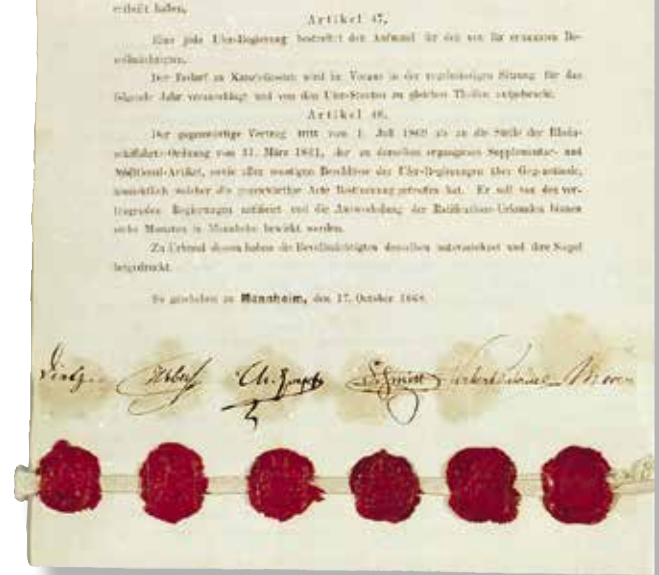


Lotsenhaftung im Adhäsionsverfahren



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

Ein Antrag im Adhäsionsverfahren gemäß § 404 StPO muss den Erfordernissen des § 253 II Nr. 2 ZPO entsprechen und den Sachverhalt so konkret darlegen, dass er den Anspruch individualisiert.

Eine stattgebende Entscheidung im Adhäsionsklageverfahren gegen einen Lotsen entfaltet lediglich präjudizielle Wirkung gegen diese Person und entbindet den Adhäsionskläger gegebenenfalls nicht davon, im Zivilprozess gegen den Schiffseigner oder Ausrüster vollumfänglich Beweis zu führen. Entscheidungserheblich für das Adhäsionsverfahren ist auch, dass eine Zwangsvollstreckung gegen einen Lotsen in der Regel weniger erfolversprechend sein dürfte als gegen den Eigentümer oder Ausrüster, die versichert sind und an deren Schiff ein Pfandrecht besteht.

Beschluss vom 12. Oktober 2020, Schifffahrtsgericht Mannheim (Az.: 50 Ds 404 Js 41974/19 BSch)

Beschluss in der Strafsache H.

Das Gericht sieht von einer Entscheidung über den Antrag der Antragstellerin, der Eigentümerin des Schiffes FGKS Thurgau Prestige, vom 30.09.2020, eingereicht in der Hauptverhandlung am 05.10.2020, ab, da der Antrag unzulässig, darüber hinaus unbegründet ist und sich zudem zur Erledigung im Strafverfahren nicht eignet.

Die notwendigen Auslagen trägt die Antragstellerin wie der Angeklagte insoweit seine Auslagen trägt (§ 472 a Abs. 2 StPO).

Gründe:

Der Antrag genügt den Erfordernissen des § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO nicht, da die bestimmte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruchs fehlt. Auch im Adhäsionsverfahren sind die Vorschriften der ZPO zu berücksichtigen (vgl. Meier/Dürre, JZ 2006, 18, 20; Hansen, Wolff-Rojczyk, GRUR 2009, 644, 645). Danach muss der Sachverhalt so konkret dargelegt werden, dass er den Anspruch individualisiert. Vorliegend hat die Antragstellerin im nach Beginn der Hauptverhandlung am 05.10.2020 gestellten Antrag mit Schriftsatz vom 30.09.2020 lediglich ausgeführt, dass durch einen unzulässigen Kurswechsel bei der Begegnung der Angeklagte als Schiffsführer des TMS Alukard schwere Schäden am FGKS Thurgau Prestige verursacht hat. Dies entspricht keinesfalls den Anforderungen an die Bestimmtheit eines Klageantrages. Es fehlen bereits Ausführungen zu Ort und Zeit der Kollision.

Obendrein fehlt es aufgrund der Schilderung des Sachverhalts durch diesen einzigen Satz an der Schlüssigkeit der Klage und somit an der Begründetheit. Warum der Kurswechsel unberechtigt gewesen sein soll, wird nicht ausgeführt. Dass ein Kurswechsel stattfindet, begründet allein noch keine Pflichtverletzung.

