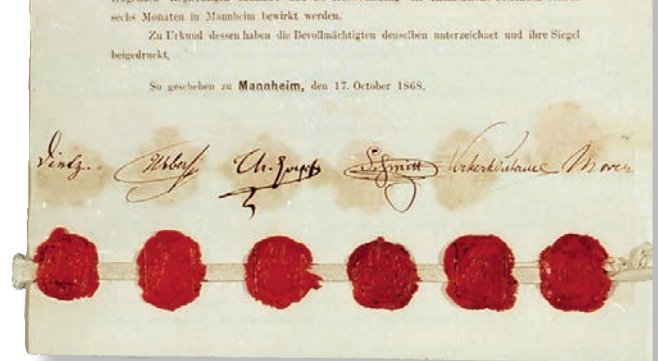


Anscheinsbeweis und Haftung im Schubvertrag



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

Gegenüber einem Eigentümer eines durch Verschulden der Besatzung des schiebenden Schiffes beschädigten geschobenen Schiffes kann der Schiffseigner des schiebenden Schiffes sich nicht auf vertragsrechtliche Haftungsausschlüsse berufen, wenn der geschädigte Eigentümer nicht Partei des Schubvertrages ist.

Die Tatsache, dass ein Schubboot ein vorgespanntes Schiff (Neubaukasko) auf eine in Schifffahrtskreisen bekannte Untiefe geschoben und dabei beschädigt hat, begründet einen Anscheinsbeweis für ein nautisches Verschulden zulasten des Schiffsführers (und damit des Schiffseigners) des schiebenden Schiffes. Der Anscheinsbeweis ist nicht widerlegt, wenn diese beweisfällig bleiben für die Behauptung, Ursache für das Havarieereignis seien zum Unfallzeitpunkt plötzlich auftretende, starke Winde gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht ist zuständig für deliktische Ansprüche aus einem Schiffsunfall, bei dem ein Schubschiff ein vorgespanntes Neubaukasko auf felsigen Grund geschoben und dabei beschädigt hat. Für das Havarieereignis gilt zwischen der geschädigten niederländischen Partei und dem deutschen Schädiger das deutsche Deliktsrecht (jus loci).

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes St. Goar vom 18. Oktober 2012, Az.: 4 C 8/11 BSchRh (in zweiter Instanz verglichen).

Vorbemerkung der Redaktion:

Beschädigt die Besatzung eines Schubschiffes ein vorgespanntes Schiff, Leichter oder Neubaukasko, dann stellen sich eine ganze Reihe von Rechtsfragen.

Ist das Schubboot gegen einen solchen Schaden versichert und wenn ja, unter welcher Police (siehe dazu BGH, ZfB 2015, Sammlung Seite 2377 ff)? Ist der Schubvertrag ein Frachtvertrag, was zur Obhutshaftung des Frachtführers (Schubboot) führt (dazu Berufungskammer der ZKR, ZfB 2014, Sammlung Seite 2270 ff)? Wie beurteilen sich Haftung und Versicherung, wenn das vorgespannte Schiff den gleichen Ausrüster, Schiffseigner oder Eigentümer hat wie das schiebende Schiff (Schwesterschiff, dazu OLG Rostock, ZfB 2012, Seite 2205 ff)? Die Besonderheit der vorliegenden Entscheidung liegt darin, dass der Rechtsvorgänger der Klägerin (Kaskoversicherer des Neubaukaskos) nicht in vertraglicher Beziehung zum Schiffseigner des Schubbootes stand. Der Kaskoversicherer des Neubaukaskos klagte aus übergegangenem Recht des Eigentümers. Das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar hat über die deliktischen Ansprüche des Rechtsnachfolgers des Eigentümers gegen den Schiffseigner des schiebenden Schiffes als zuständiges Gericht entschieden, die Havarie des gesamten Schubverbandes also als »Beschädigung« (Schiffsunfall) im Sinne des Artikels 34, II, lit. c.), iVm 34bis Mannheimer Akte angesehen. Da der beklagte Schiffseigner des Schubbootes nicht beweisen konnte, dass der Eigentümer des Neubaukaskos Vertragspartei des Schubvertrages über das Kasko war, hat das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar ausschließlich deliktische Vorschriften angewandt und Einwände aus dem Schubvertrag, insbesondere einen möglicherweise vereinbarten Haftungsausschluss, im Verhältnis zum Eigentümer nicht gelten lassen. Anders als etwa gegenüber seinem Vertragspartner kann der Schiffseigner, der im Verhältnis zum Eigentümer nicht Frachtführer ist, sich damit gegenüber dem geschädigten Eigentümer nicht zum Beispiel auf den üblicherweise vereinbarten Haftungsausschluss für Navigationsfehler/nautisches Verschulden berufen.

