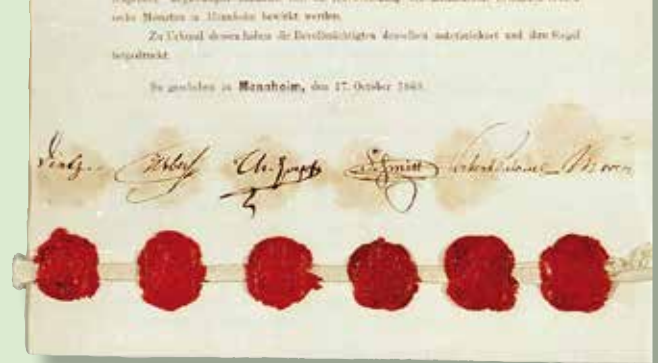


Lotsenhaftung und CLNI



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

Der Lotse wird verantwortlicher Schiffsführer, wenn ihm diese Stellung ausdrücklich übertragen wird. Dem ausdrücklichen Verlangen gleichgestellt ist die Mitteilung des Schiffsführer, dass er für die zu befahrende Strecke kein Schifferpatent besitze, oder die Tatsache, dass dem Lotsen, der weiß, dass außer ihm niemand an Bord das erforderliche Streckenpatent besitzt, das Steuerruder übergeben wird.

Auch der Lotse eines Binnenschiffes haftet in analoger Anwendung des Seelotsengesetzes gegenüber seinem Auftraggeber bei Ausübung der Lotsentätigkeit nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit und kann sich auf die Haftungsbeschränkung der §§ 4, 5i BinSchG (CLNI) berufen, soweit er den Schaden nicht absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Das Tatbestandsmerkmal »leichtfertig« meint einen besonders schweren objektiven Grad des Pflichtverstoßes, der über den der groben Fahrlässigkeit noch hinausgeht.

Grobe Fahrlässigkeit erfordert eine besondere grobe und auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt, wobei das Maß der Fahrlässigkeit in der konkreten Situation insbesondere nach den persönlichen Umständen, der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und Kenntnisstand des Beteiligten sowie nach den weiteren besonderen Umständen des Falles zu beurteilen ist. Der Begriff der groben Fahrlässigkeit ist also nicht ein ausschließlich objektiver, sondern es sind auch Umstände zu berücksichtigen, die die subjektive, personale Seite der Verantwortlichkeit betreffen. Es obliegt dem beklagten Lotsen, sich im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast durch den Vortrag konkreter Umstände zu entschuldigen und damit dem Schluss von dem groben Verstoß gegen eine berufliche Kardinalspflicht auf eine auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung die Grundlage zu entziehen.

Angesichts der nach wie vor deutlichen Diskrepanz zwischen dem Haftungsrisiko und der Höhe der Lotsengebühren und der gleichfalls unverändert festzustellenden Unmöglichkeit, dieses Risiko zu vernünftigen Prämien zu versichern, erfordert die Frage nach dem Haftungsmaßstab der Binnenlotsen für grob fahrlässiges Verhalten zur Fortbildung des Rechtes eine Entscheidung des Revisionsgerichtes.

Hat der Lotse die Einrede der Haftungsbeschränkung erhoben, ist der Geschädigte nicht darauf beschränkt, seine Ansprüche in einem schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren anzumelden. Wendet der Lotse ein, dass aus demselben Schadenereignis noch andere Ansprüche resultieren, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, kann das Gericht ein fiktives Verteilungsverfahren durchführen oder ein Vorbehaltsurteil nach § 305 a ZPO verkünden.

Grundurteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 27. April 2015, Az.: 22 U 1/14 RhSch (Rheinschiffahrtsgericht Kehl, Az.: 4 C 357/12 RhSchG) nicht rechtskräftig.

Vorbemerkung der Redaktion:

Das vorliegende Urteil, das nicht rechtskräftig ist, ist auf mehreren Ebenen von größtem Interesse für die Rechtsfortbildung im Binnenschiffahrtsrecht.

Das Gericht hatte über eine Havarie eines Fahrgastschiffes zu entscheiden, das unter der Führung eines Lotsen auf dem Oberrhein auf eine Bühne gefahren war, nachdem der anwesende Schiffsführer den vom Lotsen gewählten und eingeschlagenen Kurs kritisiert hatte.

Der beklagte Lotse war zum Zeitpunkt der Havarie 79 Jahre alt. Aufgrund seines hohen Alters und eines vor der Havarie erlittenen Schlaganfalles hat sich das Gericht intensiv mit der Frage beschäftigt, in welchem Maße die möglicherweise eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten des Lotsen, also seine subjektive Fähigkeit, die nautisch anspruchsvolle Situation zu bewältigen, bei der Bewertung des Verschuldensmaßstabes heranzuziehen ist.

Darüber hinaus macht das Gericht sehr detaillierte Ausführungen zu der Frage, wem Befehlsgewalt und Schiffsführung auf einem von einem Lotsen geführten Schiff obliegen. Nach Auffassung des Rheinschiff-

fahrtsobergerichtes Karlsruhe wird der Lotse praktisch verantwortlicher Schiffsführer, wenn er das Ruder übernimmt und weiß, dass kein Patentinhaber an Bord ist. Die Rechtsausführungen lassen sich ohne weiteres übertragen auf die in der Binnenschiffahrt sehr häufige Situation, dass ein Ablöser das Ruder oder die Schiffsführung übernimmt, also ein Schiffsführer, der nur für einen kurzen Streckenabschnitt und vorübergehend gegen Werklohn angestellt wird und nicht im Angestelltenverhältnis zum Schiffseigner steht. Daher sind die Ausführungen des Gerichtes möglicherweise auch auf vergleichbare Situationen übertragbar, in denen ein Schiffsführer handelt, der nicht Lotse, sondern lediglich Ablöser ist.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat sich aber auch zur Frage der Haftungsbeschränkung nach BinSchG, also auf der Grundlage des CLNI, geäußert. Die Haftungsbeschränkung nach Lotsgesetz führt dazu, dass für die beschränkte Haftung eines Lotsen nur der relativ kleine Spielraum zwischen grober Fahrlässigkeit einerseits und bewusster Leichtfertigkeit andererseits in Betracht kommt. Das Gericht steht also vor der Schwierigkeit zu bewerten, ob der Grad grober Fahrlässigkeit objektiv und subjektiv überschritten ist und damit der Lotse überhaupt haftet und ob andererseits der Verschuldensgrad der bewussten Leichtfertigkeit noch nicht erreicht ist, so dass

die Haftungsbeschränkung nach BinSchG greift. In diesem Zusammenhang wirft das Gericht die Frage auf, ob es vertretbar ist, einen Lotsen nach den vorstehend geschilderten Haftungsmaßstäben zur Verantwortung zu ziehen angesichts der Tatsache, dass die Bezahlung des Lotsen, also die Lotsengebühren, so niedrig sind, dass der Lotse sich gegen sein Haftungsrisiko allein aus wirtschaftlichen Gründen nicht versichern kann. Es ist dem Gericht ein deutliches Unbehagen anzumerken angesichts der Tatsache, dass der Lotse trotz des erheblichen Risikos seiner Tätigkeit bei analoger Anwendung des Lotsgesetzes nur in den Fällen einfacher Fahrlässigkeit vor der Haftung geschützt ist und nicht in Fällen grober Fahrlässigkeit – das Gericht sieht hier eine »deutliche Diskrepanz zwischen dem Haftungsrisiko und den Lotsengebühren« –, sowie angesichts der Tatsache, dass bei bewusster Leichtfertigkeit die Haftungsbeschränkung nach BinSchG entfällt und damit der Lotse in diesen Fällen einer für ihn wirtschaftlich nicht tragbaren unbeschränkten Haftung für die spezifischen Risiken seiner Tätigkeit unterliegt.

Von allgemeinem, über die Lotsentätigkeit hinausgehenden Interesse sind die Ausführungen zur Durchführung der Haftungsbeschränkung nach BinSchG/CLNI. Es ist eine typisch deutsch-rechtliche Besonderheit, dass die Haftungsbeschränkung auch im Wege der Einrede geltend gemacht wer-

den kann, also ohne dass ein Haftungs-fonds nach der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung errichtet wird. Die Entscheidung geht über diese bekannte Tatsache hinaus und hält es mit Stimmen in der Literatur (v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Auflage, § 5d BinSchG Rn. 65 f) für zulässig, im Rahmen des BinSchG ein »fiktives Verteilungsverfahren« durchzuführen. Man könne also ohne Fonderrichtung und ohne förmliches Verteilungsverfahren im Rahmen eines einfachen Klageverfahrens ermitteln, ob die behaupteten Ansprüche anderer Gläubiger zu einer Überschreitung der Höchsthaftungssumme führen können. Es bleibt mit größtem Interesse abzuwarten, wie sich der Bundesgerichtshof zu diesen höchst komplexen Fragen äußern wird, was der Fortentwicklung des Binnenschiffahrtsrechtes wertvolle Impulse von großer wirtschaftlicher Bedeutung geben könnte.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Grundurteil vom 27. Mai 2015:

Im Rechtsstreit ... hat das Rheinschiffahrtsobergericht ... für Recht erkannt:

1. Die Klage ist hinsichtlich des von dem Beklagten begehrten Schadenersatzes für die Folgen der streitgegenständlichen Havarie vom 17. April 2012 dem Grunde nach gerechtfertigt.
2. Die Revision wird zugelassen.

