



Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)

Aktuelle Rechtsprechung

Der vorliegende Beitrag von Rechtsanwalt Eckhard Boecker befasst sich unter anderem mit der Frage, ob der Bergfahrer oder der Talfahrer für eine Schiffskollision verantwortlich war, die unter anderem einen hohen Kaskoschaden verursachte.

Der Fall: Beim zu Berg fahrenden Schiff handelte es sich um ein Tankmotorschiff (TMS). Das TMS kollidierte mit dem zu Tal fahrenden Fahrgastkabinsenschiff (FGKS). Die Schiffskollision ereignete sich gegen 22.05 Uhr auf dem Rhein bei Speyer. Zu dieser Zeit herrschte dichter Nebel und es war bereits dunkel geworden. Beide Schiffe befanden sich zum Zeitpunkt der Schiffskollision – geografisch betrachtet – auf der linksrheinischen Seite des Flusses.

Die Schiffskaskoversicherer des FGKS und die Schiffseignerin verklagten den Ausrüster der TMS auf Ersatz des Schadens, der durch die Schiffskollision entstanden war. Dieser betrug 350.282,98 Euro. Die Schiffskaskoversicherer erstatteten dem Eigentümer im Rahmen der Kaskopolicy 342.922,72 Euro. Denn dieser Schadensbetrag ergebe sich – unstreitig – so die klagenden Schiffskaskoversicherer, aus der „kontradiktorischen Schadenstaxe“. Darüber hinaus meinten die Schiffskaskoversicherer, dass der Ausrüster auch die Sachverständigenkosten in Höhe von 26.220,40 Euro für das FGKS sowie die Expertenkosten, die die Schiffskaskoversicherer für das TMS aufwendeten, erstatten müsse. Darüber hinaus verlangte die klagende Schiffseignerin vom Ausrüster die Erstattung des nicht versicherten Schadensbetrags in Höhe von 7.360,26 Euro.

Zudem klagte sie den erlittenen Nutzungsausfallschaden in Höhe von 117.339,04 Euro ein, für den er keinen Versicherungsschutz in seinem Versicherungsportfolio hatte. Außerdem klagte die Klägerin außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten plus Zinsen ein.

Die Urteile: Das Amtsgericht Mannheim gab der Klage im überwiegenden Umfang statt und verurteilte den Ausrüster entsprechend zum Schadensersatz. Gegen das Urteil des Erstgerichts wurde die Berufung beim Rheinschiffahrtsobergericht in Karlsruhe, die die beklagte Seite beantragte, zugelassen. Nach Auffassung des Zweitgerichts sei sie nur in Teilen erfolgreich, so das Urteil am 15. Januar 2024 (AZ: 22 U 121/RHSch, rechtskräftig).

Der Tenor: Das Verschulden der Schiffskollision liege beim Lotsen „H“ des TMS, das dem Verschulden eines Besatzungsmitglieds nach § 92 d Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) gleichstehe. Die Haftung des Ausrüsters gegenüber den Schiffskaskoversicherern ergebe sich aus der Rechtsgrundlage der §§ 7 Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG), 823 Absatz 1 und 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Darüber hinaus sagte das Berufungs-

gericht, dass die „Verhaltenspflichten aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) Schutzgesetze“ im Sinne des § 823 Absatz 2 BGB seien. Außerdem zeigte sich das Zweitgericht davon überzeugt, dass die Haftung der Beklagten nach § 92a BinSchG nicht ausgeschlossen sei, da man sich weder auf höhere Gewalt noch auf eine zufällige Kollision mit dem FGKS erfolgreich berufen könne.

Entscheidend für die Bewertung einer Sorgfaltspflichtverletzung seien die „Verhaltenspflichten beim Begegnen“ gemäß den §§ 6.03 sowie 6.04 RheinSchPV. Demzufolge habe sich ergeben, dass das TMS dem talfahrenden FGKS den Fahrtweg zu weisen gehabt habe und der Talfahrer der Weisung folgen müsse. Dessen ungeachtet, so das Gericht in seinem weiteren Tenor, sei die Frage, „ob die Kursweisung sachgemäß“ gewesen sei und, ob die Weisung hätte „zeitiger“ gegeben werden können. Offensichtliche Missverständnisse, die für eine bevorstehende Begegnung der Binnenschiffe eine Gefahr auslösen könnten, seien prompt, das heißt ohne schuldhaftes Verzögern, aufzuklären, so die Bezugnahme des Gerichts auf eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 9. November 1992 (AZ: II ZR 192/91). Zudem gelte die „Festlegung des Begegnungskurs durch den Bergfahrer“ generell nur für den nächsten Talfahrer. Entscheidend sei auch, dass die Schiffsbegegnung nach § 6.04 4 RheinSchPV geeignet sein müsse. Zudem müsse der Bergfahrer weitere Zeichen geben, wenn zu befürchten sei, dass der Talfahrer die erteilte Weisung nicht erkannte oder beachtete.

