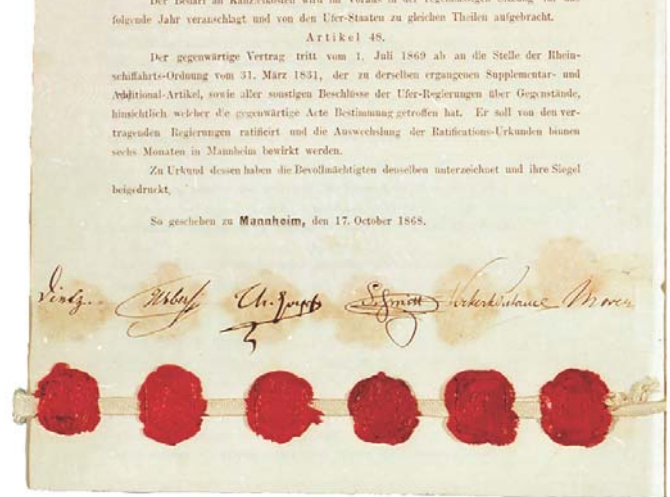


Anspruchsinhaber und Schuldner bei Havarieschäden



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

Aktivlegitimiert für Ansprüche aus Beschädigung eines Schiffes sind der Eigentümer und möglicherweise der berechnigte, mittelbare oder unmittelbare Besitzer. Die §§ 3 und 92b BinSchG sind keine selbständigen Deliktsgesetze, sie gewähren dem Schiffseigner oder Ausrüster keine Rechte, sondern begründen nur die adjektivische Haftung des Schiffseigners bzw. Ausrüsters für Besatzungsverschulden gegenüber dem Geschädigten.

Die Begriffe »Schiffseigner« und »Schiffseigentümer« sind voneinander zu unterscheiden und dürfen nicht gleichgesetzt werden. Nur wo das Gesetz den Begriff Schiffseigner verwendet, tritt an dessen Stelle gegebenenfalls der Ausrüster. In § 823 I BGB ist keine Rede von einem Schiffseigner, Anknüpfungspunkt sind hier das Eigentum als absolutes Recht und möglicherweise der Besitz als sonstiges Recht. Entgegen Stimmen in der Literatur werden Schiffseigner und Ausrüster in binnenschiffahrtsrechtlichen Normen dem Eigentümer auf der Anspruchsseite nicht gleichgestellt, Ansprüche, die kraft Gesetz nur dem Eigentümer zustehen, können nicht automatisch auch vom Schiffseigner oder Ausrüster gelten gemacht werden.

Schiffseigner ist der Eigentümer eines Schiffes, der dieses selbst zur Binnenschiffahrt im Sinne des § 1 BinSchG verwendet, Ausrüster ist nach § 2 BinSchG derjenige, der ein fremdes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet. Indizien für die Verwendung zur Binnenschiffahrt sind ein Bareboat-Chartervertrag, die Erledigung von Reparaturen, die Bezahlung von Bunkerrechnungen, der Abschluss von Versicherungsverträgen sowie das Direktionsrecht gegenüber dem angestellten Schiffsführer.

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Mannheim vom 27. Oktober 2022, Az.: 31 C 4/21 RhSch (nicht rechtskräftig).

Aus dem Tatbestand:

Die Klägerinnen verlangen von der Beklagten Schadensersatz wegen eines Schiffsunfalles, der sich am 19.12.2019 gegen 22:11 Uhr auf dem Rhein bei Speyer, Rhein-Kilometer 402,02 ereignet hat. Die Klägerin Ziffer 1 ist Ausrüsterin des Tankmotorschiffes (TMS) »Alukard«. Die Klägerin 2 ist Eigentümerin des TMS »Alukard«. Die Klägerin Ziffer 3 ist das führende Versicherungsunternehmen der Kaskopolice des TMS »Alukard«.

Schiffsführer auf dem FGKS »Thurgau Prestige« war der Kapitän L. Schiffsführer auf dem TSM »Alukard« war der Lotse H ...

Beide Schiffe befanden sich auf der geografisch linksrheinischen Seite auf Kollisionskurs ... Durch den Zusammenstoß beider Schiffe gab es erhebliche Sachschäden ...

Die Klägerin Ziffer 1 hat als Ausrüsterin das TMS »Alukard« von der Klägerin Ziffer 2, der Schiffseigentümerin, im Wege der Schiffsmiete ohne Besatzung (Bareboat Charter) gemietet. Die Klägerin Ziffer 1 hat das TMS »Alukard« an die Firma G im Rahmen eines Zeitchartervertrags verchartert. Gemäß Ziffer 2.2 der Time-Charter-Vereinbarung gehen schiffsbedingte Ausfalltage zu Lasten des Ausrüsters. Wegen der Reparatur des TMS »Alukard«

kam es ... zu einem Nutzungsausfallschaden in Höhe von 48.576,14 € kam. Die G hat das TMS »Alukard« ihrerseits im Rahmen eines Zeitchartervertrags verchartert. Der Nutzungsausfallschaden betrug insoweit 1.922,86 €. Die Klägerin Ziffer 1 hat außerdem hälftig die Kosten eines privat in Auftrag gegebenen nautischen Gutachtens in Höhe von 4.300 € getragen.

Die Klägerin Ziffer 2, die Schiffseigentümerin des TMS Alukard, hat einen von den Kasko-Versicherern nicht gedeckten Selbstbehalt in Höhe von 10.000 € zu tragen. Die Klägerin Ziffer 3 macht als führende Versicherin den Kaskoschaden in Höhe von 30.110,32 €, die Kosten für die kontradiktorische Schadenstaxe in Höhe von 17.853,85 €, die Kosten für die Tresco-Video-Auswertung in Höhe von 550 € und die hälftigen Kosten des nautischen Gutachtens in Höhe von 4.300 € geltend. Die Mitversicherer haben die Ansprüche an die Klägerin Ziffer 3 abgetreten ...

Aus den Gründen:

Die Klage ist unbegründet, weil es jedenfalls an einer pflichtwidrigen schuldhaften Rechtsgutverletzung seitens der Beklagten mangelt. Deswegen kann die Aktivlegitimation der Klägerin Ziffer 1 sowie die Passivlegitimation der Beklagten letztlich dahingestellt sein.

1.

Die Aktivlegitimation der Klägerin Ziffer 1 als Ausrüsterin zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen nach §§ 2, 3,

92, 92 b, BinSchG, 823 BGB ist zweifelhaft. Die Klägerin Ziffer 1 ist der Ansicht, dass bei einem Schiffszusammenstoß nicht der Eigentümer, sondern ausschließlich der Ausrüster Schadensersatz geltend machen kann und beruft sich dazu auf Rechtsprechung, bei der diese Frage allerdings nicht streitentscheidend war (Amtsgericht Hamburg, Beschluss vom 15.03.2010, Az.: 304 T 50/09; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 18.03.2013, Az.: 473 Z – 1/13; ZfB 2013, Sammlung Seite 2227 ff) sowie Literatur insbesondere zum Seehandelsrecht (u.a. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 477 Rn. 21; Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, Kapitel 1, Rn. 70, Seite 23). Dazu ist auszuführen, dass §§ 3, 92 b BinSchG keine selbständigen Deliktsgesetze sind, sondern zusätzliche haftungsrechtliche Zurechnungsnormen sui generis, wobei bei Schiffszusammenstößen § 92 b BinSchG lex specialis ist (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 3 Rn. 1, 12, § 92 b Rn. 2). Neben die Haftung des schuldhaften handelnden Besatzungsmitglieds oder des Lotsen tritt die Haftung des Schiffseigners bzw. des Ausrüsters. Der Schiffseigner bzw. Ausrüster haftet adjektivisch für fremdes Verschulden eines Besatzungsmitglieds oder des Lotsen. Grund dieser adjektivischen Haftung ist, dass dem außervertraglich Geschädigten ein zusätzlicher Anspruchsgegner zur Verfügung gestellt wird, der als Schiffseigner bzw. Ausrüster solventer als das Besatzungsmitglied ist (von

Waldstein/Holland aaO § 3 Rn. 3). Das bedeutet, dass bei deliktischen Schadensersatzansprüchen die Voraussetzungen des § 823 Abs. 1 BGB vorliegen müssen. Verletzt worden sein muss ein absolutes Recht im Sinne des § 823 BGB. Das Eigentum ist ein absolutes Recht. Eigentümerin des »TMS Alukard« ist aber die Klägerin Ziffer 2 und nicht die Klägerin Ziffer 1. Diese ist vielmehr unstreitig Ausrüsterin. Ausrüster ist gemäß § 2 BinSchG, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Der Ausrüster wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes angesehen. Die Klägerin Ziffer 1 setzt nun die Begriffe »Schiffseigner« und »Eigentümer« in § 2 BinSchG gleich, so dass sie zu dem Ergebnis gelangt, dass dem Ausrüster dieselben Anspruchsgrundlagen wie dem Eigentümer zur Verfügung stehen, d.h. der Ausrüster gilt als Eigentümer. Ausschließlich dieser könne Schadensersatzansprüche bei einem Schiffszusammenstoß machen. Nach dieser Argumentation dürfte allerdings der Klägerin Ziffer 2 als Eigentümerin wohl die Aktivlegitimation für die Geltendmachung eines Teils des Kaskoschadens fehlen. Die Begriffe Schiffseigner und Schiffseigentümer sind voneinander zu unterscheiden. Schiffseigner im Sinne des § 1 BinSchG ist derjenige Eigentümer eines Schiffes, der das zur Binnenschifffahrt bestimmte Fahrzeug zu Schifffahrtzwecken verwendet. Dort, wo der Begriff Schiffseigner im BinSchG verwendet wird, tritt an dessen Stelle der Ausrüster. In § 823 Abs. 1 BGB ist jedoch keine Rede von einem Schiffseigner. Anknüpfungspunkt für die Haftung ist vielmehr das Eigentum als absolutes Recht. Dieses aber hat der Ausrüster, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet, bereits von der Begrifflichkeit her nicht inne, sondern der Schiffseigentümer.

