizei Dillingen/Saar, Az. 958020/28032020/1030, beigezogen und mit Zustimmung der Parteien verwertet. Im Rahmen des Verklarungsverfahrens hat das Gericht den Schiffsführer F als Antragsteller vernommen sowie die Matrosen des Schubverbandes, die Zeugen Petri-na und L, die Angestellten der Beklagten zu 1, den Baggerführer N und den Radladerfahrer K, den Kranführer Bitter, und den Eichmeister, den Zeugen Lauer, sowie den Geschäftsführer der Klägerin Fabian Hahn. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsprotokolle des Verklarungsver-



fahrens vom 15.06.2020 und 27.07.2020 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die von den Parteien zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

#### Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Der Klägerin stehen gegen die Beklagten weder vertragliche noch deliktische Ansprüche wegen der streitgegenständlichen Havarie im Dillinger Hafenbecken zu. Die Havarie ist allein auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung des KV „Aqua Sprinter“ zurückzuführen.

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten zu 1 keine Ansprüche aus übergebenen und abgetretenem Recht gem. §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 276, 278 BGB in Verbindung mit den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Es fehlt bereits an einer objektiven Pflichtverletzung der Beklagten zu 1.

Zutreffend ist, dass das zur Beladung vorgelegte Schiff grundsätzlich in den Schutzbereich des Umschlagsvertrages einbezogen ist (Schiffahrtsobbergericht Köln, 3 U 101/08, ZfB 2012, Sammlung Seite 2197 ff; 3 U 17/02; 3 U 23/04, ZfB 2004, Sammlung Seite 1924; v. Waldstein/Holland Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage, § 412 Rn. 5). Die Beklagte zu 1 hatte einen Vertrag mit einem Stahlwerk über die Verladung von Stäuben abgeschlossen. Ob die strengen Anforderungen (BGH 49,353; NJW 12, 3165) eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter vorliegen, ist bereits fraglich. Zwar war der KV naturgemäß der Beladung und deren Gefahren ausgesetzt (Leistungsnahe). Aus einer Vertragsauslegung folgt auch, dass das zur Beladung vorgelegte Schiff in den Schutzbereich einbezogen sein soll (Einbeziehungsinteresse). Dies ist regelmäßig bei zu beachtenden Obhutspflichten für fremde Sachen der Fall. Der Beklagten zu 1 war die Drittbezogenheit der Beladung, also die Schutzpflichten gegenüber dem vorgelegten Schiff unzweifelhaft auch bekannt (Erkennbarkeit). Fraglich ist jedoch, ob die Schiffs-eignerin, deren Rechte auf die Klägerin übergegangen sind, auch schutzbedürftig ist (Schutzbedürftigkeit), weil sie gegenüber keinem anderen Vertragspartner Rechte wegen der erfolgten Havarie geltend machen kann. Diese Frage kann jedoch – wie sich aus den nachfolgenden Gründen ergibt – dahin stehen.

Der Beklagten zu 1 ist nämlich eine objektive Pflichtverletzung gem. § 280 Abs. 1 BGB beim Beladen des Schubleichters nicht nachzuweisen. Hierfür und ebenso

für den Ursachenzusammenhang zwischen Pflichtverletzung und Schaden trägt der Gläubiger die Beweislast (BGH 28, 253; 48, 312; NJW 2017, 2108). Aufgrund des Umschlagsvertrages war die Beklagte zu 1 verpflichtet, Personal und Gerät zwecks Beladung zur Verfügung zu stellen und dabei selbstverständlich darauf zu achten, dass das vorgelegte Schiff beim Umschlag nicht beschädigt wird. Unstreitig ist nicht der Fall gegeben, dass die Mitarbeiter der Beklagten zu 1 ihre Maschinen, Bagger und Radlader, unsachgemäß eingesetzt hätten, so dass hierdurch ein Schaden an dem Schiff entstanden ist. Die Baggerschaufel hat das Schiff nicht einmal berührt. Der Radlader wurde ohnehin nur eingesetzt, um die Stäube in den Arbeitsbereich des Baggers zu schieben.

