

Verklarung und Gerichtsgutachten in Österreich



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

Die Einholung eines Gutachtens eines Sachverständigen zur umfassenden Feststellung des Unfallherganges sowie der daraus resultierenden Schäden ist im Verklarungsverfahren in Österreich zulässig, allerdings nur soweit es um die Feststellung von tatsächlichen Umständen des Unfalles geht.

Es ist vom Verklarungszweck nicht gedeckt und damit nicht zulässig, den Gutachter damit zu beauftragen zu beurteilen, ob etwa in der Wahl des Kurses ein nautisches Fehlverhalten liegt, da es sich insoweit nicht um die Ermittlung des konkreten Unfallsachverhaltes handelt, sondern um die Prüfung eines etwaigen Sorgfaltsverstoßes und damit der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens als Voraussetzung für eine Haftung.

Das Binnenschiffahrtsgesetz ist als ursprünglich deutsches Gesetzeswerk seit 1938 bis heute in Österreich geltendes Recht. Die in §§ 13 und 14 BinSchG enthaltenen Verweise auf das deutsche Verfahrensrecht sind 1945 nicht bewusst beibehalten worden. Deshalb geltend ergänzend zum Binnenschiffahrtsgesetz in Österreich die aktuell geltenden österreichischen verfahrensrechtlichen Bestimmungen, die hinsichtlich Parteistellung, Ladung oder Beweisaufnahme in §§ 11 ff BinSchG modifiziert sind.

Beschluss des Schifffahrtsgerichtes Wien vom 13. Januar 2020 (rechtskräftig).

1.) Dem Antrag des Erstantragstellers und der Zweitantragstellerin auf Befundergänzung vom 5.11.2019 wird stattgegeben.

2.) Der Beweisantrag der Antragsgegnerin vom 8.11.2019 wird zurückgewiesen.

3.) Dem Sachverständigen Kapitän H wird aufgetragen, in Ergänzung seines Befundes vom 23.9.2019 – binnen 4 Wochen – folgende Umstände festzustellen:

- die Pegelstände am 22.5.2019 an dem der Schleuse Abwinden-Asten nächstgelegenen Pegel Oberwasser,
- die Wasser-Durchflussmenge am Wehr der Schleuse am 22.5.2019, sowie
- die Führung der Wehre beim Kraftwerk/Schleuse Abwinden-Asten am 22.5.2019.

Begründung:

Mit Schriftsatz vom 5.11.2019 beantragten O und die V die Ergänzung des Befundes des Sachverständigen Kpt. H.

Mit Schriftsatz vom 8.11.2019 beantragte die P die Erstattung von Befund und Gutachten dazu, ob die vom Schiffsführer des MFGS »Verdi« vor der Havarie gewählte Fahrlinie am linken Ufer bei für ihn geöffneter rechter Schleusenkammer im Sinne der Unfallverhütung fahrtechnisch sachgerecht gewesen sei, sowie ob sich aus der Auswertung der DoRis-Daten und den vorliegenden Angaben des Schiffsführers aus fachlicher Sicht ergebe, dass die gegenständliche Havarie auf etwas anderes als ein nautisches Versagen zurückgegangen sei. Begründet wurde der Antrag

damit, dass Zweck des Verklarungsverfahrens die Klärung des tatsächlichen Unfallherganges sei, dazu komme als Beweisaufnahme auch die Einholung eines Gutachtens zur zusammenhängenden Untersuchung aus fachlicher nautischer Sicht in Betracht, weil es bei der Prüfung nautischen Verschuldens primär um eine Untersuchung des Fahrverhaltens nach den Regeln der Nautik gehe.

In ihren Stellungnahmen zu diesem Beweisantrag brachten die Antragsteller zusammengefasst vor, dass das Verklarungsverfahren ein bloßes Beweisaufnahmeverfahren sei und ein Sachverständiger daher im Zuge dessen zwar mit der Ausarbeitung eines Befundes beauftragt werden könne, nicht jedoch mit der Erstattung eines Gutachtens. Ein Verklarungsverfahren habe ausschließlich die Funktion, die unbedingt sicherungsbedürftigen Beweise zusammenzustellen, nicht jedoch, über das Verschulden an einer Schiffshavarie zu entscheiden.

Der Schiffer ist berechtigt und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbeteiligten nach § 11 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (in weiterer Folge: Binnenschiffahrtsgesetz [BinSchG]) verpflichtet, vor dem zuständigen Gericht eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Zivilprozessordnung (§ 13 BinSchG).