Ob der berechtigte mittelbare Besitz als sonstiges, absolutes Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB zu betrachten ist (vgl. Wagner in Münchener Kommentar, BGB, 8. Aufl., § 823 Rn. 324 mwN, der zumindest auf den berechtigten unmittelbaren Besitz abstellt), jedenfalls mit Blick auf den Ersatz von Nutzungsschaden, der durch den zeitweisen Ausfall der Sache infolge deren Beschädigung entsteht, braucht letztlich auch nicht entschieden zu werden.

2. Ob die Beklagte passivlegitimiert ist, mag ebenfalls dahingestellt sein.

Passivlegitimiert ist der Ausrüster. Der Ausrüster wird, wie oben ausgeführt, Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes angesehen. Das bedeutet, dass alle gesetzli-

chen Ansprüche aus dem Bereich des Schiffes, für die an sich der Schiffseigner einzustehen hätte, sich gegen den Ausrüster richten, während dessen Einstandspflicht entfällt (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 Rn. 15). Maßgeblich sind allein die tatsächlichen Verhältnisse. Als Indiz für die Schiffsverwendung gilt dabei der Inhalt der internen Abmachung (von Waldstein/Holland aaO § 2 Rn. 5). So ist ein Bareboat-Chartervertrag, bei dem nur das Schiff ohne Besatzung vermietet wird und der Mieter dann seine eigene Besatzung verpflichtet, ein Indiz; daneben die Veranlassung weiterer Schritte zur Schiffsverwendung wie die Erledigung von Reparaturen, die Bezahlung von Bunkerrechnungen sowie der Abschluss von Versicherungsverträgen für das Schiff (von Waldstein/Holland aaO Rn. 5 f.). Der Ausrüster muss im eigenen Namen das Schiff als selbständiger Unternehmer nutzen. Wird das Schiff einem Schiffsführer anvertraut, ist der Schiffsverwender nur dann Ausrüster, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. Dies kann in der Weise erfolgen, dass ein Dienstvertrag zwischen dem Schiffsmieter und dem Schiffsführer abgeschlossen wird oder auch ohne Dienstvertrag, wenn dem Verwender die Überwachung und Erhaltung des Schiffes obliegt und er die Entlassung des Schiffsführers bestimmen kann (vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage, § 2 Rn. 6; von Waldstein/Holland aaO § 2 Rn. 12 f.).

Die Klägerinnen haben zwar vorgetragen, dass sich die Beklagte das nautische Personal, insbesondere den Schiffsführer, selbst im Wege eines gesonderten Vertragsverhältnisses nicht von der Eigentümerin, sondern von der rechtlich und wirtschaftlich eigenständigen zyprischen Y beschafft hat in der Weise, dass der Schiffsführer des FGKS »Thurgau Prestige« in Diensten der Beklagten stand und ihrem Direktionsrecht unterlag. Dies hat aber die Beklagte bestritten. Die Beklagte habe nur einen einzigen Vertrag abgeschlossen, nämlich das Bare-Boat Charter Agreement vom 12.10.2017 mit dem Schiffseigentümer, der R. Eine vertragliche Vereinbarung mit Y und Z für die Bestellung von gastronomischem Personal und Verpflegung gebe es nicht. Bei diesem Vortrag bleibt unklar, aus welchem Grunde es unstreitig Gutschriften von der Y sowie auch der Z an die Beklagte nach dem Schiffsausfall gegeben hat. Gutgeschrieben werden kann nur etwas, was zuvor gezahlt worden ist. Angesichts der Gutschriften von Y und Z an die Beklagte erscheint es naheliegend, dass diese umgekehrt zuvor an die Y die Schiffmanagement-Gebühren einschließlich B-Fahrt Zuschlägen sowie die Kosten an Z gezahlt hat. Dass diese Zahlung ohne rechtliche,

gegebenenfalls auch mündliche Vereinbarung erfolgt ist, ist schwer vorstellbar.

Wenn die Beklagte allerdings ausführt, dass Y und Z auf Weisung der R handelt, ist dies wohl so verstehen, dass die Beklagte zwar nicht rechtlich, aber wirtschaftlich »alles aus einer Hand« erhält und dementsprechend ausschließlich die Schiffseigentümerin R auch über den Einsatz des Schiffsführers, gegebenenfalls auch seine Entlassung entscheiden kann. Dementsprechend führt die Beklagte weiter aus, dass die Besatzung des Schiffes vollständig in eigener Verantwortung durch den Eigentümer durchgeführt und zu diesem Zweck das Schwesterunternehmen Y eingeschaltet werde. Die Beklagte sei auch nur deshalb als Mitversicherte im Schiffsversicherungsvertrag genannt, weil dadurch der Regress gegen sie als Charterer ausgeschlossen sein soll. Danach wäre die Beklagte keine Ausrüsterin und somit nicht passivlegitimiert. Eines entsprechenden weiteren richterlichen Hinweises und gegebenenfalls Erhebung von Beweisen bedarf es jedoch nicht, weil die Klage ohnehin aus einem anderen Grund abzuweisen ist ...

3. Schadensersatzansprüche der Klägerinnen scheitern mangels pflichtwidriger schuldhafter Rechtsgutsverletzung der Beklagten.

Nach §§ 2, 3, 92, 92 b, BinSchG, 823 BGB ist der Ausrüster für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführungen von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Vorliegend lässt sich jedoch ein schuldhaftes Verhalten des Schiffsführers L des FGKS »Thurgau Prestige« nicht feststellen. Vielmehr ist umgekehrt von einem pflichtwidrigen schuldhaften Handeln des Lotsen H vom TMS »Alukard« auszugehen. Dementsprechend wurden im Verfahren 31 C 1/21 BSch Schadensersatzansprüche der Schiffseignerin des FGKS »Thurgau Prestige«, der R, gegen die dortige Beklagte, die hiesige Klägerin als Ausrüsterin zuerkannt ...

Anmerkung:

Mit der vorliegend wiedergegebenen Entscheidung macht das Rheinschiffahrtsgericht Mannheim zutreffende Ausführungen zu den grundlegenden Rechtsbegriffen des Binnenschifffahrtsrechtes, Ausrüster und Schiffseigner, in Abgrenzung zum Eigentümer des Schiffes.

In der Binnenschifffahrt fallen Eigentum und Verwendung zur Binnenschifffahrt im Sinne der §§ 1 f BinSchG sehr häufig auseinander. Deshalb ist es wichtig, vor einer Klage zu klären, wer Eigentümer

des gegnerischen Schiffes ist und ob er dieses möglicherweise einem Dritten (Ausrüster) zur Verwendung zur Binnenschifffahrt im Sinne des § 2 BinSchG überlassen hat oder es selbst nutzt als Schiffseigner. Diese Frage kann erforderlichenfalls schon im Rahmen eines Verklarungsverfahrens geklärt werden, da die Interessenten eines Schiffes (Eigentümer, Schiffseigner, Ausrüster, Schiffsführer und Versicherer eines Schiffes) verpflichtet sind, dem Geschädigten Auskunft über diese Frage zu erteilen (RhSchG Mainz, Urteil vom 10.3.2000, ZfB 2001, Sammlung Seite 1814 f). Unter Schifffahrtsanwälten ist es üblich, diese Auskunft auf erste Anforderung zu geben. Neben einem schuldhaft handelnden Besatzungsmitglied haften Schiffseigner oder Ausrüster im Rahmen der sogenannten adjektivischen Haftung gegenüber dem Geschädigten im Falle ei-

ner Schiffshavarie. Für Klagen des Geschädigten sind daher neben dem Besatzungsmitglied auch der Schiffseigner oder gegebenenfalls der Ausrüster passivlegitimiert. Der Eigentümer, der sein Schiff nicht zur Binnenschifffahrt selbst verwendet, also nicht Schiffseigner ist, wie zum Beispiel eine finanzierende Bank im Rahmen des Sicherungseigentums, haftet dagegen für Besatzungsver schulden nicht.

Wer andererseits Inhaber eines Anspruches ist, also aktivlegitimiert ist, ergibt sich nur aus der Rechtsfolgenseite der anspruchsbegründenden Normen des Binnenschifffahrtsrechtes oder des allgemeinen Deliktsrechtes. Hier findet sich nach der zutreffenden Auffassung des Rhein-schifffahrtsgerichtes keine Regelung, die den Schiffseigner oder Ausrüster an die Stelle des geschädigten Eigentümers

setzt. Entgegen einigen, vor allem im Rahmen des Seerechtes geäußerten Stimmen der Literatur haben Schiffseigner oder Ausrüster jedenfalls im Binnenschifffahrtsrecht in dieser Eigenschaft nicht automatisch die gleichen Ansprüche wie der Eigentümer eines geschädigten Schiffes, sie sind als solche also weder neben, geschweige denn anstelle des Eigentümers kraft Gesetzes aktivlegitimiert für Schadensersatzansprüche aus der Havarie.

Die vorstehend veröffentlichte Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig, wegen ihrer grundlegenden und ausführlichen Darlegungen zur Schiffseigner-/Ausrüstereigenschaft aber auch unabhängig von ihrer möglichen Rechtskraft interes-sant.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

INLAND SHIPPING LAW CONFERENCE 2022 IN ROTTERDAM

Aktuelle Entwicklungen des Binnenschifffahrtsrechtes

Am 3. und 4. November 2022 fand die Inland Shipping Law Conference 2022 in der pulsierenden Stadt Rotterdam statt, die den größten Seehafen Europas beherbergt und ein wichtiger Knotenpunkt für die Binnenschifffahrt ist. Im Hause des VNAB (Niederländischer Verband der Versicherungsbörsen) konnten die IVR und die Erasmus School of Law rund 100 Teilnehmer aus über 10 verschiedenen Ländern begrüßen. Darunter waren Juristen, Versicherer, Gutachter, Akademiker, mehrere Masterstudenten und andere Fachleute, die sich mit Binnen-

schifffahrtsrecht befassen oder daran interessiert sind.

