

Im vorliegenden Fall kam es nach einem Ablegeversuch zu einer Unterspülung des Uferbodens beziehungsweise der „Spundwand“ (Symbolbild).



Annika Beyer

Aktuelle Rechtsprechung

In unserem aktuellen Artikel erläutert Rechtsanwalt Eckhard Boecker die Frage, ob der Binnenschiffverkehrsunternehmer und der Schiffsführer für eine eingetretene Uferunterspülung haften, die nach Meinung des Geschädigten durch einen Ablegeversuch verursacht wurde.

Der Fall: An der Spree in Berlin-Spandau versuchte der Schiffsführer die „MS O“ abzulegen. Dort befand sich auch der Entsorgungsbetrieb, von dem die Beladung des Binnenschiffs mit teerhaltigem Asphalt vorgenommen wurde. Dies tat der Entsorgungsbetrieb im Auftrag des Güterabsenders „R. GmbH“. Wiederum beauftragte der Güterabsender die „N. GmbH“ als Frachtführer mit dem Binnenschifftransport nach Rotterdam. Der Frachtführer beauftragte die „O B.V.“, also eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht. Jedoch wurde der Binnenschifftransport weiter untervergeben. Die „O B.V.“ beauftragte das Unternehmen „S“, den Beförderungsauftrag auszuführen.

Die „MS O“ verfügte über eine Ladekapazität von 1.077 Tonnen mit einer Abladetiefe von 2,51 Metern. Das Binnenschiff sollte mit 754 Tonnen – Abladetiefe von knapp zwei Meter – beladen werden. Allerdings konnte das Binnenschiff nicht ablegen, denn der erste Versuch scheiterte, weil es Grundkontakt gehabt habe. Die Schraube des Binnenschiffs spülte wegen des vermehrten Schubs, der mehrere Minuten andauerte, Sand hinter sich weg. In Folge dessen wurde der Uferboden beziehungsweise

die „Spundwand“ unterspült. Erst als aus dem Binnenschiff 50 Tonnen wieder entladen wurden, konnte der Schiffsführer mit dem Transport nach Rotterdam beginnen.

Den Schaden, der durch den fehlgeschlagenen Ablegeversuch entstanden war, bezifferte der Entsorgungsbetrieb mit 100.979,54 Euro. Darüber hinaus beklagte er Kosten für die statische Kalkulation in Höhe von 1.972 Euro sowie Kosten für den „Eigenaufwand“ von 12.468,90 Euro. Die vorstehenden Kosten verlangte der Entsorgungsbetrieb vom Schiffseigner und Schiffsführer der „MS O“.

Die Parteien stritten darüber, wer für die „Abladetiefe“ beziehungsweise „Wassertiefe“ am Anlegeort verantwortlich gewesen sei. Der Entsorgungsbetrieb behauptete, dass das Ufer vor der Beladung des Binnenschiffs gänzlich unbeschädigt gewesen sei. Dagegen meinten der Schiffseigner und der Schiffsführer, dass vor dem Schadensereignis bereits „massive Unterspülungen an der Wand“ existiert hätten. Der Entsorgungsbetrieb verklagte sowohl den Schiffseigner als auch den Schiffsführer auf Schadensersatz beim Schiffverkehrsgericht in Charlottenburg.

Die Urteile: In der ersten Gerichtsstufe verlor der Kläger den Prozess und legte Berufung beim Schiffahrtsobergericht Berlin ein (AZ: 233 C 170/21 BSch). Das Schiffahrtsobergericht wies die Berufung als unbegründet zurück (AZ: 22 U 39/22 BSch).

Der Tenor: Das Charlottenburger Amtsgericht habe die Klage zu Recht abgewiesen. Denn die Beklagten seien aufgrund des Verjährungseintritts gemäß § 214 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) berechtigt gewesen, etwaige Schadensersatzansprüche nach den §§ 3 und 7 Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG), § 823 Absatz 1 BGB gänzlich abzulehnen, so die Begründung des Erstgerichts. Die Berufungsinstanz meinte, dass der Entsorgungsbetrieb seine Schadensersatzklage in Gänze auf deliktische Ansprüche geltend machte. Somit stünden der Klägerin, so das Gericht weiter, keine vertraglichen Ansprüche zu.