Zudem ist der Antrag auch unter Berücksichtigung der berechtigten Belange des Antragstellers zur Erledigung im Strafverfahren nicht geeignet. Im Verklarungsverfahren 30 UR II 1/20 des dortigen Antragstellers, des Schiffsführers des Thurgau Prestige, sind Beteiligte die geschädigte Eigentümerin des FGKS Thurgau Prestige, d.h. die hiesige Antragstellerin, der Bareboat Charterer des FGKS Thurgau Prestige, die Ausrüsterin des TMS Alukard, der Schiffsführer des TMS Alukard, der hiesige Angeklagte. Dem erkennenden Schifffahrtsgericht ist aus vielen zivilrechtlichen Havarieprozessen, denen erfahrungsgemäß schifffahrtsgerichtsüblich ein Verklarungsverfahren zur Beweissicherung vorausgeht, bekannt, dass die federführende rechtliche Auseinandersetzung zwischen den Eigentümern oder Ausrüstern der beteiligten Schiffe erfolgt. Die Schiffsführer oder Lotsen, wenngleich mitbeteiligt, sind lediglich die handelnden Personen, die im Wege der gesamtschuldnerischen Haftung mit in Anspruch genommen werden. Da die stattgebende Adhäsionsklage gegen den Schiffsführer bzw. Lotsen lediglich präjudizielle Wirkung gegen diese Person entfaltet, entbindet es nicht den Antragsteller, im Zivilprozess vollumfänglich

Beweis zu führen gegen die Eigentümerin und gegebenenfalls Ausrüsterin. Dem Gericht ist in den vielen Jahren auch nicht bekannt, dass in einem Verfahren, in dem es um die Feststellung der Verantwortlichkeit für die Schäden an einem Schiff im Fall der Kollision geht, die Klagepartei jemals ausschließlich den Schiffsführer oder Lotsen verklagt hat. Vielmehr sind diese sowie die Eigentümer und Ausrüster jeweils als Gesamtschuldner in Anspruch genommen worden. Dies umso mehr vor dem Hintergrund, dass die Vollstreckung gegen einen Schiffsführer oder Lotsen weniger erfolversprechend sein dürfte als gegen den Eigentümer oder Ausrüster, die entsprechend versichert sind, zumal an dem Schiff ein Pfandrecht gemäß § 103 BinSchG entsteht.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 472 a Abs. 2 StPO.

Anmerkung der Redaktion:

Das Adhäsionsverfahren ist im Jahre 1943 nach dem Vorbild des österreichischen Rechts in die StPO eingefügt worden. Er soll dem geschädigten Opfer einer Straftat ermöglichen, seine bürgerlich rechtlichen Ersatzansprüche gegen den Straftäter im Strafverfahren geltend zu machen.

Schon die Antragstellung ist ganz außerordentlich selten, in aller Regel sehen die Strafgerichte im Übrigen von einer Entscheidung über den zivilrechtlichen Anspruch ab.

Die vorstehend wiedergegebene Entscheidung betrifft eine schwere Hava-

rie auf dem Rhein, über deren Ablauf ein umfangreiches Verklarungsverfahren durchgeführt wurde, in dem alle Zeugen des Unfalles ausführlich vernommen wurden. Ein zivilrechtliches Streitverfahren zwischen den Beteiligten der Havarie hat bis zum Zeitpunkt der Entscheidung noch nicht stattgefunden, das Schiffsgericht Mannheim (personenidentisch mit dem für das Zivilverfahren zuständiges Rheinschiffsgericht Mannheim) hatte über die Strafbarkeit eines beteiligten Lotsen zu entscheiden. Der Eigentümer des geschädigten anderen Schiffes hat im Rahmen des Strafverfahrens einen Adhäsionsantrag gestellt und beantragt, den Lotsen des gegnerischen Schiffes zur Zahlung eines Teilbetrages von 10.000,00 € des ganz erheblich viel höheren Gesamtschadens verurteilen.

Das Schiffsgericht Mannheim hat sowohl zur Zulässigkeit als auch zur Begründetheit interessante Ausführungen gemacht. Nach Auffassung des Schiffsgerichtes genügt es den Antragsvoraussetzungen im Adhäsionsverfahren nicht, lediglich in einem Satz den anspruchsbegründenden Vorwurf zusammenzufassen, obwohl dieser in der Anklageschrift detailliert beschrieben ist. Der Adhäsionsantrag müsse entsprechend § 253 II Nr. 2 ZPO ausführlich begründet sein.

Zur Begründetheit hat das Gericht ausgeführt, dass es im Adhäsionsverfahren nur zu einer Entscheidung zulasten und mit präjudizieller Wirkung für eine Haftung des Angeklagten persönlich kommen könne, nicht aber zu einer präjudiziellen Entscheidung hinsichtlich der adjektizischen Haftung des Schiffseigners nach § 3 BinSchG. Auch bei einer Verurteilung des Adhäsionsbeklagten/Angeklagten im Strafverfahren zur Zahlung von Schadenersatz sei es im gegebenenfalls folgenden Zivilprozess gegen den Schiffseigner oder Ausrüster notwendig, Vollbeweis für das Verschulden des Besatzungsmitgliedes zu führen. Diese Argumentation ist nach Auffassung des Unterzeichners nicht zwingend, da die adjektizische Haftung des Schiffseigners/Ausrüsters nach § 3 BinSchG gesetzliche Folge jeder schuldhaften Verletzung von Dienstverpflichtungen eines Besatzungsmitgliedes oder an Bord tätigen Lotsen ist. Ist das Verschulden eines Besatzungsmitgliedes festgestellt, dann haftet auch der Schiffseigner/Ausrüster. Eine irgendwie geartete Exkulpation ist nicht vorgesehen. Dies ist der grundlegende Unterschied zwischen

der adjektizischen Haftung und der Haftung des Geschäftsherrn für den Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB. Die adjektizische Haftung des Schiffseigners/Ausrüsters gilt kraft Gesetz nicht nur für Verschulden von Besatzungsmitgliedern, sondern ausdrücklich auch für an Bord tätige Lotsen.

Auch das sogenannte Lotsenprivileg in entsprechender Anwendung des § 21 III SeelotsG (dazu Urteil des Bundesgerichtshofes vom 20. Februar 1989, ZfB 1989, Sammlung Seite 1256 f sowie Urteil des Bundesgerichtshofes vom 26. Juli 2016, ZfB 2016, Sammlung Seite 2446 ff mit Anmerkungen), ändert an dieser gesetzlichen Folge nichts, da das Lotsenprivileg nicht im Außenverhältnis zum geschädigten dritten Schiff wirkt, sondern ausschließlich nur im Verhältnis zwischen Auftraggeber und Lotsen. Gegebenenfalls zu beachten ist aber die Haftungsbegrenzung zugunsten des Lotsen gemäß § 5i BinSchG mit einer Höchsthaftungssumme von 200.000 RE für Sachschäden. Das Schiffsgericht Mannheim hat darüber hinaus die Bonität eines Lotsen im Rahmen der Zwangsvollstreckung in die Ermessensausübung mit einbezogen, was zulässig ist, da das Gesetz in § 405 StPO das Absehen von einer Entscheidung im Adhäsionsverfahren in das Ermessen des Strafrichters stellt.

In Schiffsverkehrssachen ist jedenfalls nach Kenntnis des Unterzeichners bis heute noch niemals ein Adhäsionsantrag gestellt worden. Grund dafür ist unter anderem, dass in aller Regel die zivilrechtlichen Haftungsfragen erforderlichenfalls durch zwei oder drei Instanzen geklärt sind, bevor im Strafverfahren gegen einen beteiligten Schiffsführer entschieden wird. Havariefälle, in denen ein erhebliches strafrechtlich relevantes Verschulden eines beteiligten Schiffsführers vorliegt, sind äußerst selten. Im Rahmen des Verklarungsverfahrens und der beiden folgenden Streitverfahren werden umfangreiche Beweise erhoben und ausführlich begründete Entscheidungen gefällt, so dass sich für noch verbleibende Fälle strafrechtlicher Relevanz in der Regel eine prozessökonomische Lösung finden lässt, die eine vollständige Wiederholung der Beweisaufnahme im Hauptverfahren entbehrlich macht (dazu Martin Fischer, Prozessuale Besonderheiten schiffsverkehrsrechtlicher Verfahren in Deutschland, Festschrift für Resi Hacksteiner, Den Haag, 2020, Seite 77 ff; [93]).

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main



...mehr geht nicht!

Erleben Sie die
ganze Geschichte der Schifffahrt
in der weltweit größten
maritimen Privatsammlung
in Hamburgs ältestem Speichergebäude
mitten in der HafenCity.



Internationales
Maritimes Museum
Hamburg