Aus den Gründen:

Die Klägerin nimmt den Beklagten nach einem Schiffsunfall aus abgetretenem und übergegangenem Recht auf Schadenersatz in Anspruch.

Die Klägerin ist der Versicherer des Fahrgastkabinenschiffs Bellriva, welches am 17.04.2012 um 03:27 Uhr im Plittersdorfer Grund bei Rhein-km 338,9 mit einer Buhne kollidierte, wodurch es erheblich beschädigt wurde. Die Bellriva hat eine Länge von 104,74 m, eine Breite von 11,61 m und einen Tiefgang von 1,40 m. Sie ist ausgerüstet mit zwei Hauptmaschinen mit einer Kraft von jeweils 648 PS und einem Bugstrahlruder mit 400 PS. Bei der Havarie war die B. mit 114 Passagieren und der Besatzung unterwegs von Basel nach Köln. Der 1933 geborene Beklagte, Lotse für den Oberrhein und neben dem Streckenpatent auch Inhaber des Radarpatents, stand zu diesem Zeitpunkt am Ruder des Schiffs. Schiffseignerin war die C. Der Beklagte hatte sich gegen 02.00 Uhr bei der Schleuse Iffezheim (Rhein-km 334,5) an Bord der Bellriva begeben, um diese bei einer vereinbarten Vergütung von 250,00 € bis Speyer zu begleiten. Der Schiffsführer D. besaß für den Streckenabschnitt von Iffezheim bis Mannheim kein Patent. Dieser führte noch die Talschleusung und die Ausfahrt aus der Kammer durch und übergab dem Beklagten bei km 336 das Steueruder der Bellriva. Diese Tätigkeit hatte der Beklagte in der Vergangenheit immer wie-

der für die Rechtsvorgängerin der Klägerin übernommen, vor dem Unfall zuletzt am 14.04.2012 auf der Bellriva bei einer Bergfahrt von Mannheim nach Iffezheim. Kurze Zeit nach Übernahme des Steuers durch den Beklagten kam starker Nebel auf. Der Beklagte steuerte das Schiff daraufhin anhand des Radarschirms in Radarfahrt, während der Zeuge D. die Fahrt auf dem separaten Tresco-Schirm beobachtete ...

2. Der Klägerin steht der geltend gemachte Anspruch dem Grund nach zu.

a) Die Klägerin ist nicht darauf beschränkt, ihre Ansprüche in einem schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren anzumelden. Hat der Beklagte – wie vorliegend der Fall – die Einrede der Haftungsbeschränkung erhoben, so hat das Prozessgericht bei der Beurteilung der Frage, in welcher Höhe der gegen den Beklagten geltend gemachte Anspruch besteht, mit Ausnahme des Falles des § 305a ZPO so zu verfahren, als sei ein Verteilungsverfahren eingeleitet worden. Es ist somit ein fiktives Verteilungsverfahren durchzuführen, in dem das Gericht nach Ermittlung der Haftungssumme gemäß §§ 5d Abs. 3 Satz 2 BinSchG, 23 Abs. 1 SVertO alle vom Beklagten dargelegten und bewiesenen, zu derselben Anspruchsklasse gehörenden Ansprüche Dritter zu berücksichtigen hat.

Erhebt der beklagte Schuldner die Einrede der Haftungsbeschränkung und begründet dies damit, dass gegen ihn neben der Klageforderung aus demselben Schadensereignis noch andere Gläubiger Ansprüche erheben würden, für die er ebenfalls die Haftung beschränken könne, und dass die Summen der insgesamt so gegen ihn gerichteten Ansprüche die jeweiligen Haftungshöchstbeträge überschreiten würden, hat das Prozessgericht allerdings nach § 305a ZPO die Möglichkeit, die Haftungsbeschränkung unberücksichtigt zu lassen und den Schuldner unter Vorbehalt der binnenschiffahrtsrechtlich beschränkten Haftung in voller Höhe zu verurteilen. Voraussetzung ist hierfür allerdings, dass die Erledigung des Rechtsstreits wegen der Ungewissheit über Grund und Höhe der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre (§ 305a Abs. 1 Satz 1 a.E. ZPO). Dies ist nur dann der Fall, wenn der Kläger die anderen vom Schuldner behaupteten Ansprüche dem Grund oder der Höhe nach bestreitet und das Gericht hierüber Beweis erheben müsste (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, § 5d BinSchG Rn. 69).

Ein solcher Fall ist hier jedoch nicht gegeben. Der Beklagte hat bislang seine Einrede nach § 5d Abs. 3 BinSchG nicht mit dem Vortrag von Ansprüchen Dritter unterlegt. Es ist deshalb nach dem Vortrag des Beklagten bislang kein – auch kein fiktives – Verteilungsverfahren durchzuführen. Ungeachtet dessen wäre die Klägerin in keinem Fall allein auf die Anmeldung ihrer Ansprüche in einem Verteilungsverfahren

zu verweisen: Bei dem Vortrag entsprechender Gegenansprüche ist entweder ein fiktives Verteilungsverfahren durchzuführen oder die Haftungsbeschränkung im Urteil vorzubehalten.

b) Die Berufung ist nicht deshalb unbegründet, weil sie nach Ansicht des Beklagten widersprüchlich und unschlüssig ist. Diesem ist zwar zuzugeben, dass die Beschränkung der Anfechtung in der Berufungsinstanz auf den Haftungshöchstbetrag gemäß § 5i BinSchG bei der Inanspruchnahme eines Lotsen auf den ersten Blick verwirren mag, weil der Lotse einerseits nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haftet, die Haftungsbeschränkung des Lotsen andererseits nach §§ 5b Abs. 1, 5c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG ausgeschlossen ist, wenn der Schaden auf einer Handlung beruht, die von dem Lotsen in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Jedoch ist insoweit zu sehen, dass die vorbeschriebene Einschränkung der Haftungsbeschränkung den Haftungsumfang des Lotsen erweitert und deshalb eine Beschränkung der Inanspruchnahme durch den Geschädigten nicht hindert. Zudem meint das Tatbestandsmerkmal »leichtfertig« einen besonders schweren objektiven Grad des Pflichtenverstoßes, der über den der groben Fahrlässigkeit noch hinausgeht (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, § 5b BinSchG Rn. 6).

c) Zutreffend und von der Berufung nicht in Zweifel gezogen hat das Rheinschiffahrtsgericht festgestellt, dass der Beklagte als Lotse der Rechtsvorgängerin der Klägerin aus einem Dienstvertrag oder dienstvertragsähnlichem Verhältnis verpflichtet war, den Schiffsführer während der Reise zu beraten. Nach der durchgeführten Beweisaufnahme stand für das Rheinschiffahrtsgericht zudem fest, dass dem Beklagten bei der Havarie nicht nur Beratungspflichten oblagen, sondern er verantwortlicher Schiffsführer der Bellriva war ... Der Lotse wird gemäß § 14 der Lotsenordnung für den Oberrhein verantwortlicher Schiffsführer, wenn ihm diese Stellung ausdrücklich übertragen wird oder der Schiffsführer erklärt, für den fraglichen Stromabschnitt kein Patent zu haben (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch –, ZfB 1995, Sammlung Seite 1565 ff.) Der Lotse hat auf ausdrückliches Verlangen den Befehl über die Mannschaft und das Steuerruder zu übernehmen. Als ausdrückliches Verlangen gilt auch die Mitteilung des Schiffsführers, dass er für die zu befahrende Strecke kein Schifferpatent besitzt. Ohne Rechtsfehler hat das Rheinschiffahrtsgericht K. in dem angefochtenen Urteil erkannt, dass die Übergabe des Steuerruders von dem Schiffsführer an den Lotsen, der weiß, dass außer ihm niemand an Bord das erforderliche Strecken-

patent besitzt, dem ausdrücklichen Verlangen des Schiffsführers im Sinne des § 14 der Lotsenordnung für den Oberrhein entspricht und die Übernahme des Steuers den Lotsen in dieser Lage zum verantwortlichen Schiffsführer macht.

d) Der Beklagte hat seine Pflichten als Schiffsführer aus § 1.04 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Schiff, Besatzung und Passagiere nicht zu gefährden, objektiv verletzt, als er die Bellriva am frühen Morgen des 17.04.2012 im Plittersdorfer Grund bei Rhein-Km 338,9 in ein Bühnenfeld steuerte, wo das Schiff mit mehreren Bühnen kollidierte und dabei erheblich beschädigt wurde. Dies wird von dem Beklagten zu Recht auch nicht in Abrede gestellt.

e) Das Fehlverhalten des Beklagten ist als grob fahrlässig zu werten. Da der Beklagte als Binnenlotse analog § 21 Abs. 3 des Gesetzes über das Seelotswesen nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zum Schadensersatz verpflichtet ist (vgl. BGH Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 –, BGHZ 107, 32-3), steht damit seine Haftung dem Grunde nach fest.

Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem, ungewöhnlich hohem Maß außer Acht lässt (vgl. Jauernig – Stadler, BGB, 14. Aufl. 2011, § 276 Rn. 33). Eine solche besonders schwere Sorgfaltspflichtverletzung liegt vor, wenn ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder beiseite geschoben wurden und dasjenige unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall sich jedem aufgedrängt hätte. Bei der groben Fahrlässigkeit handelt es sich um eine schlechthin unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigt (vgl. BGH NJW 1994, 2093-2094, Rn. 15, juris). Es gibt allerdings keine verkehrserforderliche Sorgfalt schlechthin. Vielmehr muss für das jeweilige Geschehen gefragt werden, welche Anforderungen an das Verhalten der Beteiligten nach der Anschauung des betreffenden Verkehrskreises typischerweise gestellt werden (vgl. BGH NJW 1972, 150, Rn. 11, juris und Staudinger – Caspers, BGB, 2014, § 276 Rn. 32 m.w.N.). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs gilt dabei für den Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht ein ausschließlich objektiver, nur auf die Verhaltensanforderungen des Verkehrs abgestellter Maßstab. Vielmehr sind auch Umstände zu berücksichtigen, die die subjektive, personale Seite der Verantwortlichkeit betreffen (vgl. BGHZ 10, 14, 17; Urteil vom 11. Juli 1967 – VI ZR 14/66 – VersR 1967, 909, 910 und seither). Danach erfordert grobe Fahrlässigkeit eine besonders grobe und auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt, wobei das Maß der Fahrlässigkeit in der konkreten Situation insbesondere nach den persönlichen Umständen,

der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und Kenntnisstand des Beteiligten wie den weiteren besonderen Umständen des Falles zu beurteilen ist (vgl. Staudinger – Caspers, a.a.O., Rn. 94, 95 m.w.N.).

aa) Nach dem Vortrag der Parteien und dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme ist dem Beklagten hieran gemessen ein objektiv grob fahrlässiger Pflichtverstoß vorzuwerfen. Zunächst steht zwischen den Parteien außer Streit, dass der Beklagte die Bellriva nach der Übernahme des Steuers am frühen Morgen des 17.04.2012 bald nach Beginn der Fahrt wegen des aufziehenden Nebels in Radarfahrt steuerte. Der Zeuge D. blieb im Steuerhaus, womit den Anforderungen an die Besetzung der Brücke bei der Radarfahrt gemäß § 6.32 Nr. 1 RheinSchPV genügt wurde. Ebenfalls außer Streit steht, dass der Beklagte von dem Zeugen D. darauf hingewiesen wurde, dass das Schiff nach der durch das Tresco-System auf der Grundlage der GPS-Daten angezeigten Position und der Fahrtrichtung einen aus dessen Sicht zu weit rechts liegenden Kurs befuhr. Diesen Kurs behielt das Schiff sodann bis zur Kollision bei ...

Als Lotse für den Oberrhein und Inhaber des Streckenpatents mussten dem Beklagten die Lage der Bühnen und der anzulegende Kurs für die gefahrlose Passage bekannt sein. Schließlich stellte seine besondere Streckenkenntnis den Grund dafür dar, warum dem Beklagten als Lotsen das Steuer und damit Befehl und Verantwortung für die Bellriva übergeben wurden. Zudem waren der Flusslauf und das Bühnenfeld auf dem Tresco-Schirm unstreitig klar und deutlich zu erkennen. Wenn der Beklagte gleichwohl ohne vorgetragene oder erkennbare Notwendigkeit einen Kurs wählte, der die Bellriva in das Bühnenfeld hineinsteuerte und damit zur Havarie führte, so stellt dies eine schlechthin unentschuld bare Pflichtverletzung dar, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigt. Insoweit schließt sich der Senat nach eigener Prüfung den überzeugenden Ausführungen des Rheinschiffahrtgerichts Kehl in dem angegriffenen Urteil an, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann.

Von einer geringfügigen und kurzfristigen Fehleinschätzung kann insoweit schon deshalb keine Rede sein, weil der Kollisionskurs ausweislich der aus den Tresco-Daten konstruierten Simulation der Fahrt der Bellriva 49 Sekunden vor der Havarie angelegt und trotz eines Hinweises des Zeugen D. von dem Beklagten nicht korrigiert wurde. Aber auch ohne diesen Hinweis stand dem Beklagten mehr als ausreichend Zeit zur Verfügung, den auf dem Tresco-Schirm deutlich als zu weit rechts liegenden Kurs zu ändern und die Kollision damit zu verhindern. Dass ihm dies nicht möglich gewesen wäre, hat der Beklagte nicht vorgetragen; Gründe hierfür sind auch sonst nicht ersichtlich.

Der Umstand, dass die Havarie zur Nachtzeit, bei Dunkelheit und dichtem Nebel stattgefunden hat, rechtfertigt keine andere Sichtweise. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der Beklagte das Schiff in Radarfahrt steuerte. Wenn dies, möglicherweise auch wegen einer nur unzureichenden Betonung des fraglichen Rheinstreckenabschnitts, eine besondere Schwierigkeit der Navigationsaufgabe begründet hätte, was der Beklagte allerdings konkret nicht vorgetragen hat, so hätte der Beklagte dem durch eine besonders umsichtige Fahrweise und Kursführung Rechnung tragen müssen. Insbesondere hätte er die Geschwindigkeit des Schiffes soweit drosseln müssen, dass eine gefahrlose Passage von Bühnenfeldern und Engstellen sichergestellt gewesen wäre, erforderlichenfalls die Fahrt auch abbrechen müssen.

bb) Wie bereits ausgeführt, erfordert grobe Fahrlässigkeit eine auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt, wobei das Maß der Fahrlässigkeit in der konkreten Situation insbesondere nach den persönlichen Umständen des Beteiligten und den weiteren besonderen Umständen des Falles zu beurteilen ist (vgl. Staudinger – Caspers, a.a.O., Rn. 94, 95 m.w.N.). Da der Beklagte vorliegend seine zentrale berufliche Kardinalspflicht als Lotse und verantwortlicher Schiffsführer, Schiff, Besatzung und Passagiere nicht zu gefährden, objektiv verletzt hat, ist der Schluss vom äußeren Geschehensablauf und dem Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf die inneren Vorgänge zulässig (vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2014 – IV ZR 90/13 –, Rn. 20f., juris). Danach musste die Klägerin entgegen der Ansicht des Beklagten nicht weiter zu den persönlichen Umständen, der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und Kenntnisstand des Beklagten wie den weiteren besonderen Umständen des Falles vortragen und führt insbesondere der Umstand, dass sein Versagen für alle Beteiligten völlig unerklärlich war und ist, nicht zu einem Freiwerden des Beklagten von der Haftung für die Folgen der Havarie. Vielmehr oblag es dem Beklagten im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, sich durch den Vortrag konkreter Umstände zu entschuldigen und damit dem Schluss von dem groben Verstoß gegen eine berufliche Kardinalspflicht auf eine auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung die Grundlage zu entziehen (vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2014 – IV ZR 90/13 –, Rn. 21, juris).

Besondere, in der Person des Beklagten liegende Umstände, die im vorliegenden Fall ein grob fahrlässiges Verhalten in subjektiver Hinsicht entschuldigen könnten, hat dieser jedoch, entgegen der Ansicht des Rheinschiffahrtgerichts, weder konkret vorgetragen noch unter Beweis gestellt – solche Umstände sind auch sonst nicht zu erkennen.

Im Verfahren erster Instanz haben sowohl die Klägerin als auch der Beklagte eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten am Tag der Havarie bestritten. Gegen eine solche Beeinträchtigung spricht zudem auch der Umstand, dass dem Beklagten seine Tauglichkeit als Schiffsführer nur vier Wochen vor der Havarie durch Dr. M./Straßburg bescheinigt worden war. Entgegen der Ansicht des Vorgerichts kann eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten auch nicht aus dem neurologisch-psychiatrischen Gutachten des Dr. Bellriva vom 04.02.2013 geschlossen werden, weil der Beklagte zwischen der Havarie und der entsprechenden neurologisch-psychiatrischen Untersuchung am 27.12.2012 unstreitig (...) erlitten hat und anschließend (...) behandelt wurde.

Den Protokollen der Vernehmungen des Beklagten durch die Polizei am frühen Morgen des Unfalltags um 06.45 Uhr und nachfolgend erneut um 10.03 Uhr sind kei-

ne Auffälligkeiten im Hinblick auf mögliche gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten zu entnehmen. Vielmehr sind vor allem in dem Protokoll der polizeilichen Vernehmung von 10.03 Uhr sehr detaillierte Angaben des Beklagten festgehalten, die in sich schlüssig das Bild eines vollständig orientierten Schiffsführers zeigen. Die Bekundungen des vernehmenden POK W., der den Beklagten in seinem Vermerk vom 19.04.2012 nach seinem Eindruck unmittelbar nach der Havarie als gebrechlich und auffallend unbeteiligt geschildert hat, sind nicht geeignet, eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten zu belegen, die im Rahmen der gebotenen Gesamtbetrachtung ein grob fahrlässiges Verhalten entschuldigen würde. Denn die Wahrnehmungen des POK W. stammen aus einer Situation, in der der Beklagte bei verständiger Würdigung unter dem Eindruck des Unfallgeschehens, der Havarie des von ihm gesteuerten Personenschiffs, des Wassereintruchs, der Evakuierung der

Passagiere und eines massiven Rettungseinsatzes stand. Schon angesichts dieser Ausnahmesituation sind die Wahrnehmungen des POK W. vom Verhalten des Beklagten nicht geeignet, einen Schluss auf den gesundheitlichen Zustand des Beklagten vor der Havarie tragfähig zu begründen ...