Eine Pflichtverletzung ist auch nicht darin zu sehen, dass das Hafenpersonal der Weisung des Schiffsführers bzw. seiner Besatzung, wie das Schüttgut im Laderaum verteilt werden soll, nicht Folge geleistet hätte. Die Verpflichtung des Umschlagsbetriebs beim Verladen von Schüttgütern beschränkt sich auf das Hineinschütten in den Laderaum. Hinsichtlich der Menge und Verteilung handelt das Umschlagsunternehmen auf Weisung der Schiffsbesatzung. Dies verkennt die Klägerin bei ihrer Argumentation. Aus dem Umstand, dass es sich bei der Beklagten zu 1 um ein Spezialunternehmen mit Fachkenntnissen beim Umschlag von Schiffen handelt, folgt nicht, dass dieses im Falle der Verladung von Schüttgut auf die Menge und die Verteilung im Schiffsraum zu achten hätte. Dies ist Aufgabe des Frachtführers, also des Schiffsführers gem. § 412 Abs. 1 S. 2 HGB, wonach dieser für die betriebssichere Ladung zu sorgen hat. Damit korrespondieren die Vorschriften über die nautische Verantwortung des Kapitäns gem §§ 8 Abs. 2 BinSchG und 1.05 i.V.m. 1.07 Nr. 3 MoselSchPV. Danach hat der Schiffsführer für die gehörige Stauung der Ladung sowie dafür zu sorgen, dass das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten. Der Frachtführer hat dafür Sorge zu tragen, dass das Transportmittel auch mit dem verladenen Gut an Bord jeder Verkehrslage gewachsen ist. Durch das Gut darf insbesondere die Stabilität des Schiffes und die Festigkeit des Schiffskörpers nicht beeinträchtigt werden. Der vom Schiffahrtsobbergericht Köln (3 U 101/08 BSch, ZfB 2012, 2197 ff) entschiedene Fall ist entgegen der Rechtsauffassung der Klägerin nicht auf den vorliegenden Sachverhalt übertragbar. Dort betraf die dem Umschlagsunternehmen zuzurechnende Pflichtverletzung die unzureichende Sicherung von Aluminiumhubs gegen Umfallen und nicht –

wie vorliegend – die Verteilung des Gutes im Schiff.

Die Klägerin konnte nicht nachweisen, dass die Hafentarbeiter der Beklagten zu 1 den SL pflichtwidrig entgegen der Weisung des Schiffsführers beladen haben mit der Folge, dass der SL „Aqua Sprinter 2“ gebrochen und im Hafenbecken gesunken ist. Allein der Umstand, dass das Schiff beim Beladen mit dem Grobstaub gebrochen ist, lässt nicht bereits auf eine Pflichtverletzung schließen. Denn wie oben ausgeführt lag die Verantwortung für die Betriebssicherheit des Schiffes während der Ladung beim Kapitän F. Die Tragfähigkeit des SL ist nach dem Ermittlungsbericht der Wasserschutzpolizei mit ca. 2.100 Tonnen ausgewiesen. Trotzdem ist er bei einem Gewicht von ca. 1.200 Tonnen gebrochen. Die Tragfähigkeit des SL war durch die Ladung nicht ausgelastet. Die Klägerin hatte nachzuweisen, dass der Baggerführer, der Zeuge N, entgegen der Weisung des Kapitäns und seiner Besatzung den Grobstaub in das Schiff geladen hat.