Im vorliegenden Fall ist das nautische Verhalten der Schiffsführung sogar haftungsbegründend und nicht haftungsverneinend. Das Rheinschiffahrtsgericht hat es aus der Tatsache der Festfahung prima facie nach den Regeln des Anscheinsbeweises als bewiesen angesehen, dass ein nautisches Verschulden der Schiffsführung vorliegt. Die volle Darlegungs- und Beweislast dafür, dass dies nicht der Fall ist, liegt beim Ausrüster des Schubbootes. Dieser konnte sich nicht erfolgreich entlasten.

Gegen das Urteil wurde durch die unterlegenen Beklagten Berufung zum Rheinschiffahrtsoberbergericht Köln eingelegt. Dort wurde die Sache in einem Termin zur mündlichen Verhandlung erörtert. Nach dieser Erörterung wurde ein Vergleich geschlossen, mit dem ein ganz überwiegender Teil der Schadenersatzforderung bezahlt wurde. Daraus lässt sich schließen, dass die Anspruchsbegründung des Rheinschiffahrtsgerichtes durch das Rheinschiffahrtsoberbergericht Köln nicht beanstandet wurde.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

In dem Rechtsstreit ... hat das Amtsgericht – Rheinschiffahrtsgericht – St. Goar durch den Direktor des Amtsgerichts Behrendt für Recht erkannt:

1. Die Beklagten zu 1) und 2) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 146.726,50 Euro nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26.05.2010 zu zahlen, wobei die Beklagten zu 1) und 2) gesamtschuldnerisch unbeschränkt persönlich haften, die Beklagte zu 1) zusätzlich dinglich mit einem am 26.05.2010 an S.B. »Talion« entstandenen Schiffsgläubigerrecht.
2. Die Beklagten zu 1) und 2) werden als Gesamtschuldner weiterhin verurteilt, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren i.H.v. 3.982,50 Euro zzgl. Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.05.2011 zu zahlen...
5. Der Streitwert wird auf 146.726,50 Euro festgesetzt.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um Schadenersatzansprüche aus einem Schiffsunfall, der sich am 26.05.2010 gegen 16.30 Uhr auf dem

Rhein bei Kilometer 636,6 in der Nähe der Ortschaft Unkel ereignet hat.

Zum Unfallzeitpunkt führte das Schubschiff SB »Talion«, dessen Ausrüsterin die Beklagte zu 1) war und dessen Schiffsführer der Beklagte zu 2), 2 Neubaukaskos (schwimmfähige Schiffsrümpfe aus Stahl ohne Motor und Führerhaus) auf dem Rhein zur Ablieferung in der Niederlande. Der Schiffskasko MS »Rasta I« wies eine Länge von 95,50 m, eine Breite von 11,45 m und eine Höhe von 5,5 m auf. Die Verdrängung betrug rund 600 t. Der Neubaukasko SL »Rasta II« war 76,5 m lang, 11,45 m breit und 5,5 m hoch. Er verdrängte rund 525 t.

Unter der Leitung des Beklagten zu 2) fuhr SB »Talion« mit den vorgespannten Neubaukaskos MS »Rasta I« und SL »Rasta II« am 26.05.2010 gegen 16.30 Uhr bei Rheinkilometer 636,6 in Höhe der Ortslage Unkel auf felsigen Grund, den in der Schifffahrt als Untiefe bekannten »Unkelstein«. Dabei wurde insbesondere der Neubaukasko MS »Rasta I« erheblich beschädigt. Der entstandene Schaden wurde kontradiktorisch mit 141.598,00 Euro ohne MWSt taxiert. Die Expertisekosten beliefen sich auf 5.128,50 Euro. Diese Schäden verlangt die Klägerin als führender Kaskoversicherer des Neubaukaskos MS »Rasta I« aus übergegangenem Recht von den Beklagten mit vorliegender Klage, nachdem eine außergerichtliche Regulierung nicht erzielt werden konnte.