4. Die Revision war zuzulassen, da die Frage nach dem Haftungsmaßstab der Binnenlotsen für grob fahrlässiges Verhalten angesichts der nach wie vor deutlichen Diskrepanz zwischen dem Haftungsrisiko und den Lotsgebühren und der gleichfalls unverändert festzustellenden Unmöglichkeit, dieses Risiko zu vernünftigen Prämien zu versichern (vgl. BGH, Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 –, BGHZ 107, 32-39, Rn. 18; ZfB 1989, Sammlung Seite 1256 ff.) zur Fortbildung des Rechts eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert, § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO ...

*Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v. Waldstein, Mannheim*

Grundurteil des **Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 27. April 2015**, Az.: 22 U 1/14 RhSch (Rheinschiffahrtsgericht Kehl, Az.: 4 C 357/12 RhSchG) nicht rechtskräftig.

Grundurteil vom 27. Mai 2015:

Im Rechtsstreit ... hat das Rheinschiffahrtsobergericht ... für Recht erkannt:

1.

Die Klage ist hinsichtlich des von dem Beklagten begehrten Schadenersatzes für die Folgen der streitgegenständlichen Havarie vom 17. April 2012 dem Grunde nach gerechtfertigt.

2.

Die Revision wird zugelassen.

Gründe:

I.

Die Klägerin nimmt den Beklagten nach einem Schiffsunfall aus abgetretenem und übergegangenem Recht auf Schadenersatz in Anspruch.

Die Klägerin ist der Versicherer des Fahrgastkabinenschiffs Bellriva, welches am 17.04.2012 um 03:27 Uhr im Plittersdorfer Grund bei Rhein-km 338,9 mit einer Buhne kollidierte, wodurch es erheblich beschädigt wurde. Die Bellriva hat eine Länge von 104,74 m, eine Breite von 11,61 m und einen Tiefgang von 1,40 m. Sie ist ausgerüstet mit zwei Hauptmaschinen mit einer Kraft von jeweils 648 PS und einem Bugstrahlruder mit 400 PS. Bei der Havarie war die Bellriva mit 114 Passagieren und der Besatzung unterwegs von Basel nach Köln.

Der 1933 geborene Beklagte, Lotse für den Oberrhein und neben dem Streckenpatent auch Inhaber des Radarpatents, stand zu diesem Zeitpunkt am Ruder des Schiffs. Schiffseignerin war die C. Der Beklagte hatte sich gegen 02.00 Uhr bei der Schleuse Iffezheim (Rhein-km 334,5) an Bord der Bellriva begeben, um diese bei einer vereinbarten Vergütung von 250,00 € bis Speyer zu begleiten. Der Schiffsführer D. besaß für den Streckenabschnitt von Iffezheim bis Mannheim kein Patent. Dieser führte noch die Talschleusung und die Ausfahrt aus der Kammer durch und übergab dem Beklagten bei km 336 das Steueruder der Bellriva. Diese Tätigkeit hatte der Beklagte in der Vergangenheit immer wieder für die Rechtsvorgängerin der Klägerin übernommen, vor dem Unfall zuletzt am 14.04.2012 auf der Bellriva bei einer Bergfahrt von Mannheim nach Iffezheim. Kurze Zeit nach Übernahme des Steuers durch den Beklagten kam starker Nebel auf. Der Beklagte steuerte das Schiff daraufhin anhand des Radarschirms in Radarfahrt, während der Zeuge D. die Fahrt auf dem separaten Tresco-Schirm beobachtete.

Mit der dem Beklagten am 16.07.2012 zugestellten Klage hat die Klägerin zunächst Zahlung von 85.933,59 € begehrt. Mit dem Beklagten am 08.10.2012 zugestellten Schriftsatz vom 26.09.2012 erweiterterte die Klägerin die Klage um 55.627,15 €. Mit Schriftsätzen vom 02.12.2013 und vom 05.12.2013, die dem Beklagten am 16.12.2013 zugestellt wurden, erweiterterte die Klägerin die Klage um 226.219,30 € und um 125.840,42 €.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, dass der Beklagte den Unfall grob fahrlässig verursacht habe und deshalb zum Schadenersatz verpflichtet sei. Sie hat hierzu vorgetragen, dass dem Beklagten bekannt gewesen sei, dass Schiffer D. für den Streckenabschnitt kein Rheinschifferpatent gehabt habe, so dass der Beklagte gemäß § 14 Ziffer 3 Lotsenordnung für den Oberrhein verantwortlicher Schiffsführer im Sinne von § 2 RheinSchPVO gewesen sei.

Der Beklagte habe sich grob fahrlässig verhalten. Schiffsführer D. habe auf dem mitlaufenden Tresco gesehen, dass die Bellriva einen Kurs zu nah am rechten Ufer gefahren sei. Er habe den Beklagten daher mit Blick auf den Tresco gefragt, ob der Beklagte wisse, was er mache. Der Beklagte habe dies mit der Aussage beantwortet, schon zu wissen, was er tue, anstatt die Frage zum Anlass zu nehmen, den Kurs zu überprüfen. Hätte er dies getan, hätte er den gefährlichen Kurs bemerken und den Unfall vermeiden können. Gut eine Minute nach der Frage und zurückgelegten etwa 400 Metern sei sich Schiffsführer D. aufgrund des 1200 m Radarschirms und des separaten Tresco-Bildes sicher gewesen, dass der Weg falsch sei und habe sich entschieden einzugreifen und den Beklagten nicht weiter gewähren zu lassen. In unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang habe man jedoch im Steuerhaus bereits eine Berührung mit einer Kribbe gespürt. Wegen einer hohen Geschwindigkeit von 21 km/h sei das Schiff auch noch über die beiden nachfolgenden Kribben gerutscht. Hätte der Beklagte aufgrund der Frage von D. eine Minute vor dem Unfall den Kurs überprüft, anstatt sie als lästig und unqualifiziert abzutun, hätte er seinen Irrtum bemerken müssen und den Unfall vermieden. Dies stelle insgesamt ein grob fahrlässiges und angesichts 114 schlafender Passagiere auch leichtfertiges und rücksichtsloses Fehlverhalten als Schiffsführer dar, so dass auch die Haftungsbeschränkung nach § 5b BinSchG nicht eingreife. Durch den Unfall seien der Schiffseignerin die mit der Klage geltend gemachten Schäden entstanden, die ihr die Klägerin erstattet habe.

Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 85.933,59 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozent-

punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen; weitere 55.627,15 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen; weitere 226.219,30 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen; weitere 125.840,42 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen,

hilfsweise ihm nach § 305a ZPO vorzubehalten, das Recht auf Beschränkung der Haftung gemäß §§ 4-5n BinSchG geltend zu machen, wenn ein Fonds nach § 5d BinSchG errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Insoweit hat der Beklagte die Einrede des § 5d Abs. 3 BinSchG erhoben.

Er hat vorgetragen, ihm sei nicht bekannt gewesen, dass der Schiffsführer D. in dem Unfallabschnitt über kein Schifferpatent verfügt habe. Er sei jeweils nur als Lotse und nautischer Berater der Schiffsführung an Bord gekommen und nicht als verantwortlicher Schiffsführer. Aus diesem Grund habe er sich auch nicht als verantwortlicher Schiffsführer ins Bordbuch eingetragen. Die Eintragung im Bordbuch als Lotse sei verbindlich. Auch aus der vereinbarten Vergütung von 250,00 € ergebe sich, dass er lediglich als Lotse tätig gewesen sei. Für Aufträge zur Führung eines Schiffs sei er nicht versichert und nehme solche daher auch nicht an. Den Unfall habe er jedenfalls nicht grob fahrlässig verursacht. Die Talgeschwindigkeit habe etwa 15 km/h betragen. Der Schiffsführer D. habe den auf 800 m eingestellten Radarbereich zunächst auf 1.600 m, dann auf 500 m und erneut auf 800 m verändert, wodurch er irritiert worden sei. Auch sei das Steuerhaus von D. hell erleuchtet worden, so dass er letztlich die Position des Schiffs nicht mehr habe klar erkennen können. Gesundheitlich sei er in der Lage gewesen, das Schiff zu führen. Man könne ihm allenfalls vorwerfen, dass er sich möglicherweise dem Verstellen des Radars durch D. nicht entschieden genug widersetzt habe. Dies sei jedoch keine grobe Fahrlässigkeit. Grob fahrlässig habe allenfalls die Rechtsvorgängerin der Klägerin gehandelt, die aus wirtschaftlichen Motiven mit D. einen Schiffsführer eingesetzt habe, ohne dass dieser das erforderliche Patent habe.