Dieser Beweis ist der Klägerin nicht gelungen. Denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in dem Verklarungsverfahren ist der Inhalt des Gesprächs zwischen dem Schiffsführer F und dem Zeugen N, unaufgeklärt geblieben. Der Kapitän hat angegeben, dass zunächst 500 Tonnen Feinstaub in die Mitte des Schubleichters verbracht werden sollten; danach sollte der Grobstaub rechts und links verteilt werden. Tatsächlich wurde im Beisein der Matrosen, die angeblich die Anweisung des Kapitäns gehört haben, 1.200 Tonnen Grobstaub in die Mitte des Leichters verbracht. Ob die Anweisung so erfolgt ist, wie der Schiffsführer sie verstanden wissen wollte, oder ob er – wie von ihm im Rahmen der Zeugenbefragung selbst eingeräumt – Grob- und Feinstaub, wie in der Vergangenheit wiederholt, verwechselte, ist nicht ausgeschlossen, nachdem der Baggerfahrer N sodann mit der Beladung des Grobstaubs begann und keiner der Besatzungsmitglieder widersprach. Dieser sagte aus, dass zunächst der Grobstaub von 1.500 Tonnen von der Mitte aus auf dem Schubleichter verteilt werden sollte, die größere Menge Feinstaub sollte auf das Motorschiff und der verbleibende Rest von 500 Tonnen sollte vorne auf dem Leichter verladen werden. Der Zeuge bekundete, es sei vereinbart worden, dass er mit der kleineren Partie anfangen sollte (Grobstaub). Dabei habe der Kapitän auf die kleinere Partie gezeigt. Der Zeuge L hat zwar die Anweisung seines Kapitäns bestätigt. Er bekundete des Weiteren, der Baggerfahrer habe gesagt, bei der kleineren Partie handele es sich um 500 Tonnen. Darauf habe er sich verlassen. Dies passt jedoch nicht zu der von ihm wiedergegebenen Anwei-

sung seines Kapitäns, wonach der Rest des Feinstaubes auf das GMS geladen werden sollte. Der weitere Steuermann, der Zeuge P, hat angegeben, dass er das Gespräch zwischen dem Kapitän und dem Baggerführer, dem Zeugen N, nicht gehört habe. Bei seiner Vernehmung hat sich heraus gestellt, dass er Fein- und Grobstaub (ebenfalls) verwechselt hat. Er hat sich – ebenso wie sein Kollege – nur auf die Taue konzentriert und sich darauf verlassen, dass der Kapitän und der Baggerfahrer alles Erforderliche abgesprochen haben. Die Angaben des Zeugen Kosinski waren unergiebig, weil er bei den Absprachen zwischen dem Kapitän und dem Zeugen N nicht in Hörweite gewesen ist. Das Gericht ist aufgrund der widersprüchlichen Angaben der Zeugen F und N, die jedoch für sich allein nachvollziehbar waren, nicht in der Lage, dem ein oder anderen hinsichtlich seines Erinnerungsvermögens oder des Wahrheitsgehalts der Angaben den Vorzug zu geben. Aufgrund der Beweisaufnahme steht nicht fest, dass der Baggerführer angewiesen worden sei, zunächst nur 500 Tonnen Staub zu verladen. Ob seitens des Schiffsführers oder des Zeugen N eine Gewichtsangabe erfolgte, steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ebenfalls nicht fest. Ein pflichtwidriges Handeln der Arbeiter der Beklagten zu 1 entgegen der Weisung des Schiffsführers ist somit nicht erwiesen.

Nicht bewiesen ist ferner, dass der Baggerfahrer das Schüttgut entgegen der Weisung der Schiffsbesatzung punktuell in den Laderaum des SL verbracht hat. Die Matrosen L und P waren während der Verladung anwesend und haben keine Einwände erhoben. Der Zeuge N hat angegeben, dass diese ihm per Handzeichen bedeutet hätten, wie zu beladen sei. Er habe das Schüttgut von der Mitte aus gleichmäßig nach rechts und links verteilt. Zwar wurde diese Angabe durch die Zeugen L und P nicht bestätigt. Letzterer hat sogar angegeben, der Baggerfahrer habe alles in die Mitte auf einen Punkt verladen. Dieser Angabe vermag die RichterIn jedoch nicht zu folgen, weil in diesem Fall nicht nachvollziehbar ist, weshalb der Zeuge P den Zeugen N nicht gewarnt hat und dafür Sorge getragen hat, dass die Ladung gleichmäßig verteilt wird. Da letztlich aufgrund der widersprüchlichen Angaben der Zeugen nicht aufzuklären war, welchen Inhalts die Weisung des Schiffsführers gegenüber dem Zeugen N war, lässt sich ein pflichtwidriges Verhalten des Baggerführers bei der Beladung nicht feststellen.