Die Klägerin trägt vor, sie sei aus übergegangenem und abgetretenem Recht aktiv legitimiert, von den Beklagten den entsprechenden Schadenersatz zu fordern. Sie sei von den beteiligten Versicherern durch Führungsklausel in einer Police und zusätzlich durch Übertragung der Prozessführungsbezugnis im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft beauftragt und ermächtigt, im eigenen Namen die Regressansprüche der Versicherer gegen die Havarieverursacher gerichtlich durchzusetzen. Außerdem hätte die Schiffseignerin der Neubaukaskos MS »Rasta I« und SL »Rasta II« sämtliche Ansprüche gegen die Havarieverursacher, soweit nicht bereits kraft Gesetzes übergegangen, auf sie durch Abtretung übertragen. Die Tatsache, dass das vom Beklagten zu 2) gesteuerte und von der Beklagten zu 1) als Ausrüsterin gehaltene Schubboot SB »Talion« die vorgespannten Naubaukaskos

auf eine Untiefe geschoben hätte, begründe einen Anscheinsbeweis zu Lasten des Schiffsführers für ein nautisches Verschulden, dem die Beklagten nichts entgegenzusetzen hätten.

Die Klägerin beantragt daher, wie erkannt. Die Beklagten beantragen demgegenüber, die Klage abzuweisen.

Die Beklagten bestreiten die Aktivlegitimation der Klägerin und halten höhere Gewalt für unfallursächlich, weil angeblich stark böige Winde den Schubverband auf den sogenannten Unkelstein getrieben hätten. Den Beklagten zu 2) treffe daher keinerlei Verschulden, so dass eine Haftung der Beklagten zu 1) und 2) ausscheide. Schließlich sei auch vertraglich ein Haftungsausschluss vereinbart worden, der auch für die Klägerin bindend sei. Hinsichtlich der weiteren Darstellung des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Urkunden und Schriftsätze Bezug genommen. Das Gericht hat hinsichtlich der streitigen Parteibehauptungen, soweit sie für die Entscheidung des Rechtsstreits von Bedeutung erschienen, Beweis erhoben durch Einholung eines Gutachtens des Deutschen Wetterdienstes zu der Frage, ob zum Unfallzeitpunkt auf dem Rhein bei Unkel (Rheinkilometer 636,6) gegen 16.30 Uhr böige Winde oder sogar Sturmböen herrschten, gem. Verfügung vom 13.02.2012. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das amtliche Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 08.03.2012 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist im vollen Umfang begründet.

Die Beklagten haften gem. §§ 2, 3 des BSchG i.V.m. §§ 823, 831 BGB für den der Höhe nach unstrittigen Reparatur Schaden an dem Neubaukasko MS »Rasta I«.

Die Klägerin ist für die Geltendmachung dieses Schadens auch aktiv legitimiert. Sie hat zum einen Prozessstandschaftserklärungen aller mit der Schadensversicherung betreffend die Neubaukaskos MS »Rasta I« und SL »Rasta II« beteiligten Versicherungsunternehmen zur Akte gereicht, die die Klägerin ermächtigt haben, im eigenen Namen die Rechte der Versicherungsunternehmen aus übergegangenem Recht gegenüber den Beklagten geltend zu machen. Die entsprechenden Erklärungen vom 04.04.2011 wurden klägerseits zur Akte gereicht und sind inhaltlich nicht bezweifelt worden.