Während der Konferenz hielt eine Gruppe internationaler Experten Vorträge über die jüngsten Entwicklungen im Binnenschifffahrtsrecht. Behandelt wurden Themen wie die Haftung bei Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern, das Konzept des »Verschuldens des Schiffes« im Hinblick auf die autonome Zukunft und vieles mehr. Auf die Vorträge folgten interessante Diskussionen, die von verschiedenen Fachleuten geführt wurden. Der erste Konferenztag wurde

mit einem 4-Gänge-Menü im renommierten Schiellandshuis abgeschlossen, einem Nationaldenkmal aus dem 17. Jahrhundert, in dem ursprünglich der Verwaltungsrat des Wasserverbandes Schielland untergebracht war. Es wurde zu einer Zeit gebaut, als die Coolsingel noch ein Kanal war und die Skyline von Rotterdam von der Laurenskerk bestimmt wurde. Im Jahr 1665 wurde das Schiellandshuis von Polderverwaltern wohlhabender Abstammung in Gebrauch genommen. Sie sorgten unter anderem für die Eindeichung der Stadt. Alles in allem der perfekte Ort, um über die aktuellen Herausforderungen in der Binnenschifffahrt zu sprechen.

Anlass für diese Tagung ist die Festschrift Resi Hacksteiner »Eine Reise durch das Recht der Binnenschifffahrt«. Die Beiträge in dieser Festschrift befassen sich mit verschiedenen Themen des Binnenschifffahrtsrechtes und stellen somit einen wichtigen Beitrag zur juristischen Literatur zu diesem Thema dar.

Die IVR fördert und initiiert aktiv die Harmonisierung und Vereinheitlichung des Binnenschifffahrts- und Haftungsrechtes auf gesamteuropäischer Ebene. Der Verband organisiert u.a. Kolloquien, um die Umsetzung internationaler Übereinkommen und Empfehlungen internationaler Bedingungen und Transportdokumente zu fördern. Das 10. IVR-Kolloquium ist für Herbst 2023 geplant.



Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Mannheim vom 27. Oktober 2022, Az.: 31 C 4/21 RhSch (nicht rechtskräftig)

hat das Amtsgericht Mannheim durch die Präsidentin des Amtsgerichts Dr. Stade am 27.10.2022

aufgrund des Sachstands vom 13.10.2022 ohne mündliche Verhandlung mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerinnen haben die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert wird auf 128.474,28€ festgesetzt.

Tatbestand

Die Klägerinnen verlangen von der Beklagten Schadensersatz wegen eines Schiffsunfalles, der sich am 19.12.2019 gegen 22:11 Uhr auf dem Rhein bei Speyer, Rhein-Kilometer 402,02 ereignet hat. Die Klägerin Ziffer 1 ist Ausrüsterin des Tankmotorschiffes (TMS) »Alukard«. Die Klägerin 2 ist Eigentümerin des TMS »Alukard«. Die Klägerin Ziffer 3 ist das führende Versicherungsunternehmen der Kaskopolice des TMS »Alukard«.

Schiffsführer auf dem FGKS »Thurgau Prestige« war der Kapitän L. Schiffsführer auf dem TMS »Alukard« war der Lotse H. Der Zeuge H ging im Hafen Mannheim an Bord des TMS »Alukard«, um das Schiff bis Iffezheim zu lotsen. Der Zeuge H hat seit 1968 das Rheinpatent und seit 1994 das Lotsenpatent inne. Der Schiffskapitän L hat seit 2008 das Oberrheinpatent bis Basel inne.

Das FGKS »Thurgau Prestige« verfügt über eine Länge von 110 m und eine Breite von 11,45 m. Der Tiefgang beträgt maximal 1,96 m. Am Unfalltag befanden sich an Bord 139 Personen (103 Passagiere und 36 Besatzungsmitglieder). Das TMS »Alukard« erstreckt sich über eine Länge von 109,83 m und eine Breite von 11,45 m. Es hatte am Unfalltag über 2000 Tonnen Dieselmotorkraftstoff geladen. Zum Unfallzeitpunkt herrschte Dunkelheit und unsichtbarer Wetter. Die Sichtweite betrug phasenweise lediglich ca. 100 m bis 150 m.

Die Strombreite beträgt bei Rhein-Kilometer 402,0 ca. 223 m. Die Regelfahrrinnenbreite beträgt ca. 92 m. Zwischen der Straßenbrücke Speyer bei Rhein-Kilometer 399,7 und der Autobahnbrücke Speyer Rhein-Kilometer 403,2 beschreibt der Rhein eine – talwärts gesehen – Rechtskrümmung. Rechtsrheinisch befinden

sich am Ufer über die gesamte Krümmung Buhnen in untiefem Wasser. Die Fahrrinne verläuft mit ca. 90 bis 100 m Breite in der geografisch linksrheinischen Hälfte dicht am linken Ufer, bis sie zwischen Rhein-Kilometer 402 und 403 zum rechten Ufer wechselt. Zwischen dem Buhnenkopf und der Böschung am linken Ufer liegen gut 180 m Fahrwasser.

Oberhalb der Speyerer Autobahnbrücke bei ca. Rhein-Kilometer 403 wurde das TMS »Alukard« von dem FGKS »Arosa Aqua« überholt. Das FGKS »Arosa Aqua« verfügt über eine Länge von 135 m und eine Breite von 11,40 m. An Bord des FGKS »Arosa Aqua« befanden sich der Zeuge B als Lotse sowie der Schiffskapitän D. Das TMS »Alukard« fuhr mit einer Geschwindigkeit von zunächst 7 km/h, später dann ca. 4,3 km/h. Da das FGKS »Arosa Aqua« schneller als das TMS »Alukard« fuhr: sprach der Zeuge B den Lotsen H über Funk an mit den Worten, ob er »den Übergang mache«, er würde sodann Backbord überholen. Mit »Übergang« war gemeint, dass das TMS »Alukard« einen Wechsel vom geografisch rechtsrheinischen Ufer zum geografisch linksrheinischen Ufer durchführt. Der Lotse H bestätigte das Überholmanöver, wies aber gleichzeitig in deutlichen Worten darauf hin, dass er ein solches bei Nacht und Nebel nicht für sinnvoll erachte. Hinter dem FGKS »Arosa Aqua« fuhr – ebenfalls zu Berg – dessen Schwesterschiff, das FGKS »Arosa Brava«. Dieses Schiff befand sich zum Zeitpunkt der späteren Kollision in einem Abstand von ca. 800 m von dem FGKS »Arosa Aqua« entfernt.

Nach Passieren des TMS »Alukard« meldete sich das FGKS »Thurgau Prestige« über Funk mit den Worten »Thurgau Prestige zu Tal«. Das FGKS »Thurgau Prestige« lag zuvor gegen 22:00 Uhr bei Rhein-Kilometer 400 in Speyer vor Ort und war im Begriff abzulegen. Der Schiffskapitän L machte nach Ablegen vom linksrheinischen Ufer unter Ankündigung über Funk eine Wende zu Tal, weil das Schiff mit dem Kopf zu Berg lag. Der Lotse B des FGKS »Arosa Aqua« sprach den Schiffsführer der »Thurgau Prestige« an und vereinbarte mit ihm eine Steuerbord– Steuerbord-Begegnung. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das FGKS »Arosa Aqua« aufgrund des Überholmanövers in der Nähe des geografisch rechtsrheinischen Ufers außerhalb der Fahrrinne. Der Schiffsführer L des FGKS »Thurgau Prestige« erkannte anhand der Stimme den Zeugen B, der ein ehemaliger Arbeitskollege von ihm war, und sprach ihn an mit den Worten: »Hallo Oh, bist Du das? Bist Du wieder auf Deinem Lieblingsschiff?« Der Zeuge B antwortete mit: »Ja, genau, komm gut runter!«

Sämtliche Schiffe fuhren an diesem Abend auf dem Rhein in dem entsprechenden Streckenabschnitt mit Radar aufgrund des unsichtbaren Wetters. Das TMS »Alukard« hatte keine blaue Tafel gesetzt. Das FGKS »Thurgau Prestige« hatte bei der Begegnung mit dem FGKS »Arosa Aqua« aufgrund der Begegnung Steuerbord-Steuerbord die blaue Tafel gesetzt und diese auch bei der Begegnung mit dem TMS »Alukard« beibehalten. Ob und in welcher Weise ein Funkverkehr zwischen dem TMS »Alukard« und dem FGKS »Thurgau Prestige« zunächst stattgefunden hat, ist zwischen den Parteien streitig. Unstreitig ist, dass in einer Entfernung von etwas über 100 m der Lotse H die Anweisung gab, sich Backbord-Backbord zu begegnen. Der Schiffsführer L befolgte diese Anweisung nicht. Er hielt zu diesem Zeitpunkt den Kurs für eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung und bewegte sein Schiff am geografisch linksrheinischen Ufer.

Beide Schiffe befanden sich auf der geografisch linksrheinischen Seite auf Kollisionskurs. Ob der Lotse H kurz vor der Havarie noch eine Ausweichbewegung nach Backbord vorgenommen hat, ist zwischen den Parteien streitig. Durch den Zusammenstoß beider Schiffe gab es erhebliche Sachschäden; da diese oberhalb der Wasserlinie lagen, kam es zu keinem Wassereintritt. Der Bug des FGKS »Thurgau Prestige« war an Steuerbordseite in der Länge aufgerissen. Ebenso waren massive Schäden am Bug Steuerbord des TMS »Alukard« zu verzeichnen.