Der Beklagte hat die einzelnen Schadenspositionen für unsubstantiiert gehalten und bestritten, dass die Klägerin an die Eignerin die geltend gemachten Beträge bezahlt habe und dass die geltend gemachten Schadenspositionen durch die

streitgegenständliche Kollision bedingt seien. Seine Haftung sei in jedem Fall gemäß § 5i BinSchG auf eine Höchstsumme von 117.464,00 € beschränkt.

Das Gericht erster Instanz hat die Strafakten des Amtsgerichts Kehl beigezogen. (...)

Mit Urteil vom 16.06.2014 hat das Rheinschiffahrtsgericht Kehl die Klage abgewiesen. Die Klägerin habe nicht bewiesen, dass dem Beklagten in subjektiver Hinsicht der Vorwurf grober Fahrlässigkeit gemacht werden könne.

Nach der durchgeführten Beweisaufnahme stehe für das Gericht fest, dass dem Beklagten zum Zeitpunkt der Kollision nicht lediglich Beratungspflichten, sondern die Einhaltung der Pflichten eines Schiffsführers oblagen. Die Beweisaufnahme habe auch den Vortrag der Klägerin bestätigt, dass der Beklagte umfassende Kenntnis davon hatte, dass kein Besatzungsmitglied das Rheinschifferpatent für die Strecke zwischen Iffezheim und Mannheim hatte, so dass er mit der Übergabe des Steuerruders im Sinne von § 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verantwortlicher Schiffsführer der Bellriva wurde. Der Beklagte habe insbesondere positiv gewusst, dass der Schiffsführer D. das Patent nicht hatte.

Der Beklagte habe seine Pflichten als Schiffsführer auch objektiv verletzt. In dieser Funktion hatte der Beklagte gemäß § 1.04 RheinschiffahrtspolizeiVO die Pflicht, alle Vorsichtsmaßregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt gebieten, um insbesondere die Gefährdung von Menschenleben, die Beschädigung anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, der Ufer, der Regelungsbauwerke sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße oder an ihren Ufern zu vermeiden. Hiergegen habe er verstoßen, indem er von der vorgegebenen Trasse abwich und gegen Kribben fuhr.

Der Beklagte habe auch schuldhaft gehandelt, da er die Kollision hätte vermeiden können, indem er den Kurs des Schiffs der korrekten Fahrtrasse, die auf dem Tresco erkennbar war, angepasst hätte.

Das Fehlverhalten des Beklagten sei in objektiver Hinsicht auch als grob fahrlässig zu werten. Nur bei grober Fahrlässigkeit sei der Beklagte der Klägerin analog § 21 Abs. 3 des Gesetzes über das See- und Luftverkehrsgesetz zum Schadensersatz verpflichtet (vgl. BGH Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 –, BGHZ 107, 32-3, »Friedmann«; ZfB 1989, Sammlung Seite 1256 ff.). Grob fahrlässig handele, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in hohem Grade außer Acht lasse, nicht bedenke, was jedem unter den gegebenen Umständen einleuch-

ten muss, und die an ihn in der konkreten Situation gestellten Pflichten in einem das gewöhnliche Maß erheblich übersteigenden Umfang verletze. In objektiver Hinsicht sei dies zweifelsfrei zu bejahen, weil die drohende Kribbenberührung über einen längeren Zeitraum erkennbar war und es sich daher nicht um ein bloßes Augenblicksversagen handelte. Es komme noch erschwerend hinzu, dass der Beklagte auf einen Vorhalt des Schiffers D. nicht angemessen reagiert habe.

Jedoch habe die Klägerin nicht zur Überzeugung des Gerichts nachgewiesen, dass dem Beklagten auch subjektiv der Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit gemacht werden kann. Anders als die einfache Fahrlässigkeit sei die grobe Fahrlässigkeit nicht nur nach einem objektiven Maßstab zu bemessen, sondern es sei auch auf das dem Betroffenen subjektiv vorzuwerfende Verhalten unter Berücksichtigung seiner individuellen Fähigkeiten abzustellen. Subjektive Besonderheiten könnten im Einzelfall im Sinne einer Entlastung von dem schweren Vorwurf der groben Fahrlässigkeit ins Gewicht fallen. Es kommt daher auch darauf an, ob der Schädigende nach seinen individuellen Fähigkeiten die objektiv gebotene Sorgfalt erkennen und erbringen konnte. Insofern treffe ebenfalls die Klägerin die Darlegungs- und Beweislast, wenn gleich auch regelmäßig vom äußeren Geschehensablauf und dem Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf die inneren Vorgänge und deren gesteigerte Vorwerfbarkeit geschlossen werden könne. Bleibe der Grund für einen schweren objektiven Sorgfaltsverstoß indessen offen, könne das subjektive Element der groben Fahrlässigkeit nicht angenommen werden.

Vorliegend bestünden Besonderheiten, die nach Auffassung des Gerichts nicht den zwingenden Schluss zuließen, der Beklagte habe auch subjektiv unentschuldig gehandelt. Dem Beklagten, der im Spätjahr 2011 (...) erlitten habe, was der Rechtsvorgängerin der Klägerin bekannt gewesen sei, war noch im März 2012 von Dr. M., Straßburg, die psychische und physische Tauglichkeit für die Rheinschiffahrt erteilt worden. Allerdings habe der den Beklagten unmittelbar nach dem Unfall vernehmende Beamte POK W. festgestellt, dass der Beklagte kein Interesse für den Sachverhalt gezeigt habe und sehr gebrechlich gewirkt habe. Es sei aufgrund der Gesamtumstände fraglich, ob der Beklagte in der Lage sei, ein Schiff ordnungsgemäß zu führen. Der Beklagte habe seinen Fragen nur schwer folgen können. Dieser habe zerstreut und nicht geschockt gewirkt. Bei einer auf Veranlassung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durchgeführten amtsärztlichen Untersuchung des Beklagten am 27.12.2012 habe der Facharzt für Neurologie Dr. Bellriva, K., beim Beklagten erhebliche kognitive Defizite mit ausgeprägten Merkfähigkeitsstörungen und

Gedächtnisstörungen, hochgradige Störungen exekutiver Funktionen verbunden mit einer erheblichen Kritikminderung sowie eine gänzlich fehlende Einsicht in diese Defizite festgestellt. Eine Tätigkeit als Schiffsführer und als Lotse sei aus neurologischer und psychiatrischer Sicht nicht zu verantworten.

Gegen dieses ihr am 27.06.2014 zugestellte Urteil wendet sich die Klägerin mit der am 16.07.2014 bei Gericht eingegangenen und mit Schriftsatz vom 22.08.2014, Eingang bei Gericht an diesem Tag, begründeten Berufung. Sie beantragt damit nun unter Änderung ihres ursprünglichen Begehrens den Beklagten unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils zu verurteilen, an die Klägerin Schadensersatz in Höhe von 100.000 RE im Sinne des § 5I BinSchG nach Multiplikation mit dem Kurs des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds (XDR) am Tag des Urteilserlasses nebst Zinsen in Höhe von 4% seit dem 17.04.2012 zu zahlen.

Zu Unrecht habe das Rheinschiffahrtsgericht Kehl das Versagen des Beklagten als krankheitsbedingt angesehen und deshalb den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit in subjektiver Hinsicht entfallen lassen. Derartige krankheitsbedingte Einschränkungen seien von dem Beklagten gar nicht vorgetragen worden und tatsächlich auch nicht gegeben gewesen. Soweit das Gericht sich insoweit auf das Ergebnis der amtsärztlichen Untersuchung durch Dr. Bellriva am 27.12.2012 bezogen habe, habe es nicht berücksichtigt, dass der Beklagte zwischen der Havarie und der Untersuchung (...) erlitten habe. Sein Zustand am 27.12.2012 sei durch (...) geprägt gewesen und lasse deshalb keine Rückschlüsse auf seinen Zustand im Havariezeitpunkt zu. Soweit POK W. den Beklagten unmittelbar nach der Havarie als gebrechlich und auffallend unbeteiligt geschildert habe, könne hierauf ebenfalls keine krankheitsbedingte Einschränkung des Beklagten gestützt werden. Denn der Beklagte habe verständlicherweise unter Schock gestanden und POK W. nicht die erforderliche medizinische Qualifikation, um eine weitergehende Einschränkung oder Beeinträchtigung des Beklagten zu diagnostizieren.

Der Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil. Der Antrag sei bereits unzulässig, weil er Zahlung eines erst in der Zukunft bestimmaren Betrages fordere. Zudem habe die Klägerin keinen Anspruch auf die Haftungsbeschränkungssumme. Vielmehr habe der Beklagte das Recht, seine Haftung zu beschränken. Die Klägerin könne dann allenfalls die von ihr behauptete Forderung beim Fonds anmelden, müsse sich aber die Haftungssumme mit den anderen Gläubigern im Rahmen des schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens teilen. Indem die Klägerin einen Anspruch nur

noch im Rahmen der beschränkten Lotsenhaftung gemäß § 5i BinSchG erfolge, teile sie die Auffassung des Rheinschiff-fahrtsgerichts, nach der ein qualifiziertes Verschulden nicht vorliegt. Denn andernfalls wäre die Haftungsbeschränkung gemäß § 5 b BinSchG ausgeschlossen. Damit sei die Berufung aber bereits unbegründet, weil widersprüchlich und unschlüssig.

