



Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV.de.

Aktuelle Rechtsprechung

Der vorliegende Gastbeitrag zur aktuellen Rechtsprechung befasst sich mit der Zulässigkeit des Arrests eines Binnenschiffs, das havarierte und in Folge einen großen Sachschaden in Iffezheim anrichtete.

Der Fall: Unstreitig zwischen der späteren Arrestklägerin und der späteren Arrestbeklagten, einem Binnenschiffahrtsunternehmen, war die Tatsache, dass die Schiffsführerin mit ihrem niederländischen Binnenschiff „L“ das Schleusentor bei Iffezheim schwer beschädigte. Das Schiff, das mit kontaminiertem Erdaushub beladen war, verkörperte folgende Eckdaten: Tragfähigkeit von 3.042.525 Tonnen, eine Maschinenleistung von 1.118 kW. Für die „L“ bestand eine eingetragene Schiffshypothek in Höhe von 1,5 Millionen Euro. Die „L“ valutierte am 5. Januar 2024 mit 1.167.511 Euro. Der Wert der „L“ sei unter den disputierenden Instanzen streitig gewesen. Die Arrestklägerin bezifferte den Torschaden mit 2.495.949 Euro. Den vorstehenden Betrag sollte die Arrestbeklagte laut Forderung bezahlen, was sie jedoch nicht tat. Mit einem Schreiben vom 15. April 2024 beantragte die Arrestklägerin den „dinglichen“ Arrest der „L“ auf der Grundlage des erwirkten Pfändungsbeschlusses gegen den Schiffseigner. Der Binnenschiffer schaltete seinen Anwalt ein, der mit Schreiben vom 25. April 2024 mitteilte, dass der Eigner der „L“ gegenüber dem Antragsteller des Arrests die Einrede der Haftungsbeschränkung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) erhebe. Am 6. Mai 2024 widersprach die Arrestbeklagte dem erhaltenen Arrestbe-

fehl. Dagegen verteidigte die Arrestklägerin den Arrestbeschluss, insofern er nicht wegen einer erfolgreichen Einrede der Haftungsbeschränkung entsprechend zu ändern sei. Das Binnenschiff „L“ wurde im Oberwasser der Schleuse fixiert, wo es sich auch noch am Urteilstag befand.

Das Urteil: Das Rheinschiffahrtsgericht (RheinSchiffG) Kehl urteilte am 15. Mai 2024, dass der Arrestbefehl zulässig und begründet gewesen sei. Allerdings urteilte das Gericht ebenso, dass sich der Binnenschiffer erfolgreich auf die von ihm behauptete Haftungsbeschränkung nach den Bestimmungen des BinSchG (AZ: 4 C 127/24 RHSch) berufen könne.

Die Begründung: Das Gericht bestätigte dem Arrestkläger, dass er Arrestanspruch nach § 916 Zivilprozessordnung habe. Außerdem, dass er einen Zahlungsanspruch mit Bezug auf § 823 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in Verbindung mit § 3 BinSchG glaubhaft gegenüber der verantwortlichen Schiffsführerin geltend gemacht habe. Die Schiffsführerin rammte das Schleusentor und sei gänzlich beschädigt worden, so das RheinSchiffG in seinem weiteren Urteilstenor. Die Schiffsführerin sei ungebremst ins Schleusentor gefahren. Die Schadenshöhe habe

der Arrestkläger glaubhaft mittels des vorgelegten „Zuschlags-schreiben“ dargelegt. Danach betrage der Nettoparaturbetrag 2.495.949,97 Euro. Die vorstehenden Sachverhalte habe die Arrestbeklagte nicht für streitig erklärt, so das Gericht. Allerdings sei die Haftung der Arrestbeklagten beschränkt, die sich, so das RheinSchiffG, nach § 5e Absatz 1 Ziffer 2 BinSchG berechne. Darin heißt es: „Für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, sind 400 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffs anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 1.400 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.“ Dem Vorstehenden folgend, errechnete sich die Haftung der Arrestbeklagten wie folgt: 1) $3.042.552$ (Tragfähigkeit der „L“) $\times 400 = 1.217.010$ Rechnungseinheiten. 2) 1.118 kW (Maschinenleistung der „L“) $\times 1.400 = 1.565.200$ Rechnungseinheiten. In Summe ergibt dies $2.287.210$ Rechnungseinheiten. Weiter meinte das Gericht, dass bei Sachschäden nach § 5f Absatz 1 BinSchG nur 50 Prozent des Sachschadens zu berücksichtigen sei, also $1.391.105$ Rechnungseinheiten. Darüber hinaus ging das Gericht in seinem Urteil darauf ein, was unter Rechnungseinheiten zu verstehen sei. Dabei gehe es um das „Sonderziehungsrecht“ (SZR) des Internationalen Währungsfonds (IWF).