Dies begründete das Berufungsgericht damit, dass der Entsorgungsbetrieb keine Vertragspartei des Transportvertrags über die Beförderung des Teerasphalts auf dem Schiffsweg gewesen sei. Die Klägerin habe selbst vorgetragen, dass sie nicht Absenderin der Ladung gewesen sei. Ein Umschlagsbetrieb, also hier der Entsorgungsbetrieb, der nicht Absender sei, nehme als Erfüllungsgehilfe die Absenderpflichten wahr. Anders formuliert: Er sei „Dritter“, dem gänzlich keine Vertragsansprüche zustünden, so das Berufungsgericht in seiner weiteren Urteilsbegründung. Irrelevant sei – anders als die Annahme des Erstgerichts –, dass „der Beklagte“ ausführender Frachtführer gewesen sei.

Zudem ergänzte das Berufungsgericht, dass sich das vom Schiffseigner und Schiffsführer in ihrer Berufungserwiderung genannte Unternehmen „R.“ dem hiesigen Gerichtsprozess nicht zuordnen lasse. Demzufolge sei für die Einordnung der eingetretenen Verjährung der § 117 Absatz 1 Nr. 7 BinSchG heranzuziehen. Die greifende Verjährungsfrist von einem Jahr beginne mit Ablauf des Jahres 2019 nach § 117 Absatz 2 BinSchG. Demzufolge endete sie mit Ablauf des Kalenderjahres 2020. Der Schadensersatzanspruch des Entsorgungsbetriebs sei prompt fällig gewesen. Die Formulierungen „entstanden“ (§ 199 Absatz 1 Nr. 1 BGB) und „fällig“ (§ 117 Absatz 2 BinSchG) verwende man grundsätzlich gleichbedeutend. Deliktische Ansprüche entstünden mit der Schadensentstehung beziehungsweise werden mit ihr fällig, so das Berliner Berufungsgericht in seinem weiteren Hinweisbeschluss.

Allerdings stellte das Berufungsgericht auch klar, dass selbst eine unzulässige Feststellungsklage den Verjährungseintritt erfolgreich hemme. Zudem betonte das Berufungsgericht, dass der Kläger die Verjährung nicht durch den beantragten Mahnbescheid erfolgreich hemmen konnte. Denn dieser sei dem Binnenschiffahrtsunternehmer nicht rechtswirksam zugestellt worden, weil der Kläger eine falsche Adresse verwendet habe. Darüber hinaus stellte das Berufungsgericht fest, dass der spätere Zugang des Mahnbescheids mit der nicht korrekten Anschrift dem Binnenschiffahrtsunternehmer „nicht demnächst“ im Sinne von § 167 Zivilprozessordnung (ZPO) zugegangen sei. (Anmerkung: Der § 167 ZPO regelt die Zustellung von Schriftstücken.) Darüber hinaus urteilte das Berliner Gericht, dass die Erhebung der Einrede der Verjährung nicht nach § 242 BGB aus Sicht des Binnenschiffahrtsunternehmers als rechtsmissbräuchlich anzusehen sei. Aus dem vorstehenden Grund

müsse sich der Binnenschiffahrtsunternehmer „nicht so behandeln lassen, als sei“ ihm der Mahnbescheid im November 2020 rechtswirksam überbracht worden.

Darüber hinaus hob das Berufungsgericht hervor, dass es dazu neige, dass der Binnenschiffahrtsunternehmer für die Betriebssicherheit des Binnenschiffs verantwortlich sei. Daraus folge, dass er sich über die Gewässertiefe beziehungsweise über die Schiffbarkeit informieren müsse. Die vorstehende Verantwortung umfasse jedoch nicht die Landseite. Für deren Sicherung sei der Eigentümer beziehungsweise der Betreiber verantwortlich. Vorstehendes gelte im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht. In diesem Zusammenhang dürfe der Binnenschiffer generell darauf vertrauen, dass die Wassertiefe am Anlegeort für die Beladung des Binnenschiffs und die damit einhergehende Absenkung des Binnenschiffs geeignet sei.

Demzufolge hätte der Entsorgungsbetrieb auf eine geringere Beladetiefe, die notwendig gewesen wäre, hinweisen müssen. Denn, so das Berufungsgericht, könne nicht von jedem Schiffsführer verlangt werden, regelmäßig die Wassertiefe zu eruiieren. Abschließend verwies das Berufungsgericht darauf, dass die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung für den Ruhlebener Altarm in § 21.02 Nr. 1.1.9 eine erlaubte Abladetiefe von 2,5 Meter vorsehe. Daraus folge, dass die beklagte Partei mit einer signifikanten Abweichung – wie sie vorliegend gegeben sein müsse – nicht zu rechnen gehabt habe.

Eckhard Boecker

Anzeige

Allianz Esa

Ihr Spezialist

für Technische Versicherungen
und Transportversicherungen

ALLIANZ-ESA.DE

Folgen Sie uns
auf LinkedIn!