Die Nachfahrt der Bellriva vom 17.04.2012 bleibe geheimnisvoll. Fest stehe, dass es dunkel und neblig gewesen sei, mithin das Schiff nur mit Radarhilfe geführt werden konnte. Fest stehe auch, dass der zu befahrende Rheinabschnitt, vor allem wegen starker Strömung, einer Vielzahl von Strombiegungen und großer Buhnenfelder zu Recht als eine der nautisch anspruchsvollsten und gefährlichsten Stromstrecken gelte. Das meiste stehe indes nicht fest. Sei der Beklagte nur Rudergänger oder verantwortlicher Schiffsführer gewesen oder lediglich nautischer Berater des verantwortlichen Schiffsführers D.? Seien die Eintragungen im Bordbuch richtig oder falsch, konstitutiv oder deklaratorisch? Wer wusste was von der Patentierung der Übrigen und was wurde darüber gesprochen? War der Beklagte krank oder nicht? Wer hat wen bei der Schiffsführung behindert oder irritiert?

Fehl gehe das Rheinschiffahrtsgericht, soweit es das Verhalten des Beklagten als objektiv grob fahrlässig gewürdigt habe. Zwar sei die Buhnenberührung grundsätzlich als nautischer Fehler anzusehen; jeder erfahrene (und ehrliche) Schiffsführer am Oberrhein müsse aber zugeben, dass ihm dergleichen schon passiert, er »eine Buhne erwischt oder sich darauf sogar festgefahren« habe. Das Rheinschiffahrtsgericht habe seine entsprechende Überzeugung mit der Annahme begründet, dass die Kribbenberührung über einen längeren Zeitraum erkennbar gewesen sei. Diese Annahme sei aber unzutreffend. Fahrgastschiffe wie die Bellriva seien die schnellsten Schiffe auf dem Rhein und die fragliche Strecke unterhalb der Schleuse Iffezheim die Rheinstrecke mit der höchsten Strömungsgeschwindigkeit überhaupt. Hier gehe es schnell. Die vom Rheinschiffahrtsgericht insoweit genannte Vorauslinie sei insoweit nutzlos, weil ein Schiff wegen der vielen Strombiegungen des Rheins im fraglichen Streckenabschnitt nicht nach dieser Linie navigiert werden könne. Die Linie zeige nämlich hier immer entweder auf ein Ufer oder Buhnenfeld und sei deshalb als Navigationshilfe unbrauchbar. Da die Buhnen im fraglichen Streckenbereich zudem weder mit Radartönen noch mit sonstigen Kennzeichen versehen seien, müsse der Schiffsführer »interpolieren«. Wenn dabei eine geringfügige und kurzfristige Fehleinschätzung passiere, dann sei dies noch keine grobe Fahrlässigkeit.

Soweit die Berufung bemängelt, dass der Beklagte im Verfahren vor dem Rheinschiffahrtsgericht nicht vorgetragen habe, sein Versagen sei krankheitsbedingt gewesen, das Gericht deshalb hierauf seine Entscheidung nicht stützen dürfen, sei dies rechtlich unzutreffend. Es liege in der Besonderheit der Erkrankung des Beklagten, dass er sich für kerngesund und fehlerfrei halte. Wenn es dem Beklagten aber krankheitsbedingt nicht möglich sei, seine Krankheit zu erkennen, »so könne kein Prozessrecht der Welt ihm hieraus einen Nachteil machen«.

Auch die Würdigung der Aussagen der Zeugen D. und F. durch das Rheinschiffahrtsgericht sei unrichtig. Denn das Gericht habe bei der Beurteilung der Glaubwürdigkeit des Zeugen D. dessen massives Eigeninteresse am Ausgang des Verfahrens nicht beachtet. Denkfehlerhaft seien auch die Ausführungen des Gerichts zur Bewertung der Aussage des Zeugen F.. Das Gericht halte dessen Angaben, deshalb für glaubhaft, weil er angab, dass es der Verpflichtung des Beklagten als Lotsen nicht bedürft hätte, wenn andere Mitglieder der Besatzung ein Oberrheinpateht gehabt hätten. Dabei verkenne das Gericht aber das Berufsbild des Lotsen, der eben kein Ablöser sei.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen und sonstigen Aktenteile Bezug genommen. Das Gericht hat Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme des aus den Tresco-Daten konstruierten Films der Fahrt der Bellriva vor, während und nach der Havarie (DVD, K5).

II.

Der Klägerin steht gegen den Beklagten der geltend gemachte Anspruch aus abgetretenem/übergeleitetem Recht dem Grunde nach zu.

Da zwischen den Parteien nicht lediglich der Umfang der Haftung des Beklagten dem Grunde nach streitig ist, sondern auch der Betrag des sich daraus haftungsausfüllend ergebenden Schadens, letzterer aber anders als die Haftung der Beklagten dem Grunde nach noch nicht entscheidungsreif ist, macht der Senat von der Möglichkeit Gebrauch, über die zwischen den Parteien strittige Frage der grundsätzlichen Haftung des Beklagten für die Folgen der Havarie durch Grundurteil (§ 304 Abs. 1 ZPO) vorab zu entscheiden.

1. Die Berufung ist zulässig.

a) Die Klägerin hat mit der Änderung ihres Antrags die Anfechtung zulässigerweise auf einen Teil des Streitgegenstandes beschränkt (vgl. Zöller-Gummer/Heßler, ZPO, § 520 Rn. 29) und damit dem hilfsweisen

Verteidigungsvorbringen des Beklagten Rechnung getragen.

b) Der mit der Berufung gestellte Antrag ist auch hinreichend bestimmt. Grundsätzlich ist ein Leistungsantrag hinreichend bestimmt, wenn er den erhobenen Anspruch konkret, d.h. beziffert und gegenständig, bezeichnet, den Rahmen der gerichtlichen Entscheidungsbefugnis abgrenzt und damit Inhalt und Umfang der materiellen Rechtskraft der begehrten Entscheidung abgrenzt. Grundsätzlich muss ein Zahlungsantrag bei der Leistungsklage deshalb die geforderte Summe angeben. Ausnahmsweise kann die Angabe eines lediglich bestimmbar Betrags im Zahlungsantrag allerdings ausreichen, wenn die Berechnung anhand allgemeinkundiger Daten ohne weiteres möglich ist (vgl. Zöller-Greger, ZPO, § 253 Rn. 13a).

So liegt der Fall hier. Bei der in den Vorschriften über die Haftungsbeschränkung der §§ 4 ff. BinSchG genannten Rechnungseinheit handelt es sich gemäß § 5l BinSchG um das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Dieses Sonderziehungsrecht ist eine künstliche, 1969 vom Internationalen Währungsfonds (IWF) eingeführte Währung, die international als Zahlungsmittel verwendet werden kann. Sie wird nicht an Devisenmärkten gehandelt, sondern auf IWF-Konten wie ein Buchkredit geführt. Der Wechselkurs wird vom IWF festgesetzt und kann tagaktuell unter dem Code »XDR« abgefragt werden. Damit ist die Berechnung der konkreten Forderungssumme aus allgemein zugänglichen Quellen möglich und die Angabe eines der Höhe nach nicht bestimmten, jedoch bestimmbar Betrags mit dem Berufungsantrag insoweit zulässig. Dementsprechend bestimmen § 5l Satz 3 und 4 BinSchG:

»Wird die Beschränkung der Haftung im Wege der Einrede nach § 5d Abs. 3 geltend gemacht, so ist maßgeblicher Zeitpunkt für die Umrechnung der Tag des Urteils. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.«

2. Der Klägerin steht der geltend gemachte Anspruch dem Grunde nach zu.

a) Die Klägerin ist nicht darauf beschränkt, ihre Ansprüche in einem schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren anzumelden. Hat der Beklagte – wie vorliegend der Fall – die Einrede der Haftungsbeschränkung erhoben, so hat das Prozessgericht bei der Beurteilung der Frage, in welcher Höhe der gegen den Beklagten geltend gemachte Anspruch besteht, mit Ausnahme

des Falles des § 305a ZPO so zu verfahren, als sei ein Verteilungsverfahren eingeleitet worden. Es ist somit ein fiktives Verteilungsverfahren durchzuführen, in dem das Gericht nach Ermittlung der Haftungssumme gemäß §§ 5d Abs. 3 Satz 2 BinSchG, 23 Abs. 1 SVertO alle vom Beklagten dargelegten und bewiesenen, zu derselben Anspruchsklasse gehörenden Ansprüche Dritter zu berücksichtigen hat.

Erhebt der beklagte Schuldner die Einrede der Haftungsbeschränkung und begründet dies damit, dass gegen ihn neben der Klageforderung aus demselben Schadensereignis noch andere Gläubiger Ansprüche erheben würden, für die er ebenfalls die Haftung beschränken könne, und dass die Summen der insgesamt so gegen ihn gerichteten Ansprüche die jeweiligen Haftungshöchstbeträge überschreiten würden, hat das Prozessgericht allerdings nach § 305a ZPO die Möglichkeit, die Haftungsbeschränkung unberücksichtigt zu lassen und den Schuldner unter Vorbehalt der binnenschiffrechtsrechtlich beschränkten Haftung in voller Höhe zu verurteilen. Voraussetzung ist hierfür allerdings, dass die Erledigung des Rechtsstreits wegen der Ungewissheit über Grund und Höhe der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre (§ 305a Abs. 1 Satz 1 a.E. ZPO). Dies ist nur dann der Fall, wenn der Kläger die anderen vom Schuldner behaupteten Ansprüche dem Grund oder der Höhe nach bestreitet und das Gericht hierüber Beweis erheben müsste (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, § 5d BinSchG Rn. 69).