Eine objektive Pflichtverletzung der Beklagten zu 1 unterstellt, führte aber auch wegen eines fehlenden Verschuldens gem. §§ 276, 278 BGB der Beklagten zu 1

zur Verneinung von Schadensersatzansprüchen aus einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter. Im vorliegenden Fall hat sich die Beklagte zu 1 nämlich gem. § 280 Abs. 1 S.2 BGB entlastet. In Literatur und Rechtsprechung ist anerkannt, dass sich die Beweisverteilung an den Verantwortungsbereichen von Schuldner und Gläubiger zu orientieren hat (Grüneberg in Palandt, 80. Auflage, § 280 Rn. 37; BGH 126, 124; NJW 2009, 142; 18, 2956).

Im vorliegenden Fall spricht bereits eine Anscheinsvermutung für das alleinige Verschulden der Schiffsbesatzung an dem Sinken des SL. Dies folgt aus § 8 Abs. 2 BinSchG, wonach dem Schiffsführer die Verantwortung für die Beladung und die Stauung der Ladung obliegt (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 43–45). Dies bedeutet, dass er auf eine gleichmäßige Beladung des Schiffes zu achten hat, weil bei einer ungleichmäßigen Verteilung das Schiff brechen kann. Der Umstand, dass die Beladung durch eine Fachfirma mit geschultem Personal und entsprechendem Gerät erfolgt, enthebt ihn nicht von der Verpflichtung, den Ladevorgang sorgfältig und ständig zu beobachten und einzuschreiten, wenn die Ladearbeiten fehlerhaft sind. Der Schiffsführer bleibt für die Sicherheit seines Schiffes bis zur Auslieferung verantwortlich (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 28). Im Rahmen seiner Obliegenheiten nach § 8 Abs. 2 BinSchG muss der Schiffsführer anhand der Eich überprüfen, dass das Schiff nicht überladen wird. Maßgebend für das Fassungsvermögen ist der Eichschein (v. Waldstein/Holland § 8 Rn. 37).

Diesen Pflichten ist der Schiffsführer F schuldhaft nicht nachgekommen, so dass noch nicht einmal auf eine Anscheinsvermutung zu seinen Lasten zurückgegriffen werden muss. Soweit die Klägerin vorträgt, dass der Schiffsführer die Pflichten nach § 8 Abs. 2 BSchG nicht selbst durchführen muss, ist dies zwar zutreffend. Ihm obliegt im Rahmen der Verantwortung für das Schiff und die ihm anvertrauten Menschen und Sachen aber die Organisationspflicht. Er muss dafür sorgen, dass die notwendigen Maßnahmen durch Mitglieder der Besatzung oder z.B. durch einen Ladungskontrollleur zuverlässig erledigt werden (BGH NJW 2006, 1271). Für eine Delegation der Sorgfaltspflichten beim Beladen auf die Beklagte zu 1 bzw. ihre Angestellten, fehlen jegliche Anhaltspunkte. Allein aus dem Umstand, dass ein Gespräch unmittelbar vor der Beladung zwischen dem Beklagten zu 1 und dem Zeugen N stattgefunden hat, über dessen genauen Inhalt die Zeugen im Verklarungsverfahren widersprüchlich ausgesagt haben, lässt sich keine verbindliche Überwälzung der Verkehrssiche-