Bereits an der im Binnenschiffahrtsgesetz verwendeten Terminologie ist ersichtlich, dass es sich bei diesem Gesetz

um ein ursprünglich deutsches Gesetzeswerk handelt, dessen Stammfassung im deutschen Reichsgesetzblatt (dRGBl. S 868/1898) kundgemacht wurde. Nach dem Anschluss Österreichs 1938 galt das Binnenschiffahrtsgesetz auch in Österreich und verblieb nach 1945 im österreichischen Rechtsbestand, ohne dass Verweise auf andere deutsche Regelwerke wie das Gerichtskostengesetz (§ 14 BinSchG) im Gesetzestext geändert worden wären. Dass es sich dabei aber nicht um eine bewusste Beibehaltung dieser Verweise auf das deutsche verfahrensrechtliche Bestimmungen handelt, ergibt sich schon aus der Vielzahl der 1945 zu prüfenden und aufgrund des gegebenenfalls darin eingeschriebenen nationalsozialistischen Gedankengutes zu bereinigenden Gesetzesmaterien sowie aus dem Umstand, dass sich beispielsweise in § 14 BinSchG nach wie vor der Verweis auf eine Gebührenobergrenze von »dreißig Mark« findet. Im Sinne des verfahrensrechtlichen Prinzips der lex fori ist daher davon auszugehen, dass die aktuell geltenden österreichischen verfahrensrechtlichen Bestimmungen anzuwenden sind, die durch die Einzelregelungen der §§ 11 ff BinSchG etwa hinsichtlich Parteistellung, Ladung oder amtswegige Beweisaufnahme teilweise modifiziert werden. (Schmidt in Riedel, Österreichisches Binnenschiffahrtsrecht, 41)

Schon nach dem Wortlaut des § 11 BinSchG bezweckt das Verklarungsverfahren nur die Klärung des tatsächlichen Herganges des betreffenden Schiffsunfalles sowie die Feststellung des Umfanges des eingetretenen Schadens und der zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel. Der Zweck der Verklarung ist die Klarstellung des Unfalles, um dadurch die Grundlage für die Re-

gelung der daraus entstehenden privatrechtlichen Ansprüche zu schaffen. Der Wortlaut nimmt sohin dreifach auf die Tatsachenebene Bezug, was typischerweise der Befundung als Feststellung und Beschreibung von Tatsachen durch Sachverständige entspricht. Denkbar ist jedoch, dass die Rekonstruktion des tatsächlichen Unfallhergangs nur auf der Grundlage von Schlussfolgerungen aus den ermittelten Tatsachen (Befund) umfassend und abschließend möglich ist. Das Ziehen solcher Schlussfolgerungen unter Anwendung von Erfahrungssätzen durch den Sachverständigen ist aber bereits als gutachterliche – und nicht bloß befundende – Tätigkeit zu qualifizieren.

Aus § 13 BinSchG selbst lässt sich keine Beschränkung auf nur bestimmte Beweismittel entnehmen. Der Verweis darauf, dass die Beweisaufnahme nach den Vorschriften der ZPO erfolgt, ist insoweit interpretationsbedürftig, als sich außerhalb der §§ 11 ff BinSchG im österreichischen Zivilverfahrensrecht keine Sonderbestimmungen betreffend das Verfahren der Verklarung nach § 11 BinSchG finden. Der Funktion des Verklarungsverfahrens als einem Beweisaufnahmeverfahren, in dem der tatsächliche Hergang eines Schiffsunfalles und der Umfang des eingetretenen Schadens geklärt werden soll, entspricht am ehesten jene des Beweissicherungsverfahrens nach den §§ 384 ff ZPO. (Schmidt in Riedel, Österreichisches Binnenschiffahrtsrecht, 40)

Eine sinnngemäße Anwendung der Bestimmungen des Beweissicherungsverfahrens erscheint daher sinnvoll, darf aber im Ergebnis nicht dazu führen, dass durch die Anwendung dieser Verfahrensbestimmungen im Verklarungsverfahren dessen Zweck nicht mehr erreicht werden kann. Aus diesem Grund ist auf Basis des allgemeinen Verweises in § 13 BinSchG auf die (gesamte) Zivilprozessordnung im Zusammenhalt mit dem Zweck der Verklarung davon auszugehen, dass auch die Einholung eines Gutachtens eines Sachverständigen als Beweismittel im Verklarungsverfahren grundsätzlich rechtlich zulässig ist, sofern dies zur umfassenden Feststellung des Unfallherganges sowie der daraus resultierenden Schäden notwendig ist. Die Einholung von Gutachten im Verklarungsverfahren entspricht im Übrigen auch der gerichtlichen Praxis in Deutschland (vgl. Beschluss des Schiffahrtsoberrichtes Köln, 3 W 31/99, 15.10.1999).

Dem Antrag auf Befundergänzung vom 5.11.2019 war daher stattzugeben, weil er auf eine Verbreiterung des Tatsachensubstrates hinsichtlich der konkreten Umstände des Unfalls vom 22.5.2019 gerichtet war.

Der Antrag auf Erstattung von Befund und Gutachten vom 8.11.2019 war hingegen zu-

rückzuweisen, weil er nicht auf Feststellung der tatsächlich vom Schiffsführer gewählten Fahrlinie gerichtet war, sondern auf die Beurteilung, ob die gewählte Fahrlinie im Sinne der Unfallverhütung fahrtechnisch sachgerecht gewählt worden sei. Dies ist als Vergleich mit dem Verhalten eines maßgerechten Schiffsführers angesichts der konkret gegebenen Umstände bereits eine Prüfung eines etwaigen Sorgfaltsverstößes und daher der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens als Voraussetzungen für einen Schadenersatzanspruch, die im Zuge der Verklarung als reine Ermittlung des konkreten Unfall Sachverhaltes nicht vorgesehen ist. Gleiches gilt für die Frage, ob die gegenständliche Havarie angesichts der Auswertung der DoRis-Daten und den Angaben des Schiffsführers auf etwas anderes als nautisches Versagen zurückgehe, weil die Beantwortung dieser Frage wiederum die Beurteilung eines Verhaltens als »nautisches Fehlverhalten«, damit als sorgfaltswidrig, voraussetzt.