Ein solcher Fall ist hier jedoch nicht gegeben. Der Beklagte hat bislang seine Einrede nach § 5d Abs. 3 BinSchG nicht mit dem Vortrag von Ansprüchen Dritter unterlegt. Es ist deshalb nach dem Vortrag des Beklagten bislang kein – auch kein fiktives – Verteilungsverfahren durchzuführen.

Ungeachtet dessen wäre die Klägerin in keinem Fall allein auf die Anmeldung ihrer Ansprüche in einem Verteilungsverfahren zu verweisen: Bei dem Vortrag entsprechender Gegenansprüche ist entweder ein fiktives Verteilungsverfahren durchzuführen oder die Haftungsbeschränkung im Urteil vorzubehalten.

b) Die Berufung ist nicht deshalb unbegründet, weil sie nach Ansicht des Beklagten widersprüchlich und unschlüssig ist. Diesem ist zwar zuzugeben, dass die Beschränkung der Anfechtung in der Berufungsinstanz auf den Haftungshöchstbetrag gemäß § 5i BinSchG bei der Inanspruchnahme eines Lotsen auf den ersten Blick verwirren mag, weil der Lotse einerseits nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haftet, die Haftungsbeschränkung des Lotsen andererseits nach §§ 5b Abs. 1, 5c

Abs. 1 Nr. 3 BinSchG ausgeschlossen ist, wenn der Schaden auf einer Handlung beruht, die von dem Lotsen in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Jedoch ist insoweit zu sehen, dass die vorbeschriebene Einschränkung der Haftungsbeschränkung den Haftungsumfang des Lotsen erweitert und deshalb eine Beschränkung der Inanspruchnahme durch den Geschädigten nicht hindert. Zudem meint das Tatbestandsmerkmal »leichtfertig« einen besonders schweren objektiven Grad des Pflichtenverstößes, der über den der groben Fahrlässigkeit noch hinausgeht (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, § 5b BinSchG Rn. 6).

c) Zutreffend und von der Berufung nicht in Zweifel gezogen hat das Rheinschiffahrtsgericht festgestellt, dass der Beklagte als Lotse der Rechtsvorgängerin der Klägerin aus einem Dienstvertrag oder dienstvertragsähnlichem Verhältnis verpflichtet war, den Schiffsführer während der Reise zu beraten. Nach der durchgeführten Beweisaufnahme stand für das Rheinschiffahrtsgericht zudem fest, dass dem Beklagten bei der Havarie nicht nur Beratungspflichten oblagen, sondern er verantwortlicher Schiffsführer der Bellriva war.

Die hiergegen von dem Beklagten vorgebrachten Einwände rechtfertigen keine andere Beurteilung, insbesondere keine Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO). Denn die von dem Beklagten bemängelten Begründungsdefizite sind tatsächlich nicht gegeben. Vielmehr hat sich das Rheinschiffahrtsgericht ausführlich auch mit der Glaubwürdigkeit der Zeugen befasst und mit überzeugender Begründung herausgestellt, dass aufgrund der insgesamt plausiblen und glaubwürdigen Aussagen der Zeugen F. und D., die zudem noch durch objektive Umstände und eigene Angaben des Beklagten bestätigt wurden, dem insoweit widersprechenden Vortrag des Beklagten kein Glauben zu schenken war.

Der Lotse wird gemäß § 14 der Lotsenordnung für den Oberrhein verantwortlicher Schiffsführer, wenn ihm diese Stellung ausdrücklich übertragen wird oder der Schiffsführer erklärt, für den fraglichen Stromabschnitt kein Patent zu haben (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch –, ZfB 1995, Sammlung Seite 1565 ff.) Der Lotse hat auf ausdrückliches Verlangen den Befehl über die Mannschaft und das Steuerruder zu übernehmen. Als ausdrückliches Verlangen gilt auch die Mitteilung des Schiffsführers, dass er für die zu befahrende Strecke kein Schifferpatent

besitzt. Ohne Rechtsfehler hat das Rheinschiffahrtsgericht K. in dem angefochtenen Urteil erkannt, dass die Übergabe des Steuerruders von dem Schiffsführer an den Lotsen, der weiß, dass außer ihm niemand an Bord das erforderliche Streckenpatent besitzt, dem ausdrücklichen Verlangen des Schiffsführers im Sinne des § 14 der Lotsenordnung für den Oberrhein entspricht und die Übernahme des Steuers den Lotsen in dieser Lage zum verantwortlichen Schiffsführer macht.

d) Der Beklagte hat seine Pflichten als Schiffsführer aus § 1.04 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Schiff, Besatzung und Passagiere nicht zu gefährden, objektiv verletzt, als er die Bellriva am frühen Morgen des 17.04.2012 im Plittersdorfer Grund bei Rhein-Km 338,9 in ein Bühnenfeld steuerte, wo das Schiff mit mehreren Bühnen kollidierte und dabei erheblich beschädigt wurde. Dies wird von dem Beklagten zu Recht auch nicht in Abrede gestellt.

e) Das Fehlverhalten des Beklagten ist als grob fahrlässig zu werten. Da der Beklagte als Binnenlotse analog § 21 Abs. 3 des Gesetzes über das Seelotswesen nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zum Schadensersatz verpflichtet ist (vgl. BGH Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 –, BGHZ 107, 32-3; ZfB 1989, Sammlung Seite 1256 ff.), steht damit seine Haftung dem Grunde nach fest.

Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem, ungewöhnlich hohem Maß außer Acht lässt (vgl. Jauernig – Stadler, BGB, 14. Aufl. 2011, § 276 Rn. 33). Eine solche besonders schwere Sorgfaltspflichtverletzung liegt vor, wenn ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder beiseite geschoben wurden und dasjenige unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall sich jedem aufgedrängt hätte. Bei der groben Fahrlässigkeit handelt es sich um eine schlechthin unentschuld-bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigt (vgl. BGH NJW 1994, 2093-2094, Rn. 15, juris). Es gibt allerdings keine verkehrserforderliche Sorgfalt schlechthin. Vielmehr muss für das jeweilige Geschehen gefragt werden, welche Anforderungen an das Verhalten der Beteiligten nach der Anschauung des betreffenden Verkehrskreises typischerweise gestellt werden (vgl. BGH NJW 1972, 150, Rn. 11, juris und Staudinger – Caspers, BGB, 2014, § 276 Rn. 32 m.w.N.). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs gilt dabei für den Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht ein ausschließlich objektiver, nur auf die Verhaltensanforderungen des Verkehrs abgestellter Maßstab. Vielmehr sind auch Umstände zu berücksichtigen, die die subjektive, personale Seite der

Verantwortlichkeit betreffen (vgl. BGHZ 10, 14, 17; Urteil vom 11. Juli 1967 – VI ZR 14/66 – VersR 1967, 909, 910 und seither). Danach erfordert grobe Fahrlässigkeit eine besonders grobe und auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt, wobei das Maß der Fahrlässigkeit in der konkreten Situation insbesondere nach den persönlichen Umständen, der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und Kenntnisstand des Beteiligten wie den weiteren besonderen Umständen des Falles zu beurteilen ist (vgl. Staudinger – Caspers, a.a.O., Rn. 94, 95 m.w.N.).

aa) Nach dem Vortrag der Parteien und dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme ist dem Beklagten hieran gemessen ein objektiv grob fahrlässiger Pflichtverstoß vorzuwerfen.

Zunächst steht zwischen den Parteien außer Streit, dass der Beklagte die Bellriva nach der Übernahme des Steuers am frühen Morgen des 17.04.2012 bald nach Beginn der Fahrt wegen des aufziehenden Nebels in Radarfahrt steuerte. Der Zeuge D. blieb im Steuerhaus, womit den Anforderungen an die Besetzung der Brücke bei der Radarfahrt gemäß § 6.32 Nr. 1 RheinSchPV genügt wurde. Ebenfalls außer Streit steht, dass der Beklagte von dem Zeugen D. darauf hingewiesen wurde, dass das Schiff nach der durch das Tresco-System auf der Grundlage der GPS-Daten angezeigten Position und der Fahrtrichtung einen aus dessen Sicht zu weit rechts liegenden Kurs befuhr. Diesen Kurs behielt das Schiff sodann bis zur Kollision bei.

Das Geschehen fand, wie die aus den Tresco-Daten konstruierte Simulation der Fahrt der Bellriva zeigt, die das Gericht zusammen mit den Verfahrensbeteiligten in der Berufungsverhandlung vom 09.02.2015 in Augenschein genommen hat, in einem Zeitraum von knapp 50 Sekunden statt. Um 3:26:29 Uhr fuhr die Bellriva nach den GPS-Daten mit einer Geschwindigkeit von 21 km/h auf die erste Buhne auf. Um 3:25:40 Uhr, also 49 Sekunden zuvor, hatte das Schiff den bis daher linksweisenden Kurs, mit dem die bevorstehende Linkskurve des Flusses wohl hätte durchfahren werden können, bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 21,5 km/h nach Steuerbord geändert.