Die Klägerin Ziffer 1 hat als Ausrüsterin das TMS »Alukard« von der Klägerin Ziffer 2, der Schiffseigentümerin, im Wege der Schiffsmiete ohne Besatzung (Bareboat Charter vom 06.12.2017) gemietet. Die Klägerin Ziffer 1 hat das TMS »Alukard« an die Firma G (Gesellschaft für Öltransporte mbH) im Rahmen eines Zeitchartervertrags verchartert (06.12.2017). Gemäß Ziffer 2.2 der Time-Charter-Vereinbarung gehen schiffsbedingte Ausfalltage zu Lasten des Ausrüsters. Wegen der Reparatur des TMS »Alukard« kam es zu Ausfallzeiten im Umfang von 8,47 Tagen im Dezember 2019 (tägliche Zeitfracht 2.551,61 €) und 9,63 Tagen im Januar 2020 (tägliche Zeitfracht 2.800 €), so dass es insgesamt zu einem Nutzungsausfallschaden in Höhe von 48.576,14 € kam. Die G hat das TMS »Alukard« ihrerseits im Rahmen eines Zeitchartervertrags verchartert. Der Nutzungsausfallschaden betrug insoweit 1.922,86 €. Die Klägerin Ziffer 1 hat außerdem hälftig die Kosten eines privat in Auftrag gegebenen nautischen Gutachtens in Höhe von 4.300 € getragen.

Die Klägerin Ziffer 2, die Schiffseigentümerin des TMS Alukard, hat einen von

den Kasko-Versicherinnen nicht gedeckten Selbstbehalt in Höhe von 10.000 € zu tragen. Die Klägerin Ziffer 3 macht als führende Versicherin den Kaskoschaden in Höhe von 30.11 0,32 €, die Kosten für die kontradiktorische Schadentaxe in Höhe von 17.853,85 €, die Kosten für die Tresco-Video-Auswertung in Höhe von 550 € und die hälftigen Kosten des nautischen Gutachtens in Höhe von 4.300 € geltend. Die Mitversicherer haben die Ansprüche an die Klägerin Ziffer 3 abgetreten. Streitig ist in dem Zusammenhang die Versicherereigenschaft der A und des V.

Mit vorgerichtlichem Schriftsatz des Klägerevertreters vom 15.01.2021 wurde die Beklagte zur Zahlung der mit der Klage geltend gemachten Ansprüche aufgefordert. Mit Schriftsatz des Beklagtenvertreters vom 26.01.2021 wurden die Forderungen zurückgewiesen.

Die Klägerinnen behaupten,

die Klägerin Ziffer 1 sei als Ausrüsterin aktivlegitimiert. Sie ist der Ansicht, ihr als Ausrüsterin stünden sämtliche Ansprüche eines Schiffseigners im Sinne des § 1 BinSchG gegen Dritte zu.

Die Beklagte sei auch als Ausrüsterin passivlegitimiert. Unstreitig habe die Beklagte das FGKS »Thurgau Prestige« von der Schiffseigentümerin, der R, im Rahmen eines Schiffsmietvertrags ohne Besatzung (Bareboat Charter) angemietet. Erst durch die Beklagte sei die Bemannung des Schiffes erfolgt. Mit der rechtlich und wirtschaftlich eigenständigen zyprischen Schiffmanagement Gesellschaft RSR Y habe ein Schiffmanagementvertrag bestanden, der auch eine Arbeitnehmerüberlassung beinhaltet habe. Die Beklagte habe das nautische Personal nicht zusammen mit dem Schiff und auch nicht von der Schiffseignerin gestellt bekommen, sondern sich selbst im Wege eines gesonderten Vertragsverhältnisses von einem Dritten, der Y beschafft, und zwar in der Weise, dass der Schiffsführer des FGKS »Thurgau Prestige« in Diensten der Beklagten gestanden habe und ihrem Direktionsrecht unterlegen sei. Dafür spreche auch, dass unstreitig in der Kasko-Versicherungspolice für das FGKS Thurgau Prestige« die Beklagte unter der Rubrik Mitversicherte als Bareboat Charterer mitversichert sei.

Die Schiffsführung des FGKS »Thurgau Prestige« sei zunächst fehlerhaft von der Absprache einer nautisch fernliegenden und der schiffahrtsüblichen Fahrweise widersprechenden Steuerbord-Steuerbord-Begegnung ausgegangen und habe sodann diese vermeintlich abgesprochene Steuerbord-Steuerbord-Begegnung

gegen jegliche nautische Sorgfalt forciert. Zum Zeitpunkt der rechtzeitigen Backbord-Backbord-Weisung durch den Lotsen H des TMS »Alukard« sei eine Backbord-Backbord-Begegnung der Fahrzeuge möglich und nautisch sinnvoll gewesen. Dies ergebe sich aus den detaillierten Ausführungen des eingeholten Gutachtens des Privatsachverständigen Kurt D, einem Sachverständigen für Nautik und Landrevision, vom 06.01.2021. Darüber hinaus hätte aber auch für die von dem Schiffsführer des FGKS »Thurgau Prestige« entgegen der Backbord-Backbord-Weisung forcierte Steuerbord-Steuerbord-Begegnung ein geeigneter Weg bestanden. Dazu hätte das FGKS »Thurgau Prestige« allerdings näher am linken Fahrinnenrand fahren müssen und auch können. Schließlich habe das FGKS »Thurgau Prestige« überhaupt keine komplementären Ausweichmanöver unternommen, obwohl ihr dies aufgrund der zwei Schottelantriebe und des Bugstahlruders ohne weiteres möglich gewesen wäre. Das FGKS »Thurgau Prestige« sei sehr viel wendiger als das TMS »Alukard«. Bereits ein maximaler Versatz von ca. 6 m hätte genügt, um die Kollision zu verhindern. Durch das spitze Vorschiff von FGKS »Thurgau Prestige« wäre mit jedem Meter Versatz und/oder mit jedem Meter pro Sekunde einer Fahrtreduzierung von FGKS »Thurgau Prestige« mehr Zeit und Raum für TMS »Alukard« verblieben, das FGKS »Thurgau Prestige« zu »umfahren«.

Die Klägerinnen beantragen,

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 1) EUR 54.799,00 nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.01.2021 zu zahlen,

2. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 2) EUR 10.000,00 nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.01.2021 zu zahlen,

3. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 3) EUR 42.814,17 nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.01.2021 zu zahlen,

4. festzustellen, dass für die Forderungen Ziffer 1 bis 3 aus der Havarie am 19.12.2019 ein Schiffsgläubigerrecht am FGKS »Thurgau Prestige«, amtliche Schiffsnummer (ENI) 07001906, gemäß § 102 Nr.4 BinSchG mit dem Rang des § 109 Abs. 1 BinSchG bestehe,

5. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin zu 1) von sämtlichen

weiteren Schäden, Aufwendungen und Kosten aus und im Zusammenhang mit der Kollision der beiden Binnenschiffen TMS »Alukard« und FGKS »Thurgau Prestige« am 19. Dezember 2019 bei Rhein-km 402 freizuhalten, insbesondere von Ansprüchen, die Dritte gegen die Klägerin zu 1) geltend machen oder noch geltend machen werden,

6. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 1) vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von EUR 3.736,60 nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.01.2021 zu zahlen,

7. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin zu 3) vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von EUR 3.736,60 nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26.01.2021 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet,

zwischen dem TMS »Alukard« und dem FGKS »Thurgau Prestige« sei ebenso wie mit dem FGKS »Arosa Aqua« eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung abgesprochen gewesen. Der Lotse H habe den Schiffsführer L über Funk angesprochen mit den Worten: »Mit dem zweiten Bergfahrer auch Steuerbord an Steuerbord!«, welche der Kapitän L ausdrücklich mit,, Ja, ist okay.« bestätigt habe. Vom Lotsen B vom FGKS »Arosa Aqua« über Funk angesprochen auf die Tatsache, dass die Bergfahrt im fraglichen Bereich häufig linksrheinisch erfolge, habe der Lotse H geantwortet: »Ja, genau, bei Euch Arosa arbeiten sowieso nur Pfeifen.« Zur Sicherheit habe sich der Schiffsführer L durch den Lotsen H nochmals die Steuerbord-Steuerbord Absprache bestätigen lassen. Das TMS »Alukard« habe sich bis kurz vor der Havarie etwa in der Mitte der Fahrinne bewegt, so dass ausreichend Platz von ca. 40 bis 50 m an dessen Steuerbordseite zur Begegnung frei gewesen sei. Erst ca. 50 m vor der Havarie habe TMS »Alukard« seinen Kurs nicht mehr gehalten, sondern sogar den Kurs noch nach Steuerbord gelegt. Die geänderte Weisung für Backbord-Backbord sei viel zu spät und angesichts der vorherigen Absprache für FGKS »Thurgau Prestige« so überraschend gewesen, dass diese nicht mehr habe befolgt werden können. Damit, dass der Bergfahrer entgegen seiner Weisung auf den letzten Metern seinen Kurs ändere und seine Weisung widerrufe, müsse und könne niemand rechnen.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Beiziehung der Verklarungsakte 30 UR H 1/20 des Amtsgerichts Mannheim sowie der Zivilakte 31 C 1/21 BSch und der Strafakte 50 Ds 404 Js 51194/19 BSch des Amtsgerichts Mannheim. Der Zeuge H wurde in diesem Verfahren rechtskräftig wegen fahrlässiger Gefährdung des Schiffsverkehrs zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30,00 Euro verurteilt. Im Rahmen des Verklarungsverfahrens hat das Gericht den Schiffsführer L als Antragsteller des Verklarungsverfahrens vernommen sowie als Zeugen den Lotsen H, Justin Nicola, Matrose auf dem FGKS »Thurgau Prestige«, und den Schiffskapitän des FKGS »Arosa Aqua«, Michael D. Im Rahmen des Strafverfahrens hat das Amtsgericht den Lotsen H als Angeklagten angehört sowie abermals den Schiffsführer des FKGS »Thurgau Prestige« L, den Matrosen Nicola, den Schiffskapitän des »Arosa Aqua« D, den Schiffskapitän des TMS »Alukard« S, den Lotsen des FGKS »Arosa Aqua« B und verschiedene Polizeibeamten als Zeugen vernommen. Des Weiteren wurden die ECDIS-Daten des FGKS »Thurgau Prestige«, des TMS »Alukard« und des FGKS »Arosa Aqua« erhoben und durch den Zeugen PHK Breuer ausgewertet (Sonderband ECDIS-Auswertung im Strafverfahren 50 Ds 404 J5 51194/19). Ebenso wurden die Videoaufzeichnungen der Kameras des FGKS »Thurgau Prestige« in Augenschein genommen. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird darauf insoweit Bezug genommen. Im Verfahren 31 C 1/21 BSch hatten die Schiffseignerin sowie die Kaskoversicherung des FGKS »Thurgau Prestige« Schadensersatz wegen des Schiffsunfalls geltend gemacht gegen die Beklagte, die Ausrüsterin des TMS »Alukard«, die jetzige Klägerin Ziffer 1. Die Klage hatte erstinstanzlich überwiegend Erfolg. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Karlsruhe – Rheinschiffahrtsgericht – steht aus.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist unbegründet, weil es jedenfalls an einer pflichtwidrigen schuldhaften Rechtsgutverletzung seitens der Beklagten mangelt. Deswegen kann die Aktivlegitimation der Klägerin Ziffer 1 sowie die Passivlegitimation der Beklagten letztlich dahingestellt sein.