rungspflichten beim Beladen auf die Beklagte zu 1 herleiten. Auch der Geschäftsführer der Beklagten zu 1, Herr Hahn, hat nicht bestätigt, dass am Vortag über das „Wie“ der Verladung gesprochen worden sei. In dem Gespräch sei es lediglich darum gegangen, zu welchem Zeitpunkt der KV im Hafen eintreffen werde. Aus dem Umstand, dass es sich bei der Beklagten zu 1 um ein Verladeunternehmen handelt, folgt entgegen der Auffassung der Klägerin nicht, dass der Kapitän eines zu beladenden oder zu entladenden Schiffes sich seiner Pflichten aus § 8 Abs. 2 BinSchG entledigt, sobald er die Verladestation erreicht hat. Der Schiffsführer F hat sich nach Erteilung seiner Anweisung, deren Inhalt aufgrund der Beweisaufnahme ungeklärt geblieben ist, in die Schiffswohnung begeben und den Ladevorgang dem Baggerführer N und seinen offensichtlich mit der Situation überforderten Steuermännern, den Zeugen P und L, überlassen. Ob seine Anweisungen von seiner Besatzung und dem Baggerführer verstanden worden sind, hat er ebenso wenig kontrolliert wie den Ladevorgang selbst. Bei der Vernehmung des Zeugen P hat sich heraus gestellt, dass dieser Fein- und Grobstaub verwechselt hat. Er hat sich – ebenso wie sein Kollege – nur auf die Taue konzentriert und sich darauf verlassen, dass der Kapitän und der Baggerfahrer alles Erforderliche abgesprochen haben. Es steht fest, dass während der Beladung keine Messungen der Abladetiefe durch den Schiffsführer oder die Matrosen stattgefunden hat und somit das Gewicht des Ladeguts während der Beladung nicht kontrolliert wurde. Die Vernehmung der Matrosen hat gezeigt, dass der Kapitän seine Besatzung nicht ordnungsgemäß hinsichtlich der Pflichten beim Laden eingewiesen hat, sondern ihnen bedeutet hat, der Baggerführer wisse Bescheid. Es ist auch nicht üblich, dass die Arbeiter des Umschlagsunternehmens wissen, welche Schüttmengen bereit liegen und welche Menge einem Gewicht von 500 Tonnen entspricht. Auch dies hat die Beweisaufnahme ergeben. Insofern hat der Zeuge Lauer, Eichmeister, angegeben, dass der Verloader bei einem größeren Haufen nicht wisse, welche Menge 500 Tonnen entspricht. Üblich sei, dass der Schiffsführer oder seine Besatzungsmitglieder gegenüber den Verladern anweisen, was und wohin geladen werden soll. Bei älteren Schiffen werde die Menge von der Schiffsbesatzung mit dem Zollstock anhand der am Schiff vorhandenen Eichmarken überprüft. Diese Angaben wurden durch den Zeugen Bitter, Kranführer der Beklagten zu 1, bestätigt. Dieser war vorliegend zwar nicht mit der Beladung des „Aqua Sprinter“ betraut. Er hat das Schiff aber in der Vergangenheit oft beladen. Er gab an, dass er als Kranführer nicht das Gewicht der Ladung

messe oder schätze. Es sei der Schiffsführer, der die Ladung auf dem Schiff messe oder kontrolliere. Am Kran sei zwar eine Waage, die einen Hub messen könne, jedoch nicht die Gesamtmenge. Ein Hub könne dabei um mehrere Tonnen differieren. Die Angaben der Zeugen Bitter und Lauer waren nachvollziehbar und schlüssig. Sie entsprechen auch der Lebenswirklichkeit, so dass das Gericht keine Zweifel an deren Wahrheitsgehalt hat. Dem Baggerfahrer ist es nicht möglich, eine Menge von 500 Tonnen selbst abzuschätzen, weil ein Hub im Gewicht erheblich differieren kann. Es ist ihm auch nicht zumutbar, während eines Ladevorgangs die entleerten Greifer zu zählen und darüber eine Strichliste zu führen. Dass Abladetiefe und Frachtgewicht von der Schiffsführung zu ermitteln ist, entspricht nach den insoweit glaubhaften Angaben der Zeugen Lauer und Bitter der üblichen Handhabung beim Verladen. Im übrigen folgt dies als Kardinalverpflichtung des Schiffsführers aus § 8 Abs. 2 BinSchG.