Im Übrigen hat die D.B.V. als Eigentümerin der Neubaukaskos MS »Rasta I« und SL »Rasta II« zum Unfallzeitpunkt ihre Rechte aus dem Schadensereignis gegenüber dem Eigentümer, Ausrüster und Schiffsführer sowie ggfls. weiteren Besatzungsmitgliedern des SB »Talion« Schiffahrtsgesellschaft W GmbH, L GmbH und Herrn R, unter dem 14.04.2011 an die Klägerin abgetreten. Diese Abtretung ist auch wirksam, weil sie hinreichend bestimmt ist und Gläubiger, Schuldner und Forderungsumfang detailliert und hinreichend genau bezeichnet. Anhaltspunkte für eine Unwirksamkeit dieser Abtretung, die klägerseits auch angenommen wurde, sind nicht ersichtlich.

Die D.B.V. war auch zur Abtretung ihrer Ansprüche berechtigt, weil sie als Eigentümerin zum Unfallzeitpunkt Rechtsinhaberin der

hier streitgegenständlichen Schadensersatzansprüche gewesen ist. Dies ergibt sich insbesondere aus dem endgültigen Lieferprotokoll des Schiffsbauers, der G LTD vom 23.02.2010. Danach hat die in Yalova (Türkei) ansässige Firma G LTD die Schubkombination unter Übertragung des vollen Eigentums, frei von Schäden, Kosten, Hypotheken pp. an die D.B.V. ansässig in Dordrecht, Niederlande, übertragen. In diesem Lieferprotokoll ist die D.B.V. auch als Käufer (Buyer) und die G LTD als Verkäufer (Seller) bezeichnet. Gleiches ergibt sich aus dem technischen Abnahmeprotokoll vom 23.02.2010.

Soweit die D.B.V. den aus den beiden Neubaukaskos hergestellten Koppelverband bereits im Januar 2010 an eine Käufergemeinschaft aus Belgien weiterveräußert hat, ändert dies an der Rechtslage nicht, weil sich dieser Kaufvertrag erst auf das von der D.B.V. hergestellte fertige Schiff (Schubverband) bezog und eine Übereignung erst nach dem Unfallereignis vom 26.05.2010 stattgefunden hat. Dies gilt umso mehr, als – wie oben bereits dargelegt – die D.B.V. erst durch den Vertrag vom 23.02.2010 selbst Eigentümerin der beiden Neubaukaskos geworden ist.

Daran ändern auch die beklagten vorgelegten BILL's OF LADING über die beiden Neubaukaskos nichts, sie belegen lediglich, dass die Schiffskaskos im Auftrag eines Firma Y B.V. aus Yalova nach Dordrecht in den Niederlanden verbracht worden sind. Ein BILL OF LADING ist zwar ein Konnossement, welches den schuldrechtlichen Herausgabeanspruch der Ware für den Konnossementsinhaber verbrieft, es beweist aber nicht ausdrücklich die Eigentümerschaft, denn der Inhaber des schuldrechtlichen Herausgabeanspruches muss nicht zwangsläufig der tatsächliche Eigentümer der Ware sein. Deshalb ist es in vorliegendem Fall im Ergebnis auch unerheblich, dass die D.B.V. in den BILL's OF LADING als Warenempfänger der beiden Neubaukaskos eingetragen ist. In diesem Zusammenhang ist auch ein Haftungsausschluss, der zwischen den am Transport beteiligten Unternehmen vereinbart gewesen sein soll, nicht von Bedeutung, da die D.B.V. an den Transportverträgen nicht beteiligt gewesen ist und sie mithin einen eventuell vereinbarten Haftungsausschluss sich gegenüber nicht gelten lassen muss. Zutreffend hat der Klägervertreter nämlich darauf hingewiesen, dass die sachenrechtliche Eigentumsfrage von den transportrechtlichen Verpflichtungen völlig unabhängig ist. Dazu und zu den weiteren sachenrechtlichen Argumenten zur Eigentumsfrage wird auf die zutreffenden Ausführungen des Klägervertreters in seinem Schriftsatz vom 15.12.2011 Bezug genommen. Deshalb haften die Beklagten im Ergebnis für das auf deutschem Boden entstandene Unfallereignis ausschließlich nach deutschem Deliktsrecht.