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Dr. Peter Csoklich, Wien

Anmerkung der Redaktion:

Im oben zitierten Verklarungsverfahren war durch Beauftragung eines Sachverständigen unmittelbar nach der Havarie Beweis erhoben worden über die Ursache der Havarie. Der Antragsteller hatte ein Umsteuerversagen behauptet. Der Gerichtssachverständige hatte dazu belastbare Feststellungen im Rahmen des Verklarungsverfahrens getroffen. Die Beteiligte P hatte beantragt, dass der Gerichtssachverständige sich über die Feststellung der Ursachen des Ruderversagens hinaus mit der Frage beschäftigen sollte, zu klären, ob der Schiffsführer möglicherweise bereits bei der Anfahrt auf die Havariestelle nautische Fehler gemacht habe. Konkret sollte geklärt werden, ob angesichts der Strömungsverhältnisse der gewählte Kurs möglicherweise fehlerhaft gewesen sei. Diesen Teil des Antrages hat das Schiffahrtsgericht Wien mit zutreffender Begründung abgelehnt.

Das Verklarungsverfahren als das wichtigste und effektivste rechtliche Instrument zur Bearbeitung von Havarie sachen findet auch in Österreich Anwendung, was im Hinblick auf die Tatsache, dass insbesondere über die Donau ganz erhebliche Schiffsverkehre laufen, außerordentlich sinnvoll ist.

Auch in Österreich folgt das Verklarungsverfahren dem Amtsermittlungsgrundsatz, wobei in der Praxis die Schiffahrtsrichter sich häufig sehr stark an den Beweisanträgen der Verfahrensbeteiligten orientieren. Die Verfahrensbeteiligten haben ein ureigenes Interesse an der vollständigen Auf-

klärung des Havariegeschehens und werden daher im Zweifel alle notwendigen Beweismittel selbst benennen und vorschlagen. Diesen Vorschlägen folgen Verklarungsrichter in der Regel.

Insbesondere die Rekonstruktion der gefahrenen Kurse ist regelmäßig nur mit Unterstützung eines Sachverständigen möglich, ebenso die Untersuchung möglicherweise vorhandener technischer Mängel oder eines technischen Versagens auf havariebeteiligten Schiffen. Deshalb werden oft unmittelbar nach der Havarie im Gerichtsauftrag Sachverständige tätig, die die Havarieursache aufklären.

Mit der Feststellung der entscheidungserheblichen Tatsachen ist die Funktion des Verklarungsverfahrens erfüllt, eine Beweiswürdigung oder ein streitiger Vortrag erfolgt im Verklarungsverfahren nicht. Dies bleibt gegebenenfalls einem folgenden Streitverfahren vorbehalten.

Die Entscheidung des Schiffahrtsgerichtes in Wien ist daher inhaltlich absolut zutreffend. Es ist nicht Aufgabe des Verklarungsgerichtes, sich eine Meinung über das mögliche Verschulden von Havariebeteiligten zu bilden. Deshalb hat das Schiffahrtsgericht Wien zu Recht den Antrag zurückgewiesen, ein Gutachten zur Beurteilung des gewählten Kurses einzuholen hinsichtlich der Frage, ob dieser Kurs nautisch sachgerecht oder fehlerhaft war.

Die Entscheidung des Schiffahrtsgerichtes Wien hat über das Verklarungsverfahren hinaus Bedeutung. Für Schiffahrtsrichter ist die nautische Beurteilung von Havarien insbesondere dann schwierig, wenn sie selbst noch über relativ wenig Erfahrung in Schiffahrts sachen verfügen. Deshalb gibt es Richter, die dazu neigen, die nautische Beurteilung des Verhaltens eines Havariebeteiligten auf einen Sachverständigen zu verlagern. Die Beurteilung der Frage, ob ein Havariebeteiligter durch schuldhafte rechtswidriges Verhalten die Havarie verursache hat oder nicht, ist vornehmste Aufgabe des Richters. Würde der Richter die Beantwortung dieser Frage auf einen Sachverständigen übertragen, würde er der betroffenen Partei den gesetzlichen Richter im Sinne des Artikels 101 I Satz 1 GG entziehen. Der Auftrag an einen Gutachter hat sich deshalb immer auf die Feststellung von nautischen Tatsachen zu beschränken, gegebenenfalls ergänzt durch eine Anhörung und Befragung. Die inhaltliche Begründung über einen Verschuldensvorwurf bleibt aber immer dem Richter vorbehalten.

Auch im Lichte dieser Überlegung ist die Entscheidung des Schiffahrtsgerichtes Wien inhaltlich sehr zu begrüßen.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main