Die Aktivlegitimation der Klägerin Ziffer 1 als Ausrüsterin zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen nach §§ 2, 3, 92, 92 b, BinSchG, 823 BGB ist zweifelhaft. Die Klägerin Ziffer 1 ist der Ansicht, dass bei einem Schiffszusammenstoß nicht der Eigentümer, sondern ausschließlich der Ausrüster Schadensersatz geltend machen kann und beruft sich da-

zu auf Rechtsprechung, bei der diese Frage allerdings nicht streitentscheidend war (Amtsgericht Hamburg, Beschluss vom 15.03.2010, Az.: 304 T 50109; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 18.03.2013, Az.: 473 Z – 1/13; ZfB 2013, Sammlung Seite 2227 ff) sowie Literatur insbesondere zum Seehandelsrecht (u.a. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 477 Rn. 21; Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, Kapitel 1, Rn. 70, Seite 23). Dazu ist auszuführen, dass §§ 3, 92 b BinSchG keine selbständigen Deliktsgesetze sind, sondern zusätzliche haftungsrechtliche Zurechnungsnormen sui generis, wobei bei Schiffszusammenstößen § 92 b BinSchG lex specialis ist (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 3 Rn. 1, 12, § 92 b Rn. 2). Neben die Haftung des schuldhaften handelnden Besatzungsmitglieds oder des Lotsen tritt die Haftung des Schiffseigners bzw. des Ausrüsters. Der Schiffseigner bzw. Ausrüster haftet adjektivisch für fremdes Verschulden eines Besatzungsmitglieds oder des Lotsen. Grund dieser adjektivischen Haftung ist, dass dem außervertraglich Geschädigten ein zusätzlicher Anspruchsgegner zur Verfügung gestellt wird, der als Schiffseigner bzw. Ausrüster solventer als das Besatzungsmitglied ist (von Waldstein/Holland aaO § 3 Rn. 3). Das bedeutet, dass bei deliktischen Schadensersatzansprüchen die Voraussetzungen des § 823 Abs. 1 BGB vorliegen müssen. Verletzt worden sein muss ein absolutes Recht im Sinne des § 823 BGB. Das Eigentum ist ein absolutes Recht. Eigentümerin des »TMS Alukard« ist aber die Klägerin Ziffer 2 und nicht die Klägerin Ziffer 1. Diese ist vielmehr unstreitig Ausrüsterin. Ausrüster ist gemäß § 2 BinSchG, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Der Ausrüster wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes angesehen. Die Klägerin Ziffer 1 setzt nun die Begriffe »Schiffseigner« und »Eigentümer« in § 2 BinSchG gleich, so dass sie zu dem Ergebnis gelangt, dass dem Ausrüster dieselben Anspruchsgrundlagen wie dem Eigentümer zur Verfügung stehen, d.h. der Ausrüster gilt als Eigentümer. Ausschließlich dieser könne Schadensersatzansprüche bei einem Schiffszusammenstoß machen. Nach dieser Argumentation dürfte allerdings der Klägerin Ziffer 2 als Eigentümerin wohl die Aktivlegitimation für die Geltendmachung eines Teils des Kaskoschadens fehlen. Die Begriffe Schiffseigner und Schiffseigentümer sind voneinander zu unterscheiden. Schiffseigner im Sinne des § 1 BinSchG ist derjenige Eigentümer eines Schiffes, der das zur Binnenschiffahrt bestimmte

Fahrzeug zu Schifffahrtzwecken verwendet. Dort, wo der Begriff Schiffseigner im BinSchG verwendet wird, tritt an dessen Stelle der Ausrüster. In § 823 Abs. 1 BGB ist jedoch keine Rede von einem Schiffseigner. Anknüpfungspunkt für die Haftung ist vielmehr das Eigentum als absolutes Recht. Dieses aber hat der Ausrüster, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet, bereits von der Begrifflichkeit her nicht inne, sondern der Schiffseigentümer.

Ob der berechtigte mittelbare Besitz als sonstiges, absolutes Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB zu betrachten ist (vgl. Wagner in Münchener Kommentar, BGB, 8. Aufl., § 823 Rn. 324 mwN, der zumindest auf den berechtigten unmittelbaren Besitz abstellt), jedenfalls mit Blick auf den Ersatz von Nutzungsschaden, der durch den zeitweisen Ausfall der Sache infolge deren Beschädigung entsteht, braucht letztlich auch nicht entschieden zu werden.

2.

Ob die Beklagte passivlegitimiert ist, mag ebenfalls dahingestellt sein.

Passivlegitimiert ist der Ausrüster. Der Ausrüster wird, wie oben ausgeführt, Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes angesehen. Das bedeutet, dass alle gesetzlichen Ansprüche aus dem Bereich des Schiffes, für die an sich der Schiffseigner einzustehen hätte, sich gegen den Ausrüster richten, während dessen Einstandspflicht entfällt (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 Rn. 15). Maßgeblich sind allein die tatsächlichen Verhältnisse. Als Indiz für die Schiffsverwendung gilt dabei der Inhalt der internen Abmachung (von Waldstein/Holland aaO § 2 Rn. 5). So ist ein Bareboat-Chartervertrag, bei dem nur das Schiff ohne Besatzung vermietet wird und der Mieter dann seine eigene Besatzung verpflichtet, ein Indiz; daneben die Veranlassung weiterer Schritte zur Schiffsverwendung wie die Erledigung von Reparaturen, die Bezahlung von Bunkerrechnungen sowie der Abschluss von Versicherungsverträgen für das Schiff (von Waldstein/Holland aaO Rn. 5 f.). Der Ausrüster muss im eigenen Namen das Schiff als selbständiger Unternehmer nutzen. Wird das Schiff einem Schiffsführer anvertraut, ist der Schiffsverwender nur dann Ausrüster, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. Dies kann in der Weise erfolgen, dass ein Dienstvertrag zwischen dem Schiffsmieter und dem Schiffsführer abgeschlossen wird oder auch ohne Dienstvertrag, wenn dem Verwender die Überwachung und Erhaltung des Schiffes obliegt und er die Entlassung des Schiffsführers bestimmen

kann (vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschiff-fahrtsrecht, 4. Auflage, § 2 Rn. 6; von Waldstein/Holland aaO § 2 Rn. 12 f.).

Die Klägerinnen haben zwar vorgetragen, dass sich die Beklagte das nautische Personal, insbesondere den Schiffsführer, selbst im Wege eines gesonderten Vertragsverhältnisses nicht von der Eigentümerin, sondern von der rechtlich und wirtschaftlich eigenständigen zyprischen RSR Y beschafft hat in der Weise, dass der Schiffsführer des FGKS »Thurgau Prestige« in Diensten der Beklagten stand und ihrem Direktionsrecht unterlag. Dies hat aber die Beklagte bestritten. Die Beklagte habe nur einen einzigen Vertrag abgeschlossen, nämlich das Bare-Boat Charter Agreement vom 12.10.2017 mit dem Schiffseigentümer, der R. Eine vertragliche Vereinbarung mit Y und Z für die Gestellung von gastronomischen Personal und Verpflegung gebe es nicht. Bei diesem Vortrag bleibt unklar, aus welchem Grunde es unstreitig Gutschriften von der Y sowie auch der Z an die Beklagte nach dem Schiffsausfall gegeben hat. Gutgeschrieben werden kann nur etwas, was zuvor gezahlt worden ist. Angesichts der Gutschriften von Y und Z an die Beklagte erscheint es naheliegend, dass diese umgekehrt zuvor an die Y die Schiffmanagement-Gebühren einschließlich B-Fahrt Zuschlägen sowie die Kosten an Z gezahlt hat. Dass diese Zahlung ohne rechtliche, gegebenenfalls auch mündliche Vereinbarung erfolgt ist, ist schwer vorstellbar.

Wenn die Beklagte allerdings ausführt, dass Y und Z auf Weisung der R handelt, ist dies wohl so zu verstehen, dass die Beklagte zwar nicht rechtlich, aber wirtschaftlich »alles aus einer Hand« erhält und dementsprechend ausschließlich die Schiffseigentümerin R auch über den Einsatz des Schiffsführers, gegebenenfalls auch seine Entlassung entscheiden kann. Dementsprechend führt die Beklagte weiter aus, dass die Besatzung des Schiffes vollständig in eigener Verantwortung durch den Eigentümer durchgeführt und zu diesem Zweck das Schwesterunternehmen Y eingeschaltet werde. Die Beklagte sei auch nur deshalb als Mitversicherte im Schiffversicherungsvertrag genannt, weil dadurch der Regress gegen sie als Charterer ausgeschlossen sein soll. Danach wäre die Beklagte keine Ausrüsterin und somit nicht passivlegitimiert. Eines entsprechenden weiteren richterlichen Hinweises und gegebenenfalls Erhebung von Beweisen bedarf es jedoch nicht, weil die Klage ohnehin aus einem anderen Grund abzuweisen ist.

3. Schadensersatzansprüche der Klägerinnen scheitern mangels pflichtwidriger

schuldhafter Rechtsgutsverletzung der Beklagten.