Die Tatsache, dass das Schubboot SB »Talion« die vorgespannten Neubaukaskos am 26.05.2010 bei Unkel auf eine in Schiffsfahrkreisen bekannte Untiefe (Unkelsteine) geschoben und dabei beschädigt hat, begründet einen Anscheinsbeweis zu Lasten des Schiffsführers für ein nautisches Verschulden. Diesen Anscheinsbeweis vermochten die Beklagten nicht zu widerlegen. Sie haben als einzige Erklärung für das Unfallereignis den Umstand vorgetragen, dass zum Unfallzeitpunkt plötz-

lich auftretende starke Winde geherrscht haben sollen, die derart heftig gewesen seien, dass hierdurch der Schubverband auf die Unkelsteine gedrückt worden sei, ohne dass es möglich gewesen sei, dieses durch Gegensteuern bzw. andere Manöver zu verhindern. Nun hat aber die durchgeführte Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts ergeben, dass es zum Unfallzeitpunkt derart starke Winde nicht gegeben hat.

Der Deutsche Wetterdienst hat in seinem Gutachten vom 08.03.2012 nachvollziehbar dargelegt, dass er aus den Wetterbeobachtungen vom Unfalltag an der Wetterwarte in Köln-Wahn und den Wetterstationen in Bonn-Roleber bzw. Bendorf darauf schließen kann, dass auch am Unfallort bei Unkel keine starken Winde geherrscht haben können. Am 26.05.2010 wurden zwischen 15.30 Uhr und 17.30 Uhr in Köln-Wahn eine mittlere Windgeschwindigkeit von 2,6 bis 5,4 m/s, in Bonn-Roleber eine solche von 1,0 bis 3,9 m/s und in Bendorf eine solche von 1,9 bis 4,1 m/s gemessen. Die Geschwindigkeit der Windböen betrug damals in Köln-Wahn 3,7 bis 8,5 m/s, in Bonn-Roleber 2,3 bis 7,0 m/s und in Bendorf 3,4 bis 7,8 m/s. Dies bedeutet, dass nach den entsprechenden Erfahrungen und Wetterbeobachtungen des Deutschen Wetterdienstes am Unfallort auch nur Windstärke 2 bis 3 herrschte (1,5 bis 5,4 m/s) und die Geschwindigkeit der Windböen im Bereich der Windstärke 3 und 4 (3,3 bis 7,9 m/s) lag. Dies bedeutet, dass durch die damals herrschenden Winde lediglich leichte Luftbewegungen entstanden sind, die in Böen maximal dazu in der Lage waren, Staub und loses Papier anzuheben sowie Zweige und dünne Äste zu bewegen. Keinesfalls waren derartige Winde in der Lage, ein Schiff aus seiner Richtung zu drängen. Dafür spricht allein die Lebenserfahrung. Wenn nämlich Schiffe auf den Ozeanen noch bei Windstärken zwischen 8 und 10 ihren Kurs halten können, dann muss dies erst recht auf dem Rhein bei Windstärken 3 bis 5 möglich sein, zumal auf dem Rhein kein nennenswerter Wellengang auftritt. Soweit die gegenteilige Auffassung beklagten weiter vertreten und diesbezüglich Zeugen angeboten worden sind, hatte das Gericht anheimgestellt, diese zum letzten Termin zur mündlichen Verhandlung zu stellen. Davon haben die Beklagten allerdings keinen Gebrauch gemacht. Den einzigen objektiven Zeugen, den Polizeibeamten S, hat der Unterzeichner telefonisch befragt, ob er persönlich am Unfalltag stärkere Windböen wahrgenommen habe. Dies wurde von ihm verneint, er habe nur die vom Schiffsführer angegebene Unfallursache aufgenommen. An besonders starke Windböen konnte sich der Zeuge S auch nicht erinnern.

Bei dieser Sachlage sind die Beklagten mit dem behaupteten Entlastungsargument beweisfällig geblieben, so dass der Anscheinsbeweis für ein nautisches Fehlverhalten des Beklagten zu 2) keinesfalls widerlegt wurde und sich damit an der Haftung der Beklagten nichts ändert.

Der geltend gemachte Schaden, der der Höhe nach auch unstrittig ist, war mithin antragsgemäß zuzusprechen. Dies gilt auch für die beanspruchten Zinsen und vorgerichtlichen Kosten, welche der Klägerin bzw. ihrer Rechtsvorgängerin nach §§ 280, 286, 288 BGB zustehen.