

Gerade Fahrgastschiffe älteren Datums – hier im befreundeten Ausland – sind alles andere als barrierefrei zugänglich. Das Schiffspersonal muss beim Ein- und Aussteigen Hilfe anbieten; wenn der Fahrgast sie nicht annimmt, ist er für eventuelle Schäden selbst verantwortlich.



Roeser

Personen- und Sachschaden

Nicht jede Schadensersatzklage aufgrund von Personen- oder Sachschäden in der Binnenschifffahrt führt zum Erfolg. Im ersten Fall drang ein Fahrgast mit einer Schmerzensgeldklage nicht durch, im zweiten Fall gab es nach einer Schiffskollision Schadenersatz für die Geschädigten.

Fall eins: Der Fahrgast wollte das Personenfahrgastschiff betreten, jedoch verletzte er sich dabei körperlich. Denn er geriet in den Spalt, der sich zwischen dem Anleger und dem Binnenschiff befand. Der Beförderungskunde verklagte den Binnenschiffer auf Schmerzensgeld beim Landgericht (LG) Hannover.

Urteile: Das LG Hannover hatte die Klage abgewiesen (AZ: 5 O 26/20). Daraufhin ging der Kläger in die Berufung zum Oberlandesgericht (OLG) Celle, jedoch wies das OLG die Klage am 21. Januar 2021 ebenfalls zurück (AZ: 8 U 171/20). Die Entscheidung ist rechtskräftig.

Tenor: Zunächst einmal stellte das OLG fest, dass der Kläger vom Personenbeförderer keinen erfolgreichen Anspruch aus § 77 Binnenschifffahrtsgesetz in Verbindung mit § 558 Satz 1 Handelsgesetzbuch (HGB) erheben könne. Nach den vorstehenden Rechtsgrundlagen hafte der Binnenschiffer für die Schäden, die durch Körperverletzung oder durch Tod eines Beförderungsgastes während einer Personenbeförderung entstehen. Vorausgesetzt wird, dass der Schaden auf einen Verschulden aufseiten des Personenbeförderers beruht. Im konkreten Fall sei aber kein Verschulden des Beförderers nach § 538 Absatz 1 Satz 2 HGB anzunehmen – oder es kommt nach § 538 Absatz 2 Satz 1 HGB gar nicht erst nicht

infrage, weil der Anspruch nicht durch ein „Schifffahrtereignis“ eingetreten ist. Danach ist das Verschulden des Beförderers zu vermuten beziehungsweise hafte er verschuldensunabhängig, wenn das schadensverursachende Ereignis nach § 537 Nr. 5 HGB auf „Schiffsbruch“, „Kentern“, „Zusammenstoß“, eine Schiffsstrandung, ein Feuer-/Explosionsereignis oder auf einen Schiffsmangel zurückzuführen sei. Im vorliegenden Fall hat aber kein Schiffsmangel nach § 537 Nr. 6 HGB vorgelegen, so das OLG.

Darüber hinaus stellte das OLG fest, dass der Binnenschiffer das Ein- und Ausschiffen erst zu einem Zeitpunkt ermöglichte, als das Binnenschiff vorschriftsmäßig festgemacht war. Die Klägerin habe ausgesagt, dass der Höhenunterschied zwischen Binnenschiff und Anleger mindestens „zwei Handbreiten“ und der Abstand zwischen dem Binnenschiff und Anleger „20 cm“ betrug. Dies bewertete das Gericht als eine „objektive Gefahr“. Bei derartigen Gegebenheiten sei es möglich, dass ein Beförderungskunde in den „Zwischenraum“ trete, haltlos sei, stürze und als Folge sich verletze. Allerdings sei allseits bekannt, dass zwischen dem Binnenschiff und Anleger stets ein gewisser Spalt vorhanden sei, um Schäden bei einem Kontakt des Schiffs mit dem Anleger zu verhindern, so das OLG. Vom Fahrgast hätte man eine erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht erwarten dürfen. Zudem steht im Urteil, dass der Binnenschiffer zwei Schiffsmitarbeiter abgestellt

habe, die das Einschiffen der Gäste beaufsichtigten sowie zum Helfen bereitgestanden haben. Der Binnenschiffer habe darauf vertrauen dürfen, dass etwaige unsichere Fahrgäste proaktiv bei Schiffsmitarbeitern um Hilfe ersuchen. Dies passierte im vorliegenden Fall nicht.