Ansprüche aus einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter gegenüber der Beklagten zu 1 scheitern zusammenfassend sowohl am Vorliegen einer objektiven Pflichtverletzung als auch an einem Verschulden der Beklagten zu 1 bzw. ihrer Hafendarbeiter.

Für einen deliktischer Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB gegenüber der Beklagten zu 1 fehlt es an einem fehlenden Verschulden der Beklagten zu 1 bzw. ihrer Hafendarbeiter an der Beschädigung des SL. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die Klägerin hat auch gegenüber der Beklagten zu 2 keinen Anspruch aus §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 278 BGB i.V.m. §§ 407, 412 HGB aus abgetretenem bzw. übergegangenem Recht. Die Beklagte zu 2 ist Absenderin eines mit der Firma RBV bestehenden Frachtvertrages, welcher die Beförderung von 2.500 Tonnen Feinstaub und 1.500 Tonnen Grobstaub beinhaltet. Auch hier kann dahin stehen, ob hinsichtlich der Beladungsverpflichtung des Absenders die Voraussetzungen für die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten des Schiffseigners vorliegt. Leistungsnähe und Erkennbarkeit liegen vor. Fraglich ist auch hier die Schutzbedürftigkeit des Schiffseigners.

Ein Schadensersatzanspruch scheidet vorliegend jedenfalls am Vorliegen einer objektiven Pflichtverletzung und an einem fehlenden eigenen Verschulden des Absenders gem. § 276 BGB und einem fehlenden zuzurechnenden Verschulden der Hafendarbeiter der Beklagten zu 1 als Erfüllungsgehilfen des Absenders gem. § 278 BGB.

Die Verpflichtung der Beklagten zu 2 beschränkte sich bei dem vorliegenden Beladungsvorgang auf das Hineinschütten der Güter in den Laderaum des SL, ausgeführt durch die Arbeiter des Umschlagsunternehmens. Die Sorgfaltspflichten des Absenders beziehen sich dabei auf die Ladungssicherheit des Gutes. Gem. § 412 Abs. 1 S.2 HGB obliegt die Verpflichtung, für eine betriebssichere Verladung dem Frachtführer. Vorliegend ist Frachtführer die Fa. RBV, die sich das Verhalten des Schiffsführers F zurechnen lassen muss. Dieser hat als Fachmann für die Eigenschaften des Transportmittels dafür zu sorgen, dass ein fahr- und lade-tüchtiges Schiff vorgelegt wird und die Betriebssicherheit des Schiffes durch die Beladung nicht gefährdet wird (v. Waldstein/Holland §§ 407 Rn. 31, 412 Rn. 2, 6). Dies bedeutet, dass er dafür Sorge tragen muss, dass die Tragfähigkeit und Belastungsfähigkeit des Schiffskörpers nicht überschritten und die Ladung so gestaut wird, dass es nicht bricht. Die Frage, ob durch die Beladung die zulässige Abladetiefe überschritten wird, zählt zum Bereich der Betriebssicherheit, für die der Frachtführer verantwortlich ist. Dieser ist beweisbelastet für die Betriebssicherheit (v. Waldstein/Holland § 412 Rn. 19). Die oben ausgeführten Sorgfaltspflichten des Schiffsführers nach §§ 8 Abs. 2 BinSchG und § 1.05, 1.07 Nr. 4 MoselSchPV werden im Rahmen des Frachtvertrages als Kardinalverpflichtungen des Frachtführers selbstverständlich vorausgesetzt (v. Waldstein/Holland § 412 Rn. 6). Nach Würdigung des Beweisergebnisses im Verklarungsverfahren – vergl. die obigen Ausführungen – ist weder von einer objektiven Pflichtverletzung des Frachtvertrages noch von einem Verschulden der Beklagten zu 2 auszugehen.

Die Klage war daher insgesamt abzuweisen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO. Die Klägerin hat im Rahmen der Kostentragung auch die Kosten des Verklarungsverfahrens zu tragen.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.