Nach §§ 2, 3, 92, 92 b, BinSchG, 823 BGB ist der Ausrüster für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführungen von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Vorliegend lässt sich jedoch ein schuldhaftes Verhalten des Schiffsführers L des FGKS »Thurgau Prestige« nicht feststellen. Vielmehr ist umgekehrt von einem pflichtwidrigen schuldhaften Handeln des Lotsen H vom TMS »Alukard« auszugehen. Dementsprechend wurden im Verfahren 31 C 1/21 B Sch Schadensersatzansprüche der Schiffseignerin des FGKS »Thurgau Prestige«, der R, gegen die dortige Beklagte, die hiesige Klägerin als Ausrüsterin zuerkannt.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht fest, dass der Lotse H des TMS »Alukard« rechtswidrig und mindestens fahrlässig fremdes Eigentum geschädigt hat (§ 823 Abs. 1 BGB), indem er trotz klarer Funkabsprache gegen das Kursänderungsverbot verstoßen hat.

aa)

Notwendigkeit der Funkabsprache im Begegnungsverkehr bei unsichtigem Wetter

Nach § 6.32 Ziffer 2 a) RheinSchPV ist bei der Begegnung der Vorbeifahrt folgendes zu beachten

Bemerkt ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Berg auf dem Radarbildschirm ein entgegenkommendes Fahrzeug oder nähert es sich einer Strecke, in der sich ein Fahrzeug befinden kann, dass das Radarbild noch nicht erfasst, muss es dem entgegenkommenden Fahrzeug über Sprechfunk seine Fahrzeugart, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilen und die Vorbeifahrt absprechen.

Dass der Zeuge H mehrere schiffahrtspolizeirechtliche Vorschriften verkannt hat wird bereits dadurch deutlich, dass er es als selbstverständlich erachtete, keine Funkabsprache treffen zu müssen, weil er nach seiner Ansicht den Talfahrer an Backbord vorbeifahren lassen wollte. Außerdem habe er kein Zeichen gesetzt, also bei Nacht kein weißes helles Funkellicht gezeigt, welches mit einer hellblauen Tafel gekoppelt sei, weil er eben den Talfahrer nicht an Steuerbord vorbeifahren lassen wollen. Damit beruft sich der Zeuge H auf die Grundregel der Begegnung gemäß § 6.04 RheinSchPV, wonach Bergfahrer, die Talfahrer an Backbord vorbeifahren lassen, kein Zeichen geben und Bergfahrer, die Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen, bei Nacht ein weißes, helles Funkellicht, das

auch mit einer hellblauen Tafel gekoppelt sein darf, zeigen müssen.

§ 6.04 RheinSchPV ist zwar die maßgebliche Vorschrift bei Dunkelheit, nicht aber bei unsichtigem Wetter

Fest steht, dass an diesem Abend unsichtiges Wetter herrschte. Die Sichtweite wurde von dem Zeugen D auf ca. 100 bis 150 m geschätzt, welches er daran festmachen konnte, dass er vom Steuerhaus noch das Licht am Heck seines Schiffes hatte erkennen können. Das FGKS »Arosa Aqua« verfügt über eine Länge von 135 m. Auch der Schiffsführer L schilderte, dass er das TMS »Alukard« in einer Entfernung von 70 bis 100 m vor sich mit dessen Toplicht habe erblicken können. Selbst der Lotse H sprach schließlich im Strafverfahren davon, dass es »rackedicht« gewesen sei. Seine Angaben schwankten allerdings zwischen 600 und 1000 m und werden in der Weise nicht von den übrigen Zeugen bestätigt. Eine Sichtweite von 1000 m ist im Hinblick auf den Havarieverlauf auch in keiner Weise plausibel. Wenn der Privatsachverständige D in seinem Gutachten ausführt, dass phasenweise eine Sichtweite von bis zu 400 m bestand, so steht dies den Angaben der Zeugen, die sich tatsächlich an diesem Abend an der Havariestelle befanden, nicht entgegen. Gemäß § 6.30 Nr. 1 RheinSchPV müssen bei unsichtigem Wetter alle Fahrzeuge Radar benutzen. Unstreitig ist, dass sämtliche Schiffe in diesem Streckenabschnitt mit Radar gefahren sind.

Aus diesem Grunde ist es auch unerheblich, dass der Zeuge H nicht die blaue Seitentafel und Funkellicht gesetzt hat und ob der Zeuge L dieses nun gesehen hat oder nicht. Denn aufgrund des unsichtigen Wetters galt die besondere Bestimmung des § 6.32 RheinSchPV mit dem Gebot, sich bei Radarfahrt über Sprechfunk zu verständigen. Eine eindeutige Funkabsprache des Zeugen H lässt sich auch nicht daraus herleiten, dass der Lotse B des FGKS »Arosa Aqua« das FGKS »Thurgau Prestige« angesprochen habe mit dem Bemerkten: »Da ist noch ein Schiff, das den Übergang linksrheinisch macht.«. Keineswegs ist es ausreichend, dass ein anderes Schiff für einen selbst ungefragt, unabgesprochen und unangekündigt die Begegnung abspricht, vielmehr obliegt die Verpflichtung der Funkabsprache dem Schiffsführer des zu begegnenden Schiffes selbst. Im Sinne der Verkehrssicherheit und -klarheit hat der Schiffsführer des zu begegnenden Schiffes die Absprachen ausschließlich selbst zu tätigen und nicht durch Schiffsführer anderer Schiffe erledigen zu lassen. Das gleiche nautische Fehlverständnis gilt für die irrige Annahme, dass der Zeuge H

deswegen keine Funkabsprache mit dem Talfahrer, dem FGKS »Thurgau Prestige«, getroffen habe, weil an dieser Stelle bei Rhein-Kilometer 402 gerade bei einem tief abgeladenen Schiff die übliche Begegnung Backbord-Backbord erfolge. Aufgrund dessen müsse der Bergfahrer auch keine Ansage machen. Auch eine schiffahrtsübliche Begegnung entbindet nicht von der Verpflichtung einer klaren Funkabsprache bei unsichtigem Wetter.

bb)
Klare Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord

Tatsächlich steht zur Überzeugung des Gerichtes nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, dass es eine klare Funkabsprache mit Steuerbord-Steuerbord zwischen TMS »Alukard« und FGKS »Thurgau Prestige« gegeben hat.

Diese Absprache fand zeitlich nach der Begrüßung des Lotsen B durch den Schiffskapitän L in einer Weise statt, dass der Zeuge H über Funk äußerte: »Mit dem zweiten Bergfahrer auch Steuerbord an Steuerbord.« Der Zeuge L bestätigte die Absprache mit den Worten: »Ja, ist okay.« Der Lotse B, der sich über diese Abrede wunderte, weil an dieser Stelle gerade mit tief abgeladenen Binnenschiffen üblicherweise eine Begegnung Backbord-Backbord vorgenommen wird, sprach den Zeugen H daraufhin nochmals an mit den Worten: »Du hättest doch besser Backbord-Backbord machen sollen, da kannst Du ganz an Land hochfahren!« Daraufhin antwortete der Zeuge H: »Ja, genau, bei Euch Arosa arbeiten sowieso nur Pfeifen.« Danach ließ sich der Schiffsführer L nochmals die Steuerbord-Steuerbord-Begegnung durch den Angeklagten bestätigen.

Das Gericht geht nicht davon aus, dass eine belastbare Rekonstruktion des tatsächlichen Funkverkehrs nicht möglich sei, weil die individuellen Erinnerungen zu unterschiedlich seien. Zuzugeben ist, dass nach der Erinnerung des Zeugen L er gefragt habe: »Das zweite Schiff auch Steuerbord-Steuerbord?, woraufhin das zweite Schiff geantwortet habe: »Ja, Steuerbord-Steuerbord.« In der weiteren Folge nach der etwas unfreundlichen Diskussion zwischen dem FGKS »Arosa Aqua« und dem TMS »Alukard« habe er nochmals gefragt: »Das zweite Schiff Steuerbord-Steuerbord?« Demgegenüber schilderten der Lotse B und der Kapitän D, dass der Lotse H gesagt habe: »Mit dem zweiten Bergfahrer auch Steuerbord an Steuerbord., woraufhin der Zeuge L die Absprache mit den Worten: »Ja, ist okay.« bestätigt habe. Nach dem Hinweis des Lotsen B mit den Worten: »Du hättest doch besser Backbord-Back-

bord machen sollen, da kannst Du ganz an Land hochfahren!« habe sich der Schiffsführer L auch nach der Aussage des Lotsen B nochmals die Steuerbord-Steuerbord-Begegnung durch den Angeklagten bestätigen lassen. Von wem die Initiative ausgegangen ist, spielt aber letztlich keine Rolle für den Umstand, dass eine zweimalige klare Steuerbord-Steuerbord-Absprache stattgefunden hat. Anhaltspunkte dafür, dass der Zeuge B den Hinweis auf die nautisch bessere Alternative an den Zeugen L adressiert habe und nicht an den Zeugen H, sind für das Gericht aufgrund der eindeutigen Aussagen der Zeugen B und D nicht vorhanden.

Selbst wenn man davon ausgehen sollte, dass der Schiffsführer L die Frage gestellt hat: »Das zweite Schiff auch Steuerbord-Steuerbord?« und diese Frage nochmals nach der Diskussion zwischen dem TMS »Alukard« und dem FGKS »Arosa Aqua« wiederholt hat, sieht das Gericht darin keinen pflichtwidrigen Verstoß gegen das Initiativrecht des Bergfahrers nach § 6.32 Ziffer a RheinSchPV. Allein in dem Stellen einer Frage wird noch nicht das anerkannte Initiativrecht des Bergfahrers verletzt. Vielmehr stellt dies allenfalls eine Aufforderung dar, die Initiative zu ergreifen. Selbst wenn dies als Verstoß bewertet würde, ist dieser für die Havarie nicht ursächlich, da letztlich eine klare Steuerbord-Steuerbord Absprache zustande gekommen ist.