Darüber hinaus dürfe der Bergfahrer seinen Kurs nicht in der Weise ändern, der in weiterer Folge in einer Schiffs-kollision enden könne, so der § 6.03 3. RheinSchPV. Dabei sei hervorzuheben, dass der Bergfahrer den Kurs des Talfahrers kreuzte. Außerdem gebiete es die generelle Sorgfaltspflicht eines Binnenschiffers nach § 1.05 RheinSchPV einen Kurs einzuschlagen, der zu einer unfallfreien Begegnung führe. Dies auch dann, wenn er mit der ursprünglich erteilten Kursweisung im Widerspruch stünde. Der Talfahrer sei berechtigt, die Kursweisung des Bergfahrers nach § 1.05 RheinSchPV dann nicht gegen sich gelten zu lassen und umzusetzen, wenn der Bergfahrer keinen passenden „Weg freigelassen“ habe. Außerdem dann nicht, wenn besondere Verhältnisse eine von der Kursweisung abweichende Entscheidung erlaube. Die Voraussetzungen, von einer erteilten Kursweisung abzuweichen, trage der Talfahrer.

Die vorstehende Beweislastregelung gelte dann nicht mehr, wenn der Bergfahrer den Kurs des Talfahrers kreuze und damit das Risiko einer Schiffs-kollision setze. Dann oblige dem Bergfahrer die Pflicht, sich zu entlasten sowie letztlich nachzuweisen, dass er dennoch einen „geeigneten Weg freigelassen“ habe, so das Gericht in seiner weiteren Begründung. Besonders bei unsichtigem Wetter seien die Vorgaben der §§ 630 und 632 RheinSchPV im Fokus zu behalten. Demnach müsse man anderen Binnenschiffen die Informationen zur Verfügung stellen, die für die Sicherheit des Schiffsverkehrs bedeutend seien. Besonders dann, wenn ein entgegenkommendes Binnenschiff auf dem Radar erkannt werde, sei die Vorbeifahrt über Funk nach § 6.32 2. a RheinSchPV abzusprechen. Passiere dies nicht durch den Bergfahrer, müsse der Talfahrer die pflichtwidrig nicht erteilte Weisung beim Bergfahrer einholen, so der § 6.32 2. b RheinSchPV.

Schadenshöhe: Anschließend äußerte sich das Gericht zur Schadenshöhe, die den klagenden Schiffs-kaskoversicherern gänzlich zustünden. Dagegen habe die klagende Schiffseignerin keinen vollen Ersatzanspruch. Das Rheinschiffahrtsgesamtgericht führte jedoch aus, dass die bloße Eigentümerin eines Schiffs, die nicht gleichzeitig Eignerin sei, nach §§ 92, 92c Absatz 92d BinSchG, § 254 BGB keine Schadensersatzkürzung akzeptieren müsse. Im Ergebnis habe die Schiffseignerin einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 49.138,22 Euro, das heißt, den nicht versicherten Differenzbetrag gemäß Kaskopolice in Höhe von 7.360,26 Euro. Außerdem stehe ihr der Charterausfall in Höhe von 41.777,96 Euro zu. Die Schiffseignerin behauptete, dass sie die Vergütung für die Organisation sowie die Bereitstellung des nautischen Personals ihrer Tochtergesellschaft „N. Ltd.“ in Höhe von 36.734,74 Euro bereits bezahlt habe. Einen rechtlichen Grund für die Ersetzung des vorstehenden Betrags liege nicht vor, so das Gericht. Darüber hinaus habe die Schiffseignerin das gastronomische Management – beschafft von der Tochter „E. Ltd.“ – erhalten und in Höhe von 38.826,34 Euro zurückzahlen müssen. Der Eigentümer, der das Binnenschiff vercharterte, könne auch im Rahmen der Drittschadensliquidation keine ökonomischen Interessen gerichtlich verfolgen, wenn eine eigenständige Rechtsperson „mittelbare Vermögens-nachteile“ aufgrund einer Schiffs-kollision erleide, so das Rheinschiffahrtsobergericht.

Eckhard Boecker

Anzeige



- Bargeverkehre
- Bahnverkehre
- LKW-Verkehre
- Containerdepot & -reparatur
- Short Sea Shipping

Umweltfreundliche Containerlogistik bei Am Zehnhoff-Söns

Nachhaltige Lösungen für jeden Transport.

AZS GREEN
LOGISTICS

Mit der kombinierten Nutzung von Barge, Bahn und LKW entstehen deutlich weniger CO₂-Emissionen. Mehr dazu finden Sie unter azs-group.com/green.

azs-group.com

AM ZEHNHOF-SÖNS
GROUP