Fall zwei: Das Binnenschiff „FGKS“ kollidierte als Bergfährer mit dem Binnenschiff „GMS“, dem Talfahrer. Bei der Kollision berührte das Heck der GMS mit der Steuerbordseite den Bug der „FGKS“. Zum Zeitpunkt der Kollision hatte jeweils ein Lotse die Schiffsführung übernommen, da beide Kapitäne für den betreffenden Streckenabschnitt kein „Rheinpatent“ besaßen. Am FGKS wurde ein Schaden in Höhe von 78.227,85 Euro festgestellt. Hinzu kamen noch Sachverständigenkosten in Höhe von 6.205 Euro. Der Anwalt der FGKS-Parteien forderte den Anwalt der Beklagten der GMS auf, Schadensersatz in Höhe von 84.432,85 Euro zu zahlen.

Urteil: Das Rheinschiffahrtsobergericht in Karlsruhe entschied am 13. Dezember 2021, dass die Beklagten der GMS für den Schaden haften (AZ: 22 U 4/20 RhSch). Das Urteil ist rechtskräftig.

Begründung: Die Haftung des Schiffseigentümers ergibt sich aus den §§ 3, 92, 92 b Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) sowie aus § 823 Absatz 1 und 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Er habe gemäß § 3 Absatz 1 und § 92d BinschG auch für die Schadenszufügung des Lotsen einzustehen. Der Lotse, der zum Unfallzeitpunkt Schiffsführer gewesen sei, haftet gemäß § 7 BinSchG, § 823 Absatz 1 und 2 BGB. Nach Überzeugung des Gerichts hat der Lotse der GMS eine rechtswidrige Kursänderung nach § 6.03 Nr. RheinSchPO vorgenommen. Dies sei gegeben, wenn ein Talfahrer dem ihm zugewiesenen und „objektiv geeigneten“ Fahrweg verlasse und sich dem Bergfährer nähere. Es wäre ausreichend Platz für eine Begegnung auf dem Rhein vorhanden gewesen, wenn sich der Lotse der GMS weiter „linksrheinisch“ gehalten hätte. Letztlich sei die „Abdrift“ des Hecks der GMS maßgeblich für die Kol-

lision gewesen, so das Gericht mit Verweis auf das Sachverständigengutachten. Zudem hätte der Lotse die Geschwindigkeit des Binnenschiffs reduzieren müssen sowie so nah wie möglich an den linken Fahrinnenrand gelangen müssen. Man hätte bei einer Begegnung davon ausgehen können, dass mit einem „Stützruder-Manöver“ gefahren worden wäre. Daher hätte der Lotse die Geschwindigkeit vor Einfahrt in die Kurve reduzieren müssen. Wenn er dies getan hätte, so hätte er eine „Leistungsreserve“ gesichert, so das Gericht.

Dagegen sei der Lotse in die Kurve gefahren, ohne die Geschwindigkeit seines Binnenschiffs zu reduzieren. Er handelte damit pflichtwidrig. Darüber hinaus stellte das Gericht fest, dass die von den GMS-Vertretern vorgetragene Behauptung, dass der Lotse des klagenden Binnenschiffers am Zusammenstoß eine Mitschuld treffe, keinen Beweis vorlegte. Deshalb komme eine Anspruchskürzung gemäß §§ 92 c Absatz 1 und § 92 d BinSchG sowie § 254 BGB auch nicht in Betracht. Das Gericht könne keine Sorgfaltspflichtverletzungen der Schiffsbesatzung feststellen. Darüber sei auch keine „allgemeine“ Sorgfaltspflichtverletzung aus § 1.04 Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung (RheinSchPV) festzustellen, so das Gericht in seiner weiteren Urteilsbegründung. Zur Schadenshöhe meinte das Berufungsgericht, dass das Rheinschiffahrtsobergericht zu Recht urteilte, dass dem Kläger der geltend gemachte Anspruch samt Zinsen zustehe. Zudem stehe den Klägerinnen die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten nach § 249 BGB zu.

Eckhard Boecker

Anzeige

Die wichtigsten fünf Lehren:

- » Der Personenbeförderer haftet grundsätzlich gegenüber dem geschädigten Beförderungsgast verschuldensunabhängig, wenn der Schadensfall während der Beförderung eintritt.
- » Beim Ein- und Ausschiffen bedarf es einer erhöhten Aufmerksamkeit des Fahrgasts und des proaktiven Einforderns von Hilfe gegenüber der Schiffsbesatzung, wenn nötig.
- » Wenn der Schiffsmitarbeiter den Fahrgast nicht anspricht, ob Hilfe beim Ein- oder Ausschiffen nötig ist, so ist dieses Verhalten keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, so das OLG.
- » Wenn eine Partei behauptet, dass einer anderen Partei ein Mitverschuldensanteil am Schaden trifft, so hat sie dafür den Beweis anzutreten. Gelingt dies nach Überzeugung des Gerichts nicht, so läuft das Ziel einer Anspruchskürzung ins Leere.
- » In der Transportwirtschaft gehört menschliches Versagen zur Schadensursache Nr. 1.



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa