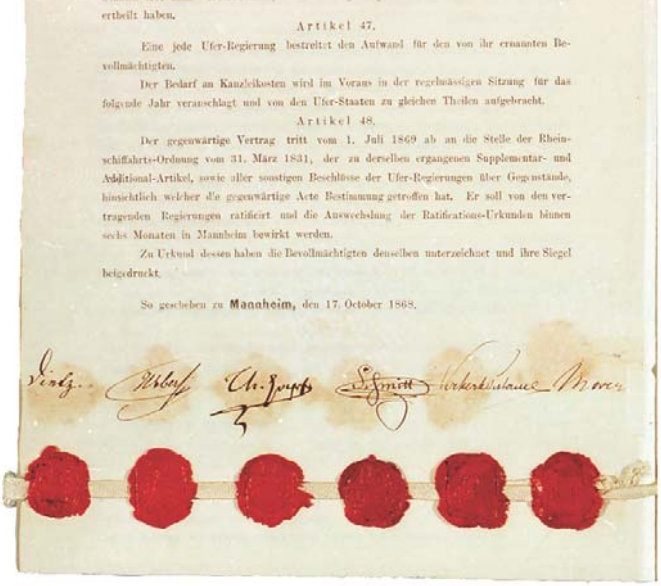
»Friederike« – Orkan und Verschulden


erthellt haben.

Artikel 47.

Eine jede Ufer-Regierung bestreitet den Aufwand für den von ihr ernannten Bevollmächtigten.

Der Bedarf an Kanzleikosten wird im Voraus in der regelmässigen Sitzung für das folgende Jahr veranschlagt und von den Ufer-Staaten zu gleichen Theilen aufgebracht.

Artikel 48.

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1869 ab an die Stelle der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, der zu derselben ergangenen Supplementar- und Additional-Artikel, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Ufer-Regierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Acte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragenden Regierungen ratificirt und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu Mannheim, den 17. October 1868.

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

Die Anfahrung einer feststehenden Anlage durch ein Binnenschiff begründet einen Anscheinsbeweis für nautisches Verschulden. Hat während der Anfahrung ein schwerer Orkan geherrscht, dann ist diese Tatsache allein, anders als eine »normale« stürmische Wetterlage, per se geeignet, den Anscheinsbeweis zu erschüttern (force majeure); die Beweislast für Verschulden liegt dann wieder beim Geschädigten.

Tritt ein Schiffsführer eine Reise an, obwohl er schon ex ante erkennen kann, dass eine erhebliche potentielle Gefahrenlage für die Fahrt besteht, dann ist dies nautisch vorwerfbar und damit schuldhaft. Dies ist bei einem großen langen Schiff, beladen mit leeren Containern teilweise in drei Lagen bei einer dringlichen Sturm- und Orkanwarnung (Orkan »Friederike«) der Fall. Der Schiffsführer darf sich dabei nicht alleine auf den nautischen Informationsfunk (NIF) verlassen, sondern darf auch allgemeine Wetterwarnungen über öffentlich zugängliche Medien nicht ignorieren. Bei entsprechender Wetterlage ist das Befahren des Rheines auch dann zu unterlassen, wenn der Rhein von den zuständigen Behörden nicht gesperrt wird.

Versäumt es der Schiffsführer, rechtzeitig gegen ein nicht notwendig wahrscheinliches, aber zumindest vorhersehbares Schadenereignis gebotene und zumutbare Maßnahmen zu ergreifen, um den Schaden abzuwenden, ist es dem Schädiger verwehrt, sich unter Verweis auf ein schuldloses Verhalten in der eigentlichen Gefahrensituation zu entlasten.

§ 3 BinSchG begründet eine Zurechnungshaftung des Schiffseigners sui generis für fremdes schuldhaftes Tun, die im Rahmen vertraglicher Schuldverhältnisse und außerhalb von vertraglichen Schuldverhältnissen etwa bei unerlaubten Handlungen greift und neben die Haftung des Schiffseigners aus §§ 280, 278 und 831 BGB tritt, jedoch ohne die Exkulpationsmöglichkeit des § 831 I 2 BGB.

Urteil des Schiffahrtsobergericht Köln vom 8. Juni 2021, Az.: 3 U 138/20, rechtskräftig.

Aus den Urteilsgründen:

Im Januar 2018 wurde in der Medienberichterstattung bereits beginnend mit dem 15.01.2018 vor dem Orkan »Friederike« gewarnt. Dieser sollte nach den Wettervorhersagen am 18.01.2018 ab dem Vormittag über dem Rhein im Bereich der späteren Unfallstelle wüten. Der Beklagte zu 1) war am 18.01.2018 der verantwortliche Schiffsführer des GMS Öhringen, die Beklagte zu 2) die Schiffseignerin. Das GMS Öhringen wurde am 17.01 .2018 abends in Emmerich mit 45 leeren Containern beladen, dies teilweise in 3 Lagen. Es ankerte nach der Beladung über Nacht in Emmerich und trat am Morgen des 18.01.2018 gegen 6.00 Uhr seine Fahrt zu Berg an. Zuvor hatte sich der Beklagte zu 1) weder am Abend des 17.01 .2018 noch am Morgen des 18.01.2018 über die Wettervorhersagen erkundigt. Allerdings hatte er den Nautischen Informationsdienst NIF permanent auf Empfang. Nach den – streitigen – Behauptungen der Beklagten wurde dort keine Unwetterwarnung gesendet. Zum Zeitpunkt des Fahrtbeginns war es bereits windig und stürmisch. Um 7.00 Uhr hörte der Beklagte zu 1) im Radio von der Unwetterwarnung für den von ihm befahrenen Rheinabschnitt. Er entschloss sich gleichwohl zur Weiterfahrt. Im weiteren Verlaufe der Fahrt nahm der Sturm vorhersagegemäß immer weiter zu. Die Container auf dem Schiff verrutschten, was zu einer Vertrimmung des Schiffes nach backbord führte. Der Beklagte zu 1) beschloss daraufhin und wegen der sich verschlechternden Wetterverhältnisse, den direkt vor ihm liegenden Schutzhafen Wesel anzusteuern, um dort Schutz zu suchen. Beim Einsteuern in den Hafen konnte er sturmbedingt nicht verhindern, dass das Schiff mit einer am Eingang des Hafens befindlichen feststehenden Verladeeinrichtung als Teil der Hafenanlage kollidierte und diese sowie einen an gleicher Stelle befindlichen im Eigentum der Klägerin stehenden unterstromseitigen Dalben beschädigte. Nachfolgend gelang es ihm, das Schiff ohne weitere Schäden und ohne Containerverluste in den Hafen zu steuern …

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage mit seinem am 13.10.2020 verkündeten und den Beklagten unter dem 21.10.2020 zugestellten Urteil bis auf einen Teil der Zinsforderung und die geltend gemachten Anwaltskosten für die anwaltliche Vertretung der Klägerin im Verklarungsverfahren stattgegeben …

Die form- und fristgerecht eingelegte und auch im übrigen zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg …

Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt, § 276 II BGB (vgl. hierzu auch v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 27; BGHZ 39, 281). Welche Sorgfalt im Verkehr einzuhalten ist, orientiert sich an objektiven Merkmalen und ist grundsätzlich unabhängig von den persönlichen Eigenschaften, Gewohnheiten und Ansichten des Schädigers (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 28; BGHZ 39, 281). Auch im Binnenschifffahrtsrecht gilt kein individueller, sondern – wie auch sonst im Zivilrecht – ein auf die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ausgerichteter objektiv-abstrakter Sorgfaltsmaßstab (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 15; v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92b BinSchG Rn. 7; BGHZ 39, 281). Geschuldet wird die erforderliche Sorgfalt, nicht bloß die übliche Sorgfalt (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 16). Erforderlich ist dasjenige Maß an Umsicht und Sorgfalt, das nach dem Urteil besonnener und gewissenhafter Angehöriger der in Betracht kommenden Verkehrskreise zu beachten ist (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 16 m.w.N.). Es steht in Abhängigkeit von der

Höhe des drohenden Schadens einerseits und der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts andererseits. Zur näheren Konkretisierung der spezifischen Sorgfaltsanforderungen an den Schiffsführer sind ergänzend die Regelungen der §§ 7 1, 8 BinSchG und die zu ihnen entwickelten Maßstäbe heranzuziehen. Danach schuldet der Schiffsführer bei allen Verrichtungen an Bord die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers ...

Eine lebensfremde Überspannung der Anforderungen verbietet sich (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92b BinSchG Rn. 4 m.w.N.) ...

Nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze ist aus Sicht des Senates zu differenzieren zwischen dem Verhalten des Beklagten zu 1) unmittelbar bei der Einfahrt in den Schutzhafen Wesel und der zeitlich vorhergehenden Entscheidung des Beklagten zu 1), die Fahrt am Morgen des Schadenstages ungeachtet des vorhergesagten Orkans anzutreten:

In Hinblick auf das Verhalten des Beklagten zu 1) bei der Einfahrt in den Hafen vermag der Senat nicht zu erkennen, dass ihm ein Verschuldensvorwurf gemacht werden könnte ...

Zwar greift zu seinen Ungunsten der auch vom Schifffahrtsgericht wegen der Anfahrung eines ortsfesten Hindernisses zutreffend zur Anwendung gebrachte Beweis des ersten Anscheins für sein nautisches Verschulden ein (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 BinSchG Rn. 6; Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 3. Auflage, § 1.04 Rn. 25, 47 m.w.N.; vgl. auch OLG Karlsruhe, ZfB 1998, Sammlung Seite 1710 ff, VersR 1999, 257 (Anfahren eines Untertors); OLG Hamm VersR 2000, 476 (Anfahren eines Schleusentores); BGH VersR 1977, 637 (plastische Verformung eines Dalbens infolge Anfahrens); vgl. auch BGH VersR 1982, 491). Dieser Anschein dürfte indes angesichts des vom Senat prozessual zugrunde zu legenden unstreitigen Sachverhalts erschüttert sein. Zwar ist eine stürmische Wetterlage allein im Regelfall nicht zur Erschütterung geeignet (vgl. OLG Nürnberg MDR 2017, 88). Bei dem in Rede stehenden Orkantief am Schadenstag handelte es sich jedoch mitnichten um eine bloße »normale« stürmische Wetterlage, sondern vielmehr um einen Orkan mit außergewöhnlicher Wucht ...

Dem Amtsgericht ist in der Einschätzung zu folgen, dass dem Beklagten zu 1) jedenfalls insoweit ein Verschuldensvorwurf zu machen ist, als er am Morgen des 18.01.2018 die Fahrt ungeachtet der ausgesprochenen Orkanwarnungen und unter Außerachtlassung der Besonderheiten des von ihm geführten Schiffes überhaupt angetreten und den Vorbeizug des Orkans nicht im Hafen in Emmerich abgewartet hat. Dadurch hat er sich vorwerfbar in eine Situation begeben, in der er sein Schiff voraussehbar nicht mehr unter Kontrolle hatte und nicht mehr ohne Gefahr für sich und andere navigieren konnte. Insoweit ist anerkannt, dass ein nicht notwendig wahrscheinliches, aber zumindest vorhersehbares Schadensereignis ein Verschulden des Schädigers dann begründet, wenn er es versäumt hat, der vorhersehbaren Gefahr rechtzeitig zu begegnen und diejenigen Maßnahmen zu treffen, die nach den Umständen des Einzelfalles geboten und zumutbar waren, um den Schaden abzuwenden. Ist dies der Fall, ist es dem Schädiger verwehrt, sich unter Verweis auf ein schuldloses Verhalten in der eigentlichen Gefahrensituation zu entlasten (vgl. v. Waldstein/Holland, 12 .a.O., § 92a BinSchG Rn. 8; Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht 4. Auflage, § 92a BinSchG Rn. 5) ...

Es handelte sich vorliegend gerade nicht um den Fall eines kurzfristigen, nicht vorhergesagten unvorhersehbaren Wetterumschwungs. Zwischen den Parteien ist vielmehr unstreitig und auch dem Senat noch in Erinnerung, dass im Januar 2018 über sämtliche öffentlich zugänglichen Medien eindringliche Sturm- und Orkanwarnungen vor dem Orkan »Friederike« gesendet wurden, dies bereits ab dem 15.01.2018. Diese bezogen sich für den Vormittag/Mittag des 18.01.2018 gerade auf den von dem Beklagten zu 1) mit seinem Schiff befahrenen Rheinabschnitt. Sturmwarnungen dieser Art darf ein verantwortungsvoller pflichtbewusster Schiffsführer nicht einfach ignorieren, sondern muss sie vielmehr im Hinblick auf potentielle Gefahren für das von ihm geführte konkrete Schiff auf dem zu befahrenden konkreten Streckenabschnitt auswerten und evaluieren. Dies hat der Beklagte zu 1) nach eigenem Vortrag nicht getan, sondern sich vor Antritt der Fahrt trotz des herrschenden Windes überhaupt nicht über das vorhergesagte Wetter informiert und damit in erheblichem Maße gegen die allgemeine, auch in der Binnenschifffahrt übliche nautische Sorgfalt verstoßen Hierfür hätte zudem gerade mit Blick auf die Besonderheiten des GMS Öhringen und der beabsichtigten Fahrtstrecke für einen sorgfältigen Schiffsführer Veranlassung bestanden. Denn es handelte sich bei dem von dem Beklagten zu 1) geführten Schiff – wie auf den in den Akten befindlichen Lichtbildern ersichtlich – um ein großes langes Schiff, das mit leeren Containern, teilweise in 3 Lagen gestapelt, beladen war und eine besonders große Angriffsfläche für Wind bot ...

Schließlich würde es den Beklagten zu 1) auch nicht entlasten, wenn tatsächlich entsprechend seinen Behauptungen im NIF keine Orkanwarnung ausgesprochen worden sein sollte. Denn eine fehlende Orkanwarnung im NIF vermag ein schutzwürdiges Vertrauen des Beklagten zu 1) auf die gefahrlose Möglichkeit des Fahrtantritts mit dem von ihm geführten Schiff nicht zu begründen. Darüber hinaus ist gerichtsbekannt – und geht auch aus der von den Beklagten selbst zu den Akten gereichten E-Mail des Dezernats Verkehrsmanagement Binnen/Schifffahrtspolizei vom 21.09.2020 eindeutig hervor -, dass allgemeine Wetterinformationen nicht Inhalt der Bekanntmachungen im NIF sind ...

Von fehlenden Wetterwarnungen im NIF kann daher ebenso wenig wie von einer fehlenden Sperrung des Rheins für die Schifffahrt der Rückschluss gezogen werden, ein Fahrtantritt sei generell gefahrlos möglich ...

(a) § 3 BinSchG regelt die allgemeine Haftung des Schiffseigners für durch ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung verursachte Schäden. Nach dieser Vorschrift ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung (§ 3 II BinSchG) einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt, § 3 1 BinSchG. Es handelt sich dabei um eine zusätzliche Zurechnungshaftung sui generis, aus der sich eine besondere gesetzliche Verantwortlichkeit für fremdes schuldhaftes Tun ergibt (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1 f.). Sie greift sowohl bei einer Schadenszufügung im Rahmen vertraglicher Schuldverhältnisse als auch außerhalb von vertraglichen Schuldverhältnissen etwa bei unerlaubten Handlungen der Schiffsbesatzung ein (vgl. Koller, Transportrecht 10. Auflage, § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 3, 17) und tritt neben die Haftung des Schiffseigners aus §§ 280, 278 BGB und § 831 BGB (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 5, 7), jedoch ohne die Exkulpationsmöglichkeit des § 831 I 2 BGB (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 6; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 7).

(b) Die tatbestandlichen Voraussetzungen der §§ 3 BinSchG, 823 1 BGB liegen vor. Die Beklagte zu 2) ist die Eignerin des GMS Öhringen, der Beklagte zu 1) gehörte als Schiffsführer des Schiffes zu dem Kreis der in § 3 II BinSchG genannten Schiffsbesatzung. Er handelte beim Antritt der Fahrt unzweifelhaft in Ausführung seiner Dienstverrichtungen im Sinne des § 3 1 BinSchG ...

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v.Waldstein, Mannheim

Fortsetzung unter www.binnenschifffahrt-online.de
bis Sammlung S. 2733

Urteil des Schiffahrtsobergericht Köln vom 8. Juni 2021, Az.: 3 U 138/20, rechtskräftig.
hat der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht ..., die Richterin am Oberlandesgericht ... und die Richterin am Oberlandesgericht ... auf die mündliche Verhandlung vom 11.05.2021 für R e c h t erkannt:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 13.10.2020 verkündete Urteil des AG – Schifffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort , Az. 5 C 12/19, wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufung tragen die Beklagten als Gesamtschuldner.

Das angefochtene wie auch dieses Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Im Januar 2018 wurde in der Medienberichterstattung bereits beginnend mit dem 15.01.2018 vor dem Orkan »Friederike« gewarnt. Dieser sollte nach den Wettervorhersagen am 18.01.2018 ab dem Vormittag über dem Rhein im Bereich der späteren Unfallstelle wüten. Der Beklagte zu 1) war am 18.01.2018 der verantwortliche Schiffsführer des GMS Öhringen, die Beklagte zu 2) die Schiffseignerin. Das GMS Öhringen wurde am 17.01 .2018 abends in Emmerich mit 45 leeren Containern beladen, dies teilweise in 3 Lagen. Es ankerte nach der Beladung über Nacht in Emmerich und trat am Morgen des 18.01.2018 gegen 6.00 Uhr seine Fahrt zu Berg an. Zuvor hatte sich der Beklagte zu 1) weder am Abend des 17.01 .2018 noch am Morgen des 18.01.2018 über die Wettervorhersagen erkundigt. Allerdings hatte er den Nautischen Informationsdienst NIF permanent auf Empfang. Nach den – streitigen – Behauptungen der Beklagten wurde dort keine Unwetterwarnung gesendet. Zum Zeitpunkt des Fahrtbeginns war es bereits windig und stürmisch. Um 7.00 Uhr hörte der Beklagte zu 1) im Radio von der Unwetterwarnung für den von ihm befahrenen Rheinabschnitt. Er entschloss sich gleichwohl zur Weiterfahrt. Im weiteren Verlaufe der Fahrt nahm der Sturm vorhersagegemäß immer weiter zu. Die Container auf dem Schiff verrutschten, was zu einer Vertrimmung des Schiffes nach backbord führte. Der Beklagte zu 1) beschloss daraufhin und wegen der sich verschlechternden Wetterverhältnisse, den direkt vor ihm liegenden Schutzhafen Wesel anzusteuern, um dort Schutz zu suchen. Beim Einsteuern in den Hafen konnte er sturmbedingt nicht verhindern, dass das Schiff mit einer am Eingang des Hafens befindlichen feststehenden Verladeeinrichtung als Teil der Hafenanlage kollidierte und diese sowie einen an gleicher Stelle befindlichen im Eigentum der Klägerin stehenden unterstromseitigen Dalben beschädigte. Nachfolgend gelang es ihm, das Schiff ohne weitere Schäden und ohne Containerverluste in den Hafen zu steuern.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Beklagten hafteten ihr als Gesamtschuldner für den kollisionsbedingten Schaden an dem Dalben. Der Beklagte zu 1) habe angesichts der Sturmwarnung am Morgen des 18.01 .2018 die Fahrt gar nicht erst antreten dürfen, sondern im Hafen in Emmerich Schutz suchen und den Vorbeizug des Sturmes abwarten müssen. Genügender Platz sei in Emmerich – insoweit unstreitig – vorhanden gewesen. Darüber hinaus hat die Klägerin behauptet, der Beklagte zu 1) habe die Container nicht ordnungsgemäß gesichert gehabt, weshalb diese überhaupt erst verrutscht seien. Bei der Einfahrt in den Schutzhafen Wesel habe der Beklagte zu 1) es schließlich versäumt, den erforderlichen Abstand zu der Hafenanlage einzuhalten, und dadurch schuldhaft die Kollision verursacht. Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, der Beklagte zu 1) habe von der Einfahrt in den Hafen schon deshalb Abstand nehmen müssen, weil ein kontrolliertes Einfahren und Anlegen unter den herrschenden Sturmbedingungen von vorneherein nicht möglich gewesen sei. Sie hat weiter behauptet, der beschädigte Dalben sei Teil einer genehmigten, vorschriftsgemäß errichteten und ausgestatteten Hafenanlage, die zudem auf allen einschlägigen Karten verzeichnet sei. Kollisionsbedingt sei an ihm ein erheblicher Sachschaden entstanden. Ferner sei sie von der Garant Mineralölhandelsgesellschaft in Regress genommen worden für von dieser an den Eigner des MTS Paco gezahltes Liegegeld. Der Liege-geldzahlung habe zugrunde gelegen, die von der Garant Mineralölhandelsgesellschaft betriebene Tanklöschanlage infolge der Beschädigung des Dalbens nur eingeschränkt nutzbar gewesen sei.

Die Klägerin hat beantragt, 1. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an sie 48.024,96 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 17.09.2018 zu zahlen, 2. die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klägerin Rechtsanwaltsgebühren für das vorgelagerte Verklarungsverfahren in Höhe von 4.310,30 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 17.08.2018 zu zahlen. Die Beklagten sind dem entgegen getreten und haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagten haben die Auffassung vertreten, nicht für die Kollision und ihre Folgen zu haften. Insoweit haben sie behauptet, seinerzeit sei nicht bekannt gewesen, dass Orkane gleich welcher Stärke eine Gefahr für die motorisierte Binnenschifffahrt darstellen könnten. Entsprechende Schadensfälle habe es vor dem in Rede stehenden Schadensfall nicht gegeben. Darüber hinaus habe auch der NIF eine Orkanwarnung nicht ausgestrahlt, was davon zeuge, dass von dem Orkan ausgehende Gefahren für das GMS Öhringen schlicht nicht vorhersehbar gewesen seien. Dies werde auch deutlich durch den Umstand, dass ein Patrouillenboot der Wasserschutzpolizei am Morgen des 18.01.2018 noch zu einer allgemeinen Patrouillenfahrt aus dem Schutzhafen aus-gelaufen sei. Dies zeige, dass selbst die Sorgfältigsten der Sorgfältigen eine von dem Orkan ausgehende Gefahr für die Schifffahrt nicht hätten vorhersehen können. Vor diesem Hintergrund könne auch dem Beklagten zu 1) kein Verschuldensvorwurf gemacht werden. Insoweit müsse eine vernünftige »Messlatte« angelegt werden, andernfalls eine im Gesetz nicht vorgesehene Gefährdungshaftung statuiert werde. Der Beklagte zu 1) sei vor Antritt der Fahrt auch nicht gehalten gewesen, sich im »Frühstücksfernsehen« über die Wettervorhersage zu informieren. Er habe vielmehr darauf vertrauen können, über etwaige wetterbedingte Gefahren für die Binnenschifffahrt im NIE gewarnt zu werden. Die Beklagten haben weiter behauptet, der Radioempfang sei zu Beginn der Fahrt in Holland so schlecht gewesen, dass der Beklagte zu 1) Wetternachrichten erst deutlich nach Antritt der Fahrt überhaupt habe zur Kenntnis nehmen können. Die erste Gelegenheit zwischen Emmerich und Wesel, Schutz zu suchen, sei – insoweit unstreitig – der Schutzhafen in Wesel gewesen. Ihn anzufahren, sei in Ansehung der Vertnmmung des Schiffes und der Wetterbedingungen nautisch die richtige Entscheidung gewesen. Die relativ geringfügigen Schäden an Dalben und Hafenanlage zeigten eindrücklich, dass der Beklagte zu 1) das Schiff trotz der widrigen Umstände und des heftigen Sturms sehr sorgfältig gesteuert habe. Allein dadurch seien gravierendere Schäden und ein Verlust von Containern erfolgreich vermieden worden. Die Klägerin habe es demgegenüber pflichtwidrig versäumt, in Erwartung des Orkans die zum Eigenschutz gebotenen Prallschutznlagen anzubringen.

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage mit seinem am 13.10.2020 verkündeten und den Beklagten unter dem 21.10.2020 zugestellten Urteil bis auf einen Teil der Zinsforderung und die geltend gemachten Anwaltskosten für die anwaltliche Vertretung der Klägerin im Verklarungsverfahren stattgegeben und zur Begründung ausgeführt, die Beklagten hätten den aus dem Anfahren einer feststehenden Anlage resultierenden Anschein eines nautischen Fehlverhaltens des Beklagten zu 1) bei der Einfahrt in den Schutzhafen Wesel nicht zu erschüttern vermocht. Der bloße Verweis auf eine stürmische Wetterlage sei für sich allein betrachtet nicht zur Erschütterung geeignet. Ob dies bei einem in seiner Stärke bisher unbekannten Orkantief wie »Friederike« anders zu beurteilen sei, könne ebenso dahinstehen wie die Frage, ob der NIF Sturmwarnungen gesendet habe und ob die Container auf dem Schiff ordnungsgemäß gesichert gewesen seien. Denn selbst nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten und dem von ihnen vorgelegten Schreiben des NIF gehörten Wettervorhersagen nicht zum Inhalt der dortigen Bekanntmachungen und müssten vom Schiffsführer aus anderen Quellen geschöpft werden. Der Beklagte zu 1) habe sich nach eigener Einlassung erstmals etwas eine Stunde nach Beginn der Fahrt überhaupt über das zu erwartende Wetter informiert. Damit habe er seinen nautischen Sorgfaltspflichten nicht genügt. In der Medienberichterstattung sei bereits lange vor dem 18.01.2018 breit über den Orkan berichtet worden, was dem Beklagten zu 1) offenbar aufgrund mangelnder Beschäftigung mit der Wettervorhersage entgangen sei. Auch am Abend des 17.01.2018 sei der vorhergesagte Wind Gegenstand der Gespräche zwischen dem Beklagten zu 1) und den Zeugen Subaski und Gembiak gewesen, ohne dass dies den Beklagten zu 1) dazu veranlasst habe, sich vor Fahrtbeginn über das Wetter zu informieren. Hierfür habe er sich aller zur Verfügung stehender Informationsquellen bedienen müssen, was bereits nach seinem eigenen Vortrag nicht erfolgt sei. Die Möglichkeit, den Vorbeizug des Orkans im Schutzhafen Emmerich abzuwarten, habe er infolge der fehlenden Information überhaupt nicht in Betracht gezogen, obwohl dies möglich und in Ansehung der Gesamtlage auch geboten gewesen sei. Möglicherweise hätten auch Teile der Ladung abgeladen werden können, um die Lateralfläche des Schiffes zu verringern. Es sei schließlich auch nicht dargetan, dass der Beklagte zu 1) bei der Einfahrt in den Schutzhafen Wesel die äußerste Sorgfalt habe walten lassen. Gerade im Hinblick auf den zur Unfallzeit herrschenden Sturm sei die Einfahrt in den Hafen riskant gewesen, weil nicht habe ausgeschlossen werden können, dass das Schiff infolge der starken Windböen weiter und schneller in Richtung der Dalben bzw. des Anlegers versetzt würde, als dies normalerweise der Fall sei. Die unter Beweis gestellte Behauptung der Beklagten, der Beklagte zu 1) habe die höchste Sorgfalt eingehalten, unterstelle, dass in Anbetracht der herrschenden Wetterbedingungen und der Ladung des Schiffes eine Einfahrt in den Schutzhafen ohne Beschädigung der Hafenanlage und des Dalbens überhaupt nicht möglich gewesen sei. Diese Behauptung sei aber dem Beweis von vorneherein nicht zugänglich, weil auszuschließen sei, dass ein Sachverständiger sich in der Lage sehe, mit der erforderlichen Sicherheit auszuschließen, dass eine kollisionsfreie Einfahrt in den Hafen unter den gegebenen Umständen nautisch möglich gewesen sei. Das Gericht könne dem Sachverständigen insoweit keine hinreichenden Anknüpfungstatsachen für seine Berechnungen an die Hand geben. Der tatsächliche Kurs könne in Anbetracht der nicht reproduzierbaren Bedingungen auch nicht theoretisch nachgestellt und damit kein Vergleichskurs entwickelt werden. Die Beklagten könnten sich auch nicht darauf berufen, die Klägerin habe die Kollision wegen eines fehlenden Prailschutzes mitverursacht. Insoweit hätten die Beklagten bereits nicht schlüssig dargetan, dass eine solche Sicherung überhaupt bei Genehmigung der Anlage vorgeschrieben, aber tatsächlich nicht gebaut worden sei. Die Schadenshöhe stehe aufgrund der Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen im Verklarungsverfahren fest. Hiergegen richtet sich die am 19.11.2020 bei Gericht eingegangene und nach Fristverlängerung bis zum 21.01.2021 am 21.01.2021 begründete Berufung der Beklagten.

Mit ihrer Berufung rügen die Beklagten, das Amtsgericht überspanne die Anforderungen an die einzuhaltende nautische Sorgfalt. Die in der angefochtenen Entscheidung formulierten Anforderungen begründeten in der Sache eine Gefährdungshaftung, die der Gesetzgeber im Rahmen des Haftungssystems nach dem BinSchG gerade nicht vorgesehen habe. Ein persönlicher Verschuldensvorwurf könne dem Beklagten zu 1) nicht gemacht werden. Zwar spreche der Anscheinsbeweis beim Anfahren eines stehenden Hindernisses für ein Verschulden des Schiffsführers. Die Entkräftung dieses Anscheinsbeweises erfordere aber entgegen der offenbar vom Amtsgericht vertretenen Auffassung keinen vollen Gegenbeweis, sondern lediglich eine Erschütterung des Anscheins. Hierfür sei ein Orkan bislang nicht gekannten Ausmaßes als Ausnahmesituation aber völlig ausreichend. Die Stärke des Orkans sei für den Beklagten zu 1) ebenso wenig vorhersehbar gewesen wie für den NIE und die Polizisten der Wasserschutzpolizei. Darüber hinaus habe das Amtsgericht rechtsfehlerhaft verkannt, dass der NIF zwar keine Wetterberichte, wohl aber Wetterwarnungen sende. Dies ergebe sich aus dem vorgelegten Merkblatt des NIE. Darauf habe sich der Beklagte zu 1) verlassen, als er sich vor Fahrtbeginn auf die übrigen von ihm vorzunehmenden Handlungen, namentlich die Sicherung des Schiffsbetriebes, d.h. die Überprüfung der Funktionsfähigkeit von Haupt- und Nebenaggregaten, der Ladungssicherheit und der Sicherung der Besatzung gegen Gefahren konzentriert habe. Die Beklagten wiederholen ihre Behauptung, auch im Hinblick auf die Einfahrt in den Hafen treffe den Beklagten zu 1) bei den seinerzeit herrschenden Verhältnissen kein nautisches Verschulden. Darüber hinaus habe das Amtsgericht die rechtliche Bedeutung eines Pralischutzes verkannt. Die Genehmigung der baulichen Ausführung der Anlage enthalte zwar keine zwingenden Vorgaben, welche Maßnahmen bei extremen Wetterbedingungen zu ergreifen seien. Gleichwohl sei die Klägerin in der gegebenen Situation gehalten gewesen, sich selbst zu schützen. Diese Verpflichtung entspnnge dem Umstand, dass sie ausgerechnet an der Einfahrt eines Schutzhafens eine Dalbenanlage betreibe.

Die Beklagten beantragen,

das Urteil des Amtsgerichts – Schifffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort vom 13.10.2020 aufzuheben und die Klage kostenpflichtig abzuweisen.
Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Klägerin verteidigt das amtsgerichtliche Urteil nach Maßgabe der Berufungserwiderung unter Bezugnahme auf ihren erstinstanzlichen Sachvortrag. Sie verweist darauf, dass ein Polizeistreifenboot mit einem dreilagig beladenen Containerschiff wie dem GMS Öhringen keinesfalls vergleichbar sei.
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die im Berufungsrechtszug zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze sowie die zu den Akten gereichten Urkunden Bezug genommen.

Die Akte des Verklarungsverfahrens AG Duisburg-Ruhrort 25 111/18 BSch hat vorgelegen und ist Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

II.

Die form- und fristgerecht eingelegte und auch im übrigen zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg.

1.
(a) Vertragliche Beziehungen zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 1)

sind nicht ersichtlich. Der Beklagte zu 1) haftet der Klägerin jedoch für die durch das Anfahren des Dalbens entstandenen Schäden aus Deliktsrecht, § 823 1 BGB. Denn der Beklagte zu 1) hat fahrlässig das Eigentum der Klägerin widerrechtlich verletzt. Die Anwendung des § 823 1 BGB ist auch nicht durch § 3 BinSchG ausgeschlossen. Diese Vorschrift betrifft allein die zusätzliche Haftung des Schiffseigners, nicht aber diejenige des Schiffsführers. Die Haftung des rechtswidrig und schuldhaft handelnden Schiffsführers gemäß § 823 BGB bleibt nach allgemeiner Meinung durch die adjektizische Zusatzhaftung des Schiffseigners unberührt (vgl. v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht 5. Auflage, § 3 BinSchG Rn. 32).

(b) Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 823 1 BGB sind gegeben, wovon auch das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgegangen ist. Die Klägerin ist als Eigentümerin des Dalbens für die Geltendmachung des in Rede stehenden Schadensersatzanspruches aktivlegitimiert. Ihr Eigentum wurde bei der Kollision unstreitig beschädigt. Die Beschädigung wurde durch eine Handlung des Beklagten zu 1) verursacht, namentlich dadurch, dass das von ihm gesteuerte GMS Öhringen mit einiger Wucht gegen den Dalben prallte. Die Parteien streiten allein streiten über die Frage, ob dem Beklagten zu 1) im Hinblick auf den Schadenseintritt ein Verschuldensvorwurf gemacht werden kann. Dies ist bei einem vorsätzlichen oder fahrlässigen Verhalten der Fall (vgl. Palandt-Sprau, BGB 80. Auflage, § 823 Rn. 40 ff.). In Betracht kommt vorliegend allein ein fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 1). Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt, § 276 II BGB (vgl. hierzu auch v. Waldstein/Hol-land, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 27; BGHZ 39, 281). Welche Sorgfalt im Verkehr einzuhalten ist, orientiert sich an objektiven Merkmalen und ist grundsätzlich unabhängig von den persönlichen Eigenschaften, Gewohnheiten und Ansichten des Schädigers (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 28; BGHZ 39, 281). Auch im Binnenschifffahrtsrecht gilt kein individueller, sondern – wie auch sonst im Zivilrecht – ein auf die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ausgerichteter objektiv-abstrakter Sorgfaltsmaßstab (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 15; v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92b BinSchG Rn. 7; BGHZ 39, 281). Geschuldet wird die erforderliche Sorgfalt, nicht bloß die übliche Sorgfalt (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 16). Erforderlich ist dasjenige Maß an Umsicht und Sorgfalt, das nach dem Urteil besonnener und gewissenhafter Angehöriger der in Betracht kommenden Verkehrskreise zu beachten ist (Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 16 m.w.N.). Es steht in Abhängigkeit von der Höhe des drohenden Schadens einerseits und der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts andererseits. Zur näheren Konkretisierung der spezifischen Sorgfaltsanforderungen an den Schiffsführer sind ergänzend die Regelungen der §§ 7 1, 8 BinSchG und die zu ihnen entwickelten Maßstäbe heranzuziehen. Danach schuldet der Schiffsführer bei allen Verrichtungen an Bord die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers. Dies umfasst neben der Beachtung der nautischen Sorgfaltsmaßstäbe, die die Sicherheit des eigenen Fahrzeugs, aber auch diejenige der sonstigen Schifffahrt gewährleisten sollen, auch die Beachtung der für die jeweilige Stromstrecke gültigen Schifffahrtsstraßenordnungen (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 7 BinSchG Rn. 9), ferner die Überprüfung des Schiffes vor Antritt der Reise daraufhin, ob es sich in einem fahrtüchtigen Zustand befindet, gehörig eingerichtet und ausgerüstet sowie hinreichend bemannt ist und die erforderlichen Papiere mit sich führt, § 8 1 BinSchG. Der Schiffsführer ist gehalten, zu beobachten, schlusszufolgern und zu handeln und zwar in der gegebenen Augenblickssituation (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92b BinSchG Rn. 4). Auf diese hat das Gericht im Rahmen seiner Prüfung abzustellen. Eine lebensfremde Überspannung der Anforderungen verbietet sich (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92b BinSchG Rn. 4 m.w.N.). Maßgebliche Gesichtspunkte für die Feststellung eines fahrlässigen Verhaltens sind im Binnenschifffahrtsrecht – wie auch sonst – die Voraussehbarkeit der Gefahr sowie ihre Vermeidbarkeit für den Schädiger (vgl. Senat VersR 2011, 415; Palandt-Grüneberg, a.a.O., § 276 Rn. 20 f.; v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 27). Verstöße gegen Gesetze, insbesondere das Binnenschifffahrtsverkehrsrecht sowie Vorschriften der Binnenschiffs- bzw. Rheinschiffsuntersuchungsordnung begründen in aller Regel ein Verschulden (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 30).

Nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze ist aus Sicht des Senates zu differenzieren zwischen dem Verhalten des Beklagten zu 1) unmittelbar bei der Einfahrt in den Schutzhafen Wesel und der zeitlich vorhergehenden Entscheidung des Beklagten zu 1), die Fahrt am Morgen des Schadenstages ungeachtet des vorhergesagten Orkans anzutreten:

In Hinblick auf das Verhalten des Beklagten zu 1) bei der Einfahrt in den Hafen vermag der Senat nicht zu erkennen, dass ihm ein Verschuldensvorwurf gemacht werden könnte. Sein Entschluss, wegen des Orkans den Schutzhafen Wesel anzusteuern, obwohl sich dies mit Blick auf die Wetterbedingungen für ihn aus der maßgeblichen ex ante-Sicht durchaus als nicht völlig gefahrloses Unterfangen darstellen musste, vermag einen Verschuldensvorwurf nicht zu begründen. In der seinerzeitigen Situation mit unstreitig bereits verschobenen Containern, der eingetretenen Vertrimmung des Schiffes und den im Verklarungsverfahren von dem Beklagten zu 1) geschilderten Problemen, entgegen kommenden Schiffen auszuweichen (vgl. Sitzungsprotokoll im Verklarungsverfahren vom 22.02.2018), war eine Fortsetzung der Fahrt nachvollziehbar mit erheblichen Gefahren für das Schiff selbst, den übrigen Schiffsverkehr, die Ladung wie auch die Besatzung verbunden. Auch nautische Fehler des Beklagten zu 1) bei der Einfahrt in den Hafen, etwa die Einhaltung eines zu geringen Abstands von dem beschädigten Dalben, vermag der Senat nicht zu erkennen. Zwar greift zu seinen Ungunsten der auch vom Schifffahrtsgericht wegen der Anfahrung eines ortsfesten Hindernisses zutreffend zur Anwendung gebrachte Beweis des ersten Anscheins für sein nautisches Verschulden ein (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 BinSchG Rn. 6; Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 3. Auflage, § 1.04 Rn. 25, 47 m.w.N.; vgl. auch OLG Karlsruhe, ZfB 1998, Sammlung Seite 1710 ff, VersR 1999,257 (Anfahren eines Untertors); OLG Hamm VersR 2000, 476 (Anfahren eines Schleusentores); BGH VersR 1977, 637 (plastische Verformung eines Dalbens infolge Anfahrens); vgl. auch BGH VersR 1982, 491). Dieser Anschein dürfte indes angesichts des vom Senat prozessual zugrunde zu legenden unstreitigen Sachverhalts erschüttert sein. Zwar ist eine stürmische Wetterlage allein im Regelfall nicht zur Erschütterung geeignet (vgl. OLG Nürnberg MDR 2017, 88). Bei dem in Rede stehenden Orkantief am Schadenstag handelte es sich jedoch mitnichten um eine bloße »normale« stürmische Wetterlage, sondern vielmehr um einen Orkan mit außergewöhnlicher Wucht. Dass die Einfahrt in einen Schutzhafen auch für einen erfahrenen und nautisch richtig agierenden Schiffsführer unter den Bedingungen eines in seiner Ausprägung derart starken Orkans nicht immer gefahrlos möglich ist, sondern mit Blick auf die Wetterlage zumindest die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Ablaufs besteht, davon ist aus Sicht des Senates auszugehen. Letztlich bedarf diese Frage jedoch ebenso wenig einer abschließenden Entscheidung durch den Senat wie die klägerseits angesprochene Frage der Ladungssicherung der Container, die mit Blick auf die herrschende Wetterlage ebenfalls besonderen Anforderungen unterlag. Denn ein Verschulden des Beklagten zu 1) ergibt sich bereits aus anderen Erwägungen. Auch das Schifffahrtsgericht hat diese

Fragen in der angefochtenen Entscheidung ungeachtet der von ihm in diesem Zusammenhang angestellten Überlegungen – anders als dies in der Berufungsbegründung der Beklagten anklingt – letztlich dahinstehen lassen.

Dem Amtsgericht ist in der Einschätzung zu folgen, dass dem Beklagten zu 1) jedenfalls insoweit ein Verschuldensvorwurf zu machen ist, als er am Morgen des 18.01.2018 die Fahrt ungeachtet der ausgesprochenen Orkanwarnungen und unter Außerachtlassung der Besonderheiten des von ihm geführten Schiffes überhaupt angetreten und den Vorbeizug des Orkans nicht im Hafen in Emmerich abgewartet hat. Dadurch hat er sich vorwerfbar in eine Situation begeben, in der er sein Schiff voraussehbar nicht mehr unter Kontrolle hatte und nicht mehr ohne Gefahr für sich und andere navigieren konnte. Insoweit ist anerkannt, dass ein nicht notwendig wahrscheinliches, aber zumindest vorhersehbares Schadensereignis ein Verschulden des Schädigers dann begründet, wenn er es versäumt hat, der vorhersehbaren Gefahr rechtzeitig zu begegnen und diejenigen Maßnahmen zu treffen, die nach den Umständen des Einzelfalles geboten und zumutbar waren, um den Schaden abzuwenden. Ist dies der Fall, ist es dem Schädiger verwehrt, sich unter Verweis auf ein schuldloses Verhalten in der eigentlichen Gefahrensituation zu entlasten (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92a BinSchG Rn. 8; Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht 4. Auflage, § 92a BinSchG Rn. 5). Die vorstehenden Erwägungen gelten insbesondere bei Havarien im Zusammenhang mit sich ankündigenden meteorologischen Veränderungen, die rechtzeitige nautische Maßnahmen wie etwa die Einstellung (oder vorliegend die Nichtaufnahme) der Fahrt erforderlich machen (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 92a BinSchG Rn. 8; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 92a BinSchG Rn. 5; vgl. auch OLG Nürnberg MDR 2017, 88; Senat VersR 2011, 415). Diese sind von dem Schiffsführer im Rahmen der gebotenen Sorgfalt in Rechnung zu stellen. Er muss vorausschauend alle ihm zumutbaren Maßnahmen ergreifen und alle Möglichkeiten ausschöpfen, um ein Schadensrisiko zu vermeiden oder zumindest zu begrenzen (vgl. Vortisch/Bemm, a.a.O., § 92a BinSchG Rn. 5). Zwar ist er mit Blick auf die jederzeit mögliche Änderung der Wetterlage nicht verpflichtet, den Antritt einer Reise nur deshalb zu unterlassen, weil für einen erst am nächsten Tag zu befahrenden Streckenabschnitt unsicheres Wetter vorhergesagt ist (vgl. BGH VersR 1995, 685). In einer solchen Situation mit entsprechender Wettervorhersage muss von ihm aber zumindest erwartet werden, dass er sich fortlaufend über die Wetterentwicklung informiert und gegebenenfalls rechtzeitig die Fahrt unterbricht (vgl. BGH VersR 1995, 685).

Dass der Beklagte zu 1) dies vorliegend getan hat, vermag der Senat auch seinem eigenen Sachvortrag nicht zu entnehmen. Es handelte sich vorliegend gerade nicht um den Fall eines kurzfristigen, nicht vorhergesagten unvorhersehbaren Wetterumschwungs. Zwischen den Parteien ist vielmehr unstreitig und auch dem Senat noch in Erinnerung, dass im Januar 2018 über sämtliche öffentlich zugänglichen Medien eindringliche Sturm- und Orkanwarnungen vor dem Orkan »Friederike« gesendet wurden, dies bereits ab dem 15.01.2018. Diese bezogen sich für den Vormittag/Mittag des 18.01 .2018 gerade auf den von dem Beklagten zu 1) mit seinem Schiff befahrenen Rheinabschnitt. Sturmwarnungen dieser Art darf ein verantwortungsvoller pflichtbewusster Schiffsführer nicht einfach ignorieren, sondern muss sie vielmehr im Hinblick auf potentielle Gefahren für das von ihm geführte konkrete Schiff auf dem zu befahrenden konkreten Streckenabschnitt auswerten und evaluieren. Dies hat der Beklagte zu 1) nach eigenem Vortrag nicht getan, sondern sich vor Antritt der Fahrt trotz des herrschenden Windes überhaupt nicht über das vorhergesagte Wetter informiert und damit in erheblichem Maße gegen die allgemeine, auch in der Binnenschifffahrt übliche nautische Sorgfalt verstoßen Hierfür hätte zudem gerade mit Blick auf die Besonderheiten des GMS Öhringen und der beabsichtigten Fahrtstrecke für einen sorgfältigen Schiffsführer Veranlassung bestanden. Denn es handelte sich bei dem von dem Beklagten zu 1) geführten Schiff – wie auf den in den Akten befindlichen Lichtbildern ersichtlich – um ein großes langes Schiff, das mit leeren Containern, teilweise in 3 Lagen gestapelt, beladen war und eine besonders große Angriffsfläche für Wind bot. Es drohten der Verlust und Schäden an der Ladung, Gefahren für die Besatzung, das Schiff und auch den übrigen Schiffsverkehr. Darüber hinaus führte die beabsichtigte Fahrt unstreitig über einen Streckenabschnitt, in dem sich über einen Zeitraum von mehr als 4 Stunden kein Schutzhafen befand, der notfalls angelaufen werden konnte, falls der vorhergesagte Orkan zu Problemen führen sollte. Auch ein Umkehrmanöver auf dem Rhein war mit nicht unerheblichen Gefahren verbunden, die von dem Beklagten zu 1) ebenfalls hätten ins Kalkül gezogen werden müssen. Vor dem Hintergrund der gefährdeten Rechtsgüter und der Vorhersagen betreffend den Orkan »Friederike« kann das Verhalten des Beklagten zu 1) nur als sorglos und fahrlässig bezeichnet werden. Der Antritt der Fahrt erfolgte letztlich auf eigenes Risiko. Dass entsprechend den Behauptungen der Beklagten seinerzeit im Sinne eines physikalischen Gesetzes – ähnlich dem von den Beklagten in der mündlichen Verhandlung bemühten Faradayschen Käfig – als sicher angesehen werden konnte, dass ein Orkan gleich welcher Lokalisation und Windstärke niemals zu irgendwelchen Gefahren für die motorisierte Binnenschifffahrt führen könne – zumal für ein Schiff wie dem vorliegend in Rede stehenden -, mit der Folge, dass aus der ex ante Sicht des Beklagten zu 1) bereits keine potenzielle Gefahrenlage bestand, ist für den Senat nicht nachvollziehbar. Selbst wenn es – was die Beklagten zwar behauptet, die Klägerin jedoch zulässigerweise bestritten hat – vor dem in Rede stehenden Schadensfall noch keinen vergleichbaren Schadensfall im Zusammenhang mit Orkanen und Stürmen gegeben haben sollte, rechtfertigte dies aus Sicht des Senates nicht die Verneinung einer potenziellen Gefahrenlage für das in Rede stehende Schiff. Maßgeblich ist insoweit nicht, ob die sich konkret verwirklichte Gefahr und der konkret eingetretene Schaden vorhersehbar waren, sondern vielmehr, ob insgesamt Gefahren für das Schiff und seine Manövrierfähigkeit, Besatzung und/oder Ladung hatten vorhergesehen werden können. Das kann aber aus Sicht des Senates schlechterdings nicht in Abrede gestellt werden. Denn dass Orkan-böen mit hohen Windgeschwindigkeiten dann, wenn sie mit erheblichen Windgeschwindigkeiten auf eine große Angriffsfläche treffen, nachteilige Auswirkungen auf die Stabilität eines Schiffes und/oder seine Ladung haben und auch die an Bord befindliche Besatzung an Leib und Leben gefährden können, liegt auch ohne nautische Kenntnisse auf der Hand. Auch der Umstand, dass gerichtsbekannt einige Tage zuvor der Oberrhein wegen des Orkans »Friederike« zeitweise für die Schifffahrt gesperrt war, belegt aus Sicht des Senates eine potenzielle Gefahrenlage für die Rheinschifffahrt aus Sicht der zuständigen Behörden. Derartigen Erwägungen kann sich auch ein Schiffsführer bei Wahrung der nautischen Sorgfalt nicht verschließen. Ein pflichtbewusster sorgfältiger Schiffsführer wäre daher gehalten gewesen, sich vor Antritt der Fahrt der Wettervorhersagen für den von ihm befahrenen Streckenabschnitt zu vergewissern und die Gefahren abzuwägen gegen die im Falle einer zeitlichen Verschiebung des Fahrtantritts um wenige Stunden drohenden Nachteile. Diese Abwägung musste in Ansehung der gefährdeten Rechtsgüter in der gegebenen Situation zwingend zu dem Ergebnis führen, den Vorbeizug des Orkans im Hafen in Emmerich abzuwarten und den damit verbundenen Zeitverlust von einigen wenigen Stunden in Kauf zu nehmen. Dies gilt umso mehr, als bereits zum Zeitpunkt der Beladung und auch bei Fahrtantritt sehr windige Verhältnisse herrschten (vgl. die Aussage des Zeugen G und die eigene Einlassung des Beklagten zu 1) im Verklarungsverfahren)

und der Zeuge S darüber hinaus sogar am Vorabend mit dem Beklagten zu 1) über den für den Schadenstag vorhergesagten starken Wind explizit gesprochen hatte (vgl. die Aussage des Zeugen S im Sitzungsprotokoll vom 22.02.2018 im Verklarungs-verfahren). Dass ein solches Vorgehen dem Beklagten zu 1) ohne weiteres möglich gewesen wäre, davon ist das Amtsgericht in der angefochtenen Entscheidung zu Recht ausgegangen, ohne dass sich die Beklagten mit der Berufung hiergegen gewandt hätten.

Dass die Einholung zuverlässiger Wetterinformationen dem Beklagten zu 1) vor Fahrtantritt gänzlich unmöglich gewesen wäre, ist beklagtenseits nicht schlüssig dargetan. Neben dem – von ihm lediglich thematisierten – Radioempfang wären Wetterinformationen speziell für die Schiffahrt auf vielfältige andere Weise, sei es per App z.B. windig, Internet etc., zu erlangen gewesen. Diese allgemein zugänglichen Informationsquellen hätten bei schlechtem Radioempfang herangezogen werden können und müssen. Schließlich würde es den Beklagten zu 1) auch nicht entlasten, wenn tatsächlich entsprechend seinen Behauptungen im NIF keine Orkanwarnung ausgesprochen worden sein sollte. Denn eine fehlende Orkanwamung im NIF vermag ein schutzwürdiges Vertrauen des Beklagten zu 1) auf die gefahrlose Möglichkeit des Fahrtantritts mit dem von ihm geführten Schiff nicht zu begründen. Darüber hinaus ist gerichtsbekannt – und geht auch aus der von den Beklagten selbst zu den Akten gereichten E-Mail des Dezernats Verkehrsmanagement Binnen/Schifffahrtspolizei vom 21.09.2020 eindeutig hervor -, dass allgemeine Wetterinformationen nicht Inhalt der Bekanntmachungen im NIF sind. Diese beschränken sich vielmehr auf schifffahrtsbezogene Mitteilungen zu konkreten Gefahrensituationen auf konkreten Rheinabschnitten, etwa an Schleusen oder mit Rücksicht auf Gegenstände im Wasser, Verkehrsregelungen und Hinweise zu Verkehrsbehinderungen (als Lage- oder Einzelmeldungen) sowie gewässerkundliche Informationen wie Wasserstände und Eismeldungen. Selbst wenn – wie von den Beklagten behauptet – in Einzelfällen auch auf vom Wetter ausgehende konkrete Gefahrensituationen hingewiesen werden sollte, begründete dieser Umstand kein schutzwürdiges Vertrauen darauf, über die allgemeine Wetterlage und die von ihr ausgehende potenzielle Gefahr für jeglichen Rheinschiffsverkehr umfassend informiert zu werden. Dies leuchtet schon deshalb ein, weil sich diese Einschätzung einer generellen Beurteilung entzieht und für die auf dem Rhein fahrenden Schiffe nicht allgemein, sondern lediglich konkret bezogen auf einzelne konkrete Schiffe unter Berücksichtigung von deren Besonderheiten und jeweiliger Beladungssituation getroffen werden kann. Von fehlenden Wetterwarnungen im NIF kann daher ebenso wenig wie von einer fehlenden Sperrung des Rheins für die Schifffahrt der Rückschluss gezogen werden, ein Fahrtantritt sei generell gefahrlos möglich. Es liegt auch in diesen Fällen in der originären Verantwortung des Schiffsführers, sich vor Antritt der Reise über die auf dem von ihm befahrenen Streckenabschnitt herrschenden aktuellen und vorhergesagten Wetterverhältnisse zu informieren und diese im Hinblick auf potenzielle Gefahren für das von ihm geführte konkrete Schiff in dessen aktueller Beladungssituation auf dem zu befahrenen Rheinabschnitt auszuwerten.

Schließlich geht auch der Verweis der Beklagten auf das Auslaufen des Patrouillenbootes der Wasserschutzpolizei fehl. Insoweit vermag der Senat bereits nicht nachzuvollziehen, inwieweit eine etwaige gleichermaßen fahrlässige Fehleinschätzung anderer Verkehrsteilnehmer geeignet sein sollte, den Beklagten zu 1) zu entlasten. Darüber hinaus erscheint dem Senat die Gefahrabwägung im Hinblick auf ein kleines, wendiges Patrouillenboot, das im Umkreis des Schutzhafens Patrouille fährt und jederzeit kurzfristig auf Wetterveränderungen reagieren kann, auch in keiner Weise vergleichbar mit derjenigen, die von dem Beklagten zu 1) im Hinblick auf das GMS Öhringen vorzunehmen war.

Ein Mitverschulden der Klägerin vermag der Senat ebenso wenig zu erkennen wie das Schifffahrtsgericht in der angefochtenen Entscheidung. Die Erwägungen des Schifffahrtsgerichts macht der Senat sich zu eigen. Die Beklagten zeigen in der Berufungsbegründung keine neuen Gesichtspunkte auf. Sie stellen vielmehr klar, dass die von der Klägerin betriebene Hafenanlage den einschlägigen baulichen Vorgaben für ihre Errichtung entsprach.

Über den Umfang des Schadens und die Schadenshöhe ist im Verklarungsverfahren umfänglich Beweis erhoben und ein Sachverständigengutachten eingeholt worden. Dass das Amtsgericht die von dem gerichtlichen Sachverständigen getroffenen Feststellungen seiner Entscheidung zugrunde gelegt hat, begegnet keiner Beanstandung durch den Senat. Von den sachverständigerseits geschätzten Reparaturkosten sind der Klägerin ausweislich der vorgelegten Rechnungen Kosten in Höhe von 80.031,33€ entstanden. In Abzug gebracht wurde von der Klägerin ein Abzug »neu für alt« in der vom gerichtlichen Sachverständigen im Verklarungsverfahren geschätzten Höhe von 35.228,37 E. Hinzu kommen die der Klägerin unstreitig von der Fa. Garant in Rechnung gestellten 3.240€ Liegegeld aufgrund Rechnung vom 15.03.2018. Gegen die Schadenshöhe wenden sich die Beklagten in der Berufungsbegründung auch nicht. Weitere Ausführungen des Senates sind daher nicht veranlasst.

2.

Als Folge der unerlaubten Handlung des Beklagten zu 1) haftet auch die Beklagte zu 2) in gleichem Umfang wie er für den streitgegenständlichen Schaden. Ihre Haftung ergibt sich unabhängig von der weiteren zwischen den Parteien diskutierten rechtlichen Frage, ob zum Zeitpunkt der Kollision durch konkludentes Verhalten bereits ein Hafenbenutzungsvertrag zwischen ihnen zustande gekommen war, jedenfalls aus § 3 BinSchG, 823 I BGB. Damit kann die Frage des Bestehens vertraglicher Ansprüche dahingestellt bleiben und bedarf keiner abschließenden Entscheidung durch den Senat.

§ 3 BinSchG regelt die allgemeine Haftung des Schiffseigners für durch ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung verursachte Schäden. Nach dieser Vorschrift ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung (§ 3 II BinSchG) einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt, § 3 1 BinSchG. Es handelt sich dabei um eine zusätzliche Zurechnungshaftung sui generis, aus der sich eine besondere gesetzliche Verantwortlichkeit für fremdes schuldhaftes Tun ergibt (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1 f.). Sie greift sowohl bei einer Schadenszufügung im Rahmen vertraglicher Schuldverhältnisse als auch außerhalb von vertraglichen Schuldverhältnissen etwa bei unerlaubten Handlungen der Schiffsbesatzung ein (vgl. Koller, Transportrecht 10. Auflage, § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 3, 17) und tritt neben die Haftung des Schiffseigners aus §§ 280, 278 BGB und § 831 BGB (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 5, 7), jedoch ohne die Exkulpationsmöglichkeit des § 831 I 2 BGB (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 6; Vortisch/Bemm, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 7).

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der §§ 3 BinSchG, 823 1 BGB liegen vor. Die Beklagte zu 2) ist die Eignerin des GMS Öhringen, der Beklagte zu 1) gehörte als Schiffsführer des Schiffes zu dem Kreis der in § 3 II BinSchG genannten Schiffsbesatzung. Er handelte beim Antritt der Fahrt unzweifelhaft in Ausführung seiner Dienstverrichtungen im Sinne des § 3 1 BinSchG. In Ausführung einer Dienstverrichtung handelt, wer eine Tätigkeit ausübt, die mit der Verwendung des Binnenschiffs in unmittelbarem Zu-

sammenhang steht, wobei ein weiter Maßstab geboten ist (vgl. v. Waldstein/ Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 24). Hierzu zählt jedes Verhalten, das mit dem zu leistenden Schiffsdienst nach Zweck und Art in einem inneren Zusammenhang steht (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 25). Abzugrenzen ist es von schadensur-sächlichem Verhalten lediglich bei Gelegenheit des Schiffsdienstes (v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 23; Koller, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 1). Binnenschifffahrtstypisch werden die Bedienung sämtlicher Steuer-, Radar- bzw. Sprechfunkeinrichtungen sowie das An- und Ablegen zu den Dienstverrichtungen gezählt (v. Wald-stein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 26). Der Beklagte zu 1) handelte aus den obigen Erwägungen heraus auch fahrlässig und verletzte die nautische Sorgfaltspflicht, als er am Morgen des 18.01 .2018 ungeachtet der Orkanwarnungen für den von ihm befahrenen Streckenabschnitt mit dem GMW Öhringen die Fahrt antrat. Dadurch brachte er sich vorwerfbar in eine Lage, in der das mit erheblichen Gefahren verbundene Einfahrmanöver in den Schutzhafen Wesel erforderlich wurde. Bei diesem Fahrmanöver wurde das Eigentum der Klägerin rechtswidrig verletzt und ihr entstand ein Schaden in der geltend gemachten Höhe.

3.
Schiffseigner und Besatzungsmitglied haften dem Geschädigten als Gesamtschuldner auf Schadensersatz (vgl. v. Waldstein/Holland, a.a.O., § 3 BinSchG Rn. 32).

III.
Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 97, 100, 708 Nr. 10, 711 ZPO.
Die Revision wird nicht zugelassen, weil die dafür erforderlichen Voraussetzungen nach § 543 111 Nr. 1 und 2 ZPO nicht vorliegen. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.
Der Streitwert des Berufungsverfahrens beträgt 48.024,96 €.

(Sammlung Seite 2733)