Das Gericht erachtet die Aussagen der Zeugen B, D und L insgesamt als glaubhaft. Dabei übersieht es nicht, dass der Zeuge L als Schiffsführer des kollidierenden FGKS »Thurgau Prestige« durchaus ein eigenes Interesse gehabt hätte, eine Version der Havarie darzustellen, die ihm selbst zum Vorteil gereichte. Seine Aussage wird jedoch in den wesentlichen Teilen durch die Aussagen der unbeteiligten Schiffsführer des FGKS »Arosa Aqua«, dem Lotsen B und dem Kapitän D, gestützt. Diese sind ohne Belastungseifer detailliert, nachvollziehbar und mit Nebensächlichkeiten aus eigenem Erleben angereichert.

Während sich der Kapitän L hinsichtlich der Diskussion zwischen dem Lotsen B und dem Lotsen H, was die Wortwahl betrifft, sehr zurückgehalten und dies lediglich als eher unfreundliche Diskussion bezeichnet hat, konnten beide Zeugen des FGKS »Arosa Aqua« die Auseinandersetzung sehr detailliert schildern. Für die Glaubwürdigkeit dieser beiden Zeugen spricht, dass sie an der Havarie nicht unmittelbar beteiligt gewesen sind. Es ist nicht erkennbar, inwieweit sie ein Eigeninteresse daran hätten, dem Schiffskapitän L unrechtmäßig beizustehen. Zwar

handelt es sich bei den Zeugen L und B um ehemalige Arbeitskollegen, die früher in der Regel auf verschiedenen Schiffen gearbeitet hatten. Der Zeuge B hatte dem Gericht aber nicht den Eindruck vermittelt, dass er unter allen Umständen die Aussage des Zeugen L hätte stützen wollen. Keineswegs hatte das Gericht auch den Eindruck, dass die Zeugen D und B einen Ehrenkodex hätten, als Schiffsführer eines Kreuzfahrtschiffes immer zugunsten des Schiffsführers eines anderen Kreuzfahrtschiffes auszusagen nach dem Motto: »Kapitäne von Kreuzfahrtschiffen halten gegenüber Schiffsführern von Tank- und Gütermotorschiffen zusammen! Und schließlich hatte das Gericht auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Zeugen D und B irgendwelche Rachegefühle geübt hätten, weil sie der Lotse H zuvor zweimal verbal hart angegangen war. Vielmehr reagierten beide Zeugen sehr souverän, in dem sie nach der letzten Äußerung des Lotsen H, dass sie »Pfeifen seien«, sich zu keiner weiteren Äußerung über Funk hatten hinreißen lassen. Darüber hinaus ist der Detailreichtum der Aussagen hinsichtlich des gesamten Vorgangs einschließlich des Überhol- und Begegnungsvorgangs und insbesondere auch der verbalen Auseinandersetzung zwischen dem Zeugen H und dem FGKS »Arosa Aqua« bemerkenswert. Die Zeugen D und B hatten auch eine erhöhte Wahrnehmungsbereitschaft, sich die Funkabsprache zwischen dem TMS »Alukard« und dem FGKS »Thurgau Prestige« zu merken. Beide haben sich nach ihrem Bekunden nämlich ausdrücklich darüber gewundert, dass der Zeuge H eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung vereinbart habe. Vielmehr bestätigten sie sogar dessen Aussage, dass an dieser Stelle tatsächlich eine Backbord-Backbord-Begegnung gerade bei tief abgeladenen Schiffen üblich sei. Sie schilderten darüber hinaus auch viele nebensächliche Details. Auffallend ist, dass beide sich über die Sprache des Schiffsführers des TMS »Alukard« gewundert hatten. Denn nach ihrer Wahrnehmung war die Stimme an Bord des TMS »Alukard«, die den Überholvorgang mit dem FGKS »Arosa Aqua« abgesprochen habe, nicht identisch mit der späteren Stimme, die die Absprache Steuerbord-Steuerbord vorgenommen habe. So hätte es sich bei der ersten Absprache um eine ausländisch klingende Stimme gehandelt, so dass der Zeuge B meinte, dies sei erstaunlich, da an dieser Stelle der Rhein in der Regel mit einem Lotsen, also einem Ortskundigen, gut Deutsch sprechenden Schiffsführer, befahren werde. Auch dieses nebensächliche Detail wäre bei einer erfundenen Version unnötig und überflüssig gewesen. Obendrein hat der Zeuge B den Angeklagten noch versucht, davon zu überzeugen, dass eine Backbord-

Backbord-Begegnung sinnvoller wäre. Dies zeigt, dass der Zeuge B den Zeugen H im wahrsten Sinne des Wortes auf den einfacheren und komfortableren Weg hatte bringen und ihm damit helfen wollen. Wäre dies nicht Bestandteil eines realen Geschehens, hätten sich die Zeugen ohne weiteres darauf beschränken können, die Steuerbord-Steuerbord-Abrede einfach zu bestätigen. Schließlich spricht für die Glaubwürdigkeit der Zeugen D und B, dass der Zeuge D in Absprache mit dem Zeugen B unmittelbar nach der Kollision ca. 15 bis 20 Minuten später eine ihrer Aussage entsprechende handschriftliche Aufzeichnung über den Inhalt der Funkabsprache fertigte. Diese konnte der Zeuge D am nächsten Tag anlässlich seiner Vernehmung den ermittelnden Polizeibeamten vorlegen. Es spricht für die Weitsicht des Zeugen D, sich ein Gedächtnisprotokoll zu erstellen nach seinen Angaben aufgrund dessen, dass er bereits einige Havarien miterlebt und die Erfahrung gemacht habe, dass einem die Erinnerung im Laufe der Zeit einen Streich spielen könne. Das Gericht kann auch nicht feststellen, dass es möglicherweise ein Missverständnis in der Funkabsprache gegeben hat. Die Zeugen D, B und L haben freimütig eingeräumt, dass tatsächlich über Funk auch ein privates Gespräch zwischen dem Zeugen B und dem Zeugen L stattgefunden habe, als sich beide anhand ihrer Stimme als Bekannte identifiziert hatten. Der Zeuge D gab auch unumwunden zu, dass dieses eigentlich nicht erlaubt sei, betonte jedoch, dass dies auf die kurze Begrüßung beschränkt gewesen sei und man sich ansonsten wieder auf die Navigation aufgrund des unsichtigen Wetters habe konzentrieren müssen. An den Funkgesprächen war auch nicht das weitere FGKS »Arosa Brava« beteiligt, wodurch möglicherweise eine Verwechslung hätte entstehen können. Dies hatte der Zeuge H selbst bestätigt, aber auch die Zeugen L und D. Erst später hatte der Kapitän des FGKS »Arosa Brava« nach der Kollision über Funk Hilfe angeboten. Alle drei Zeugen zeichnen sich auch durch eine Konstanz Ihrer Aussage im Ermittlungsverfahren, im Verklarungsverfahren und später in der Hauptverhandlung des Strafverfahrens aus. Im Verklarungsverfahren hatten bereits die Kapitäne L und D ausgesagt, im Ermittlungsverfahren die Zeugen B und D.

Dem steht auch nicht die Angabe des Kapitäns des TMS »Alukard«, des Zeugen S, entgegen. Dieser hatte zwar in der Hauptverhandlung bekundet, dass der Zeuge H mit dem FGKS »Thurgau Prestige« Backbord-Backbord über Funk vereinbart habe. Dessen Aussage ist jedoch nicht nachvollziehbar. Sie ist nicht nur in sich widersprüchlich, denn der Zeuge S will das Steuerhaus bereits oberhalb der Auto-

bahnbrücke Speyer verlassen haben. Er habe noch nicht einmal gesehen, dass das FGKS »Arosa Aqua« das TMS »Alukard« überholt habe. Auch deckt sie sich in keiner Weise mit den Angaben des Zeugen H selbst, der seinerseits geäußert hatte, überhaupt keine Funkabsprache vorgenommen zu haben. Allein bereits die zeitlichen Angaben zwischen der vermeintlichen Absprache und der Kollision von 10 bis 15 Minuten passen nicht zu den Schilderungen sämtlicher übrigen Zeugen und auch des Zeugen H. Das Gericht geht allerdings nicht von einer bewussten Falschaussage des Zeugen S aus, sondern davon, dass er Gehörtes vermischt hat mit der tatsächlichen üblichen Fahrweise an dieser Stelle. Gleich zu Beginn seiner Vernehmung hatte er nämlich explizit ausgeführt, dass man an dieser Stelle immer am geografisch linken Rheinufer fahre.

Diese Steuerbord-Steuerbord Absprache ist auch keineswegs nautisch unsinnig. Auch bei einem Tiefgang des abgeladenen TMS »Alukard« von 2,70 m stand nicht nur der schiffahrtsübliche Weg am geografisch linken Rheinufer zur Verfügung. Dass der schiffahrtsübliche Weg am geografisch linken Rheinufer liegt (siehe Rheinatlas zwischen Rhein-Km 403–404), heißt nicht, dass ebenso eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung in Betracht kommen kann. Dies ergibt sich bereits daraus, dass der Privatsachverständige D in seinem Gutachten allein durch Beobachtung einige Fälle festgestellt hat, in denen durchaus eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung stattfindet (Gutachten, S. 110 f). Auch der Lotse H hat dies eindrücklich in seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren (30 UR 111/20 S. 44) bestätigt. Und schließlich lagen an diesem Tag die Pegelstände in einer Weise, dass auch bei einem tief abgeladenen Schiff eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung möglich gewesen wäre. Der Pegel Speyer betrug laut Privatsachverständigengutachten D am 19.12.2019 um 22:00 Uhr 391 cm PNP (Gutachten S. 15).

Somit steht fest, dass eine klare Steuerbord-Steuerbord Absprache zwischen dem Schiffskapitän L des FGKS »Thurgau Prestige« und dem Lotsen H des TMS »Alukard« stattgefunden hat.

cc)
Kursänderung entgegen klarer Funkabsprache

Der Zeuge H hat trotz klarer Funkabsprache verbotswidrig den Kurs gewechselt.