Anmerkung des Verfassers: Der Wert eines SZR schwankt und betrug am Tag der Verfassung dieses Beitrags 1,24 Euro/SZR. Allerdings stellte das Gericht ebenfalls klar, dass die Haftungsbeschränkung des Binnenschiffers für den Sachschaden nicht den Zinsanspruch des Arrestklägers einschließe.

Dieser Anspruch richte sich nach den §§ 280 Absatz 1, 286 Absatz 1, 288 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Vorstehendes gelte auch für die entstandenen Rechtsverfolgungskosten, so steht es im § 5 Absatz 5 BinSchG. Außerdem bestätigte das RheinSchiffG – anders als bei den entstandenen Rechtsverfolgungskosten – dass der Zinsschaden des Arrestklägers ebenso Teil des Arrestanspruchs gewesen sei. In seiner weiteren Begründung stellte das Gericht jedoch auch klar, dass das Arrestmotiv nach § 917 Absatz 2 Satz 2 ZPO weg falle, wenn der Antragsteller eines Arrests, die Zwangsvollstreckung in das Binnenschiff, jedoch nicht in das Vermögen des Binnenschiffers beabsichtige. Zudem führte das Gericht in seinem Urteil weiter aus, dass der gerichtlich bestätigte Arrest auch nicht den § 930 Absatz 4 sowie § 931 Absatz 2 ZPO entgegenstehe. Demnach sei die Vollstreckung eines Arrests rechtlich nicht zulässig, sollte sich das „Schiff auf einer Reise“ befinden sowie nicht in einem Hafen liegen. Dies begründete das RheinSchiffG damit, dass die beiden vorstehenden Rechtsvorschriften nur für Seeschiffe – „nach ihrem Wortlaut“ – gelten würden. Zudem sei eine „analoge Anwendung“ der gesetzlichen Regelung auf Schiffe im Binnenschiffverkehrsverkehr auszuschließen.

Weiter begründete das Gericht seine Entscheidung damit, dass der Arrest des Binnenschiffs nicht deshalb rechtlich unzulässig gewesen sei, weil – wenn der Arrestkläger die Zwangsvollstreckung einleite – nicht mit einem Erlös zu rechnen sei. Die Behauptungen der Arrestbeklagten über ihre wirtschaftliche Lage seien von ihr nicht „glaubhaft“ dargelegt worden. In diesem Zusammenhang sei letztlich auch nicht entscheidend, ob der von der Arrestklägerin behauptete Verkehrswert des Binnenschiffs 3 Millionen Euro betrüge. Vielmehr hätte die Arrest-

beklagte „glaubhaft machen müssen, dass ein Erlös für die Verfügungsklägerin“ in Gänze auszuschließen sei. Die vorstehende Hürde habe die Arrestbeklagte nicht genommen. Außerdem könne dahingestellt bleiben, ob die Gefährdung des Binnenschiffs von rechtlichem Belang sei. Eine Gefahr am Liegeplatz der „L“ im Oberwasser der Schleuse in Iffezheim habe die Arrestbeklagte nicht dargelegt, so das RheinSchiffG. Die „L“ könne bei sinkenden Pegelständen weiter entladen werden. Die Verantwortung dafür trüge die Arrestklägerin. Schließlich sei festzustellen, dass die Arrestbeklagte nicht „glaubhaft“ machte, dass der Arrestkläger „fachlich“ wie auch „finanziell“ nicht fähig dazu sei. Aus dem vorstehenden Grund spiele es keine Rolle, ob das Binnenschiff auf 3,04 Meter oder auf 3,20 Meter geleichtert worden sei.

Anmerkungen:

- » Der Binnenschiffer konnte sich erfolgreich auf die Einrede der Haftungsbeschränkung berufen.
- » Allerdings war der Binnenschiffer erfolglos in der Abwehr des Arrestbefehls, deren Zulässigkeit das RheinSchiffG dem Arrestkläger bestätigte.
- » Bemerkenswert ist, dass bei Eintritt der Havarie der Geschäftsführer der Arrestbeklagten Schiffsführer gewesen sei. Allerdings überließ er das Schiffsruder einer Steuerfrau, die ungebremsst das Binnenschiff ins Schleusentor steuerte und alkoholisiert gewesen sei.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  **Esa**