Für den von ihm gewählten und zur Havarie führenden Kurs in Richtung auf und in das Bühnenfeld hat der Beklagte keinerlei Erklärung abgegeben. Im Verfahren zweiter Instanz hat er insoweit lediglich vortragen lassen, es habe sich dabei um eine geringfügige und kurzfristige Fehleinschätzung in einer anspruchsvollen Navigationssituation, zumal unter Zeitdruck (»Hier geht es schnell«) gehandelt. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden.

Als Lotse für den Oberrhein und Inhaber des Streckenpatents mussten dem Beklagten die Lage der Bühnen und der anzuliegende Kurs für die gefahrlose Passage bekannt sein. Schließlich stellte seine besondere Streckenkenntnis den Grund dafür dar, warum dem Beklagten als Lotsen das Steuer und damit Befehl und Verantwortung für die Bellriva übergeben wurden. Zudem waren der Flusslauf und das Bühnenfeld auf dem Tresco-Schirm unstreitig klar und deutlich zu erkennen. Wenn der Beklagte gleichwohl ohne vorge tragene oder erkennbare Notwendigkeit einen Kurs wählte, der die Bellriva in das Bühnenfeld hineinsteuerte und damit zur Havarie führte, so stellt dies eine schlechthin unentschuld bare Pflichtverletzung dar, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigt. Insoweit schließt sich der Senat nach eigener Prüfung den überzeugenden Ausführungen des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl in dem angegriffenen Urteil an, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann.

Von einer geringfügigen und kurzfristigen Fehleinschätzung kann insoweit schon deshalb keine Rede sein, weil der Kollisionskurs ausweislich der aus den Tresco-Daten konstruierten Simulation der Fahrt der Bellriva 49 Sekunden vor der Havarie angelegt und trotz eines Hinweises des Zeugen D. von dem Beklagten nicht korrigiert wurde. Aber auch ohne diesen Hinweis stand dem Beklagten mehr als ausreichend Zeit zur Verfügung, den auf dem Tresco-Schirm deutlich als zu weit rechts liegenden Kurs zu ändern und die Kollision damit zu verhindern. Dass ihm dies nicht möglich gewesen wäre, hat der Beklagte nicht vorgetragen; Gründe hierfür sind auch sonst nicht ersichtlich.

Der Umstand, dass die Havarie zur Nachtzeit, bei Dunkelheit und dichtem Nebel stattgefunden hat, rechtfertigt keine andere Sichtweise. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der Beklagte das Schiff in Radarfahrt steuerte. Wenn dies, möglicherweise auch wegen einer nur unzureichenden Betonung des fraglichen Rheinstreckenabschnitts, eine besondere Schwierigkeit der Navigationsaufgabe begründet hätte, was der Beklagte allerdings konkret nicht vorgetragen hat, so hätte der Beklagte dem durch eine besonders umsichtige Fahrweise und Kursführung Rechnung tragen müssen. Insbesondere hätte er die Geschwindigkeit des Schiffes soweit drosseln müssen, dass eine gefahrlose Passage von Bühnenfeldern und Engstellen sichergestellt gewesen wäre, erforderlichenfalls die Fahrt auch abbrechen müssen.

bb) Wie bereits ausgeführt, erfordert grobe Fahrlässigkeit eine auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung, die das

gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt, wobei das Maß der Fahrlässigkeit in der konkreten Situation insbesondere nach den persönlichen Umständen des Beteiligten und den weiteren besonderen Umständen des Falles zu beurteilen ist (vgl. Staudinger – Caspers, a.a.O., Rn. 94, 95 m.w.N.). Da der Beklagte vorliegend seine zentrale berufliche Kardinalspflicht als Lotse und verantwortlicher Schiffsführer, Schiff, Besatzung und Passagiere nicht zu gefährden, objektiv verletzt hat, ist der Schluss vom äußeren Geschehensablauf und dem Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf die inneren Vorgänge zulässig (vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2014 – IV ZR 90/13 –, Rn. 20f., juris). Danach musste die Klägerin entgegen der Ansicht des Beklagten nicht weiter zu den persönlichen Umständen, der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und Kenntnisstand des Beklagten wie den weiteren besonderen Umständen des Falles vortragen und führt insbesondere der Umstand, dass sein Versagen für alle Beteiligten völlig unerklärlich war und ist, nicht zu einem Freiwerden des Beklagten von der Haftung für die Folgen der Havarie. Vielmehr oblag es dem Beklagten im Rahmen seiner sekundären Darlegungslast, sich durch den Vortrag konkreter Umstände zu entschuldigen und damit dem Schluss von dem groben Verstoß gegen eine berufliche Kardinalspflicht auf eine auch subjektiv unentschuld bare Pflichtverletzung die Grundlage zu entziehen (vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2014 – IV ZR 90/13 –, Rn. 21, juris).

Besondere, in der Person des Beklagten liegende Umstände, die im vorliegenden Fall ein grob fahrlässiges Verhalten in subjektiver Hinsicht entschuldigen könnten, hat dieser jedoch, entgegen der Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts, weder konkret vorgetragen noch unter Beweis gestellt – solche Umstände sind auch sonst nicht zu erkennen.

Im Verfahren erster Instanz haben sowohl die Klägerin als auch der Beklagte eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten am Tag der Havarie bestritten. Gegen eine solche Beeinträchtigung spricht zudem auch der Umstand, dass dem Beklagten seine Tauglichkeit als Schiffsführer nur vier Wochen vor der Havarie durch Dr. M./Straßburg bescheinigt worden war. Entgegen der Ansicht des Vorgerichts kann eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten auch nicht aus dem neurologisch-psychiatrischen Gutachten des Dr. Bellriva vom 04.02.2013 geschlossen werden, weil der Beklagte zwischen der Havarie und der entsprechenden neurologisch-psychiatrischen Untersuchung am 27.12.2012 unstreitig (...) erlitten hat und anschließend (...) behandelt wurde.

Den Protokollen der Vernehmungen des Beklagten durch die Polizei am frühen

Morgen des Unfalltags um 06.45 Uhr und nachfolgend erneut um 10.03 Uhr sind keine Auffälligkeiten im Hinblick auf mögliche gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten zu entnehmen. Vielmehr sind vor allem in dem Protokoll der polizeilichen Vernehmung von 10.03 Uhr sehr detaillierte Angaben des Beklagten festgehalten, die in sich schlüssig das Bild eines vollständig orientierten Schiffsführers zeigen. Die Bekundungen des vernehmenden POK W., der den Beklagten in seinem Vermerk vom 19.04.2012 nach seinem Eindruck unmittelbar nach der Havarie als gebrechlich und auffallend unbeteiligt geschildert hat, sind nicht geeignet, eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Beklagten zu belegen, die im Rahmen der gebotenen Gesamtbetrachtung ein grob fahrlässiges Verhalten entschuldigen würde. Denn die Wahrnehmungen des POK W. stammen aus einer Situation, in der der Beklagte bei verständiger Würdigung unter dem Eindruck des Unfallgeschehens, der Havarie

des von ihm gesteuerten Personenschiffs, des Wassereinbruchs, der Evakuierung der Passagiere und eines massiven Rettungseinsatzes stand. Schon angesichts dieser Ausnahmesituation sind die Wahrnehmungen des POK W. vom Verhalten des Beklagten nicht geeignet, einen Schluss auf den gesundheitlichen Zustand des Beklagten vor der Havarie tragfähig zu begründen.

3. Da es sich bei dem erlassenen Grundurteil um ein Zwischenurteil handelt, das die diesbezügliche endgültige Entscheidung über die Berufung durch den Senat lediglich vorbereitet (vgl. BGH, Urt. v. 13.12.1989 – VIII ZR 204/82 – Rn. 13, juris) und durch das die insoweit geltend gemachten Ansprüche weder ganz noch zum Teil aberkannt oder zuerkannt werden (vgl. BGH, Urt. v. 03.11.1978 – VI ZR 61/77 – Rn. 3, juris), war dem Rechtsmittel zum jetzigen Zeitpunkt weder stattzugeben noch war dieses zurückzuweisen. Daher hatte auch eine Kostengrundentscheidung so-

wie – mangels vollstreckbaren Inhalts der Entscheidung – ein Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit zu unterbleiben (vgl. auch Thomas/Putzo – Reichold, ZPO, 34. Aufl. 2013, § 304 Rn. 19).

4. Die Revision war zuzulassen, da die Frage nach dem Haftungsmaßstab der Binnenlotsen für grob fahrlässiges Verhalten angesichts der nach wie vor deutlichen Diskrepanz zwischen dem Haftungsrisiko und den Lotsgebühren und der gleichfalls unverändert festzustellenden Unmöglichkeit, dieses Risiko zu vernünftigen Prämien zu versichern (vgl. BGH, Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 –, BGHZ 107, 32-39, Rn. 18; ZfB 1989, Sammlung Seite 1256 ff.) zur Fortbildung des Rechts eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert, § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO.

*Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v. Waldstein, Mannheim*