Indem der Bergfahrer H entgegen der eindeutigen Funkabsprache linksrheinisch gefahren ist, hat er gegen grundlegende Vorschriften der Rheinschiffahrts-

polizeiverordnung verstoßen. Das Kursänderungsverbot gehört zu den Grundregeln des Binnenschiffahrtsverkehrsrechts (vgl. BGH, VersR 1967, 451).

Das Kursänderungsverbot gemäß § 6.03 Ziffer 3 RheinSchPV schreibt vor, dass beim Begegnen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen, ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit nicht in einer Weise ändern dürfen, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Die Vorschrift dient dazu, im Interesse der Verkehrssicherheit klare Verhältnisse zu schaffen (BGH, VersR 1967, 1147). Das Verbot der Kursänderung bezweckt, jede Gefahr eines Zusammenstoßes zu verhindern und die Zweifel anderer Verkehrsteilnehmer über den Fahrtweg, den das Schiff einschlagen werde, auszuschließen. Diese sollen sich darauf verlassen können, dass das Schiff in dem Fahrtweg verbleibt, in dem es sich im Zeitpunkt der Zeichengebung befindet (BGH aaO). Wie sich der ECDIS-Auswertung des Zeugen PHK Breuer (Sonderband 50 Ds 404 Js 41974/19) entnehmen lässt, befand sich das TMS »Alukard« zunächst relativ mittig in der Fahrrinne. Dies entspricht auch den Ausführungen des Privatsachverständigen D in seinem Gutachten (S. 48). Sodann verringerte sich im weiteren Verlauf der Abstand zum linken Fahrinnenrand von zunächst 45,70 m auf 34,27 m. Das FGKS »Thurgau Prestige« fährt in der Fahrrinne ca. 28,56 m bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h. Ersichtlich ist auch, dass sich der Bug des FGKS »Thurgau Prestige« weiter aus der Fahrinnenmitte zum linken Ufer bewegt; das Heck ist noch eine gute Schiffsbreite vom linken Fahrinnenrand entfernt. Im weiteren Verlauf behält TMS »Alukard« den Abstand von 34,27 m bei mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit auf 6,85 km/h, während FGKS »Thurgau Prestige« noch weiter in Richtung des linken Fahrinnenrandes, ca. 22,84 m, mit einer Geschwindigkeit von 20,56 km/h fährt. FGKS »Thurgau Prestige« bewegt den Bug weiter aus der Fahrinnenmitte zum linken Ufer. Nachdem das FGKS »Arosa Aqua« das FGKS »Thurgau Prestige« nahezu passiert hatte, befindet sich FGKS »Thurgau Prestige« nur noch 11,42 m unter Berücksichtigung der Schiffsbreite vom linken Fahrinnenrand entfernt mit einer Geschwindigkeit von 20,74 km/h, während der Abstand des TMS »Alukard« zum linken Fahrinnenrand sich nochmals verringert auf 31,41 m. In dieser Situation kommt der Privatsachverständige D zu dem Ergebnis, dass die gestrichelte Vorauslinie, die eine starke Kursänderung zum linken Ufer aufweise, auch einen Gegenkurs nach Backbord darstellen könne. Hingegen könne FGKS »Thurgau Prestige« wohl nur unter Einsatz seiner Bugstrahl-

anlage und ein Manöver des letzten Augenblicks mit Ausweichkurs nach Steuerbord, also in Richtung rechtes Ufer, noch mit TMS »Alukard« Backbord an Backbord begegnen (Gutachten, S. 52).

Zu berücksichtigen ist, dass bei den ECDIS-Daten die Lage des auf Lichtbildern dargestellten Umrisses des Fahrzeugs nicht der tatsächlichen Lage des Fahrzeugs im Wasser entsprechen muss, da diese von der Bewegungsrichtung der GPS-Antenne abhängig ist. Dies betonen sowohl der Zeuge PHK Breuer in seiner schriftlichen ECDIS-Auswertung (Sonderband 50 Ds 404 Js 41974/19) und in seiner Vernehmung in der Hauptverhandlung des Strafverfahrens als auch mehrfach der Privatsachverständige D in seinem Gutachten (S. 42, 46, 52). Eindrucksvoll bestätigen beide übereinstimmend anhand von grafischen Darstellungen (ECDIS Sonderband 50 Ds 404 Js 41974/19, S. 12; Gutachten, S. 42), welche unpräzisen Angaben ECDIS-Auswertungen bergen, in dem die GPS-Antenne eine vermeintliche Liegerichtung des Schiffes vorgibt, die tatsächlich gar nicht vorhanden ist. Dies zeigt aber auch, dass die Ermittlung der tatsächlichen Lagen von Schiffen hohe Risiken bergen. Immerhin lässt sich feststellen, dass sich die Abstände beider Schiffe hin zum linken Fahrinnenrand verringert haben. Dies entspricht auch dem tatsächlichen Geschehen, da unstreitig beide Schiffe sich auf Kollisionskurs befanden und wird bestätigt durch die Angaben der Zeugen. So führte der Schiffsführer L aus, dass sein Matrose N bemerkt habe: »Es gibt nicht viel Platz.« Zu diesem Zeitpunkt sei sein Bug ungefähr 40 m vom Ufer entfernt gewesen, sodann sei er noch näher zum Ufer gefahren, ungefähr 30 m. Das Heck habe sich noch näher am Ufer befunden. Er habe dann nochmal geäußert: »Jetzt wird es knapper, weil sich das TMS »Alukard« noch näher ans linke Ufer genähert habe. Dann habe er auch schon die Hupe und das Blitzlicht betätigt, welches sich auf dem Dach des Steuerhauses befindet.

b)
Kein Mitverschulden des FGKS »Thurgau Prestige«

Dass dem Zeugen L ein schadensursächliches Mitverschulden an dem Unfall anzulasten ist, kann nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht festgestellt werden.

aa)
Kein Nachweis, dass die Funkabsprache backbord-backbord rechtzeitig erfolgte

Die Klägerinnen behaupten, dass die Funkanweisung von TMS »Alukard« an FGKS »Thurgau Prestige« rechtzeitig ge-

wesen sei. Beide Fahrzeuge hätten den Kollisionskurs, wie von TMS »Alukard« Grdert, noch für eine Backbord-Begegnung verlassen können. Unabhängig von einer vorherigen Weisung könne der Bergfahrer jederzeit eine neue Weisung erteilen, an die sich der Talfahrer zu halten habe. Selbst wenn die Backbord-Backbord-Weisung nicht zeitig genug erfolgt wäre, rechtfertigte dies nicht die Weigerung des Schiffsführers L, diesem Folge zu leisten. Denn der Talfahrer habe auch eine nicht sachgemäße oder an sich zeitiger gebotene Kursweisung des Bergfahrers zu befolgen. Die Entscheidungen, die in diesem Zusammenhang zitiert werden, sind jedoch nicht ohne weiteres auf den vorliegenden Sachverhalt übertragbar (Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 31.10.2019, AZ: 519 Z-3119; BGH, VersR 1989, 216). Gerade der dem Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zugrundeliegende Sachverhalt zeigt, dass von entscheidender Bedeutung die Frage ist, wie sich der Funkverkehr zur Absprache der Begegnung gestaltet. Tatsächlich hatte der dortige Talfahrer keine klare Funkabsprache mit dem Bergfahrer erzielen können. Vorliegend hat jedoch eine klare Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord stattgefunden. Der Bergfahrer hat in unzulässiger Weise eine Kursänderung vorgenommen.

Folgt auf eine klare Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord entgegen dieser Absprache eine Kursänderung des Bergfahrers in einer Weise, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen kann, obliegt es ihm darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, dass eine nunmehr geänderte entgegengesetzte Funkabsprache noch so rechtzeitig ist, dass eine Kursänderung gefahrlos möglich ist. Die Klägerinnen behaupten, dass die Backbord-Backbord-Weisung 14 Sekunden vor der Kollision, als die beiden Schiffe noch über 100 m voneinander entfernt gewesen seien, auf jeden Fall nicht zu spät gewesen sei, so dass beide Fahrzeuge den Kollisionskurs, wie von TMS »Alukard« gefordert, noch für eine Backbord-Backbord-Begegnung hätten verlassen können. Dabei berufen sich die Klägerinnen auf die Ausführungen des Privatsachverständigen D (Gutachten, S. 114). Das Gutachten geht jedoch davon aus, dass die einzige klare Funkabsprache die Begegnung Backbord-Backbord 14 Sekunden vor der Kollision gewesen sei und zuvor lediglich ein unklarer Funkverkehr ohne konkretes Ergebnis stattgefunden habe. Ausdrücklich spricht der Privatsachverständige von einer zuvor vermeintlich abgesprochenen Steuerbord-Steuerbord-Begegnung. Das Gericht ist jedoch, wie oben ausgeführt, nach dem Ergebnis der

Beweisaufnahme davon überzeugt, dass eine klare Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord stattgefunden hat. Dementsprechend legt der Privatsachverständige seinen Ausführungen auch nicht den Gesamtsachverhalt zugrunde, sondern lediglich den Ausschnitt der letzten 14 Sekunden vor der Kollision. Eindrucksvoll hat sich jedoch im Rahmen der Beweisaufnahme ergeben, dass aufgrund der klaren Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord der Schiffsführer L nachvollziehbar überrascht und irritiert war von der Begegnung auf der geografisch linksrheinischen Seite und der Ansage des Zeugen H. Dementsprechend wies er den Zeugen H auch darauf hin: »Wir hatten doch abgesprochen Steuerbord-Steuerbord. 14 Sekunden vor der Kollision bestand bereits eine Gefahrensituation umso mehr, als trotz der klaren Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord sich die Schiffe auf Kollisionskurs befanden. 14 Sekunden und 100 m voneinander entfernt sind in der Binnenschiffahrt im Begegnungsverkehr denkbar gering. Allein schon der Umstand, dass eine Sekundenrechnung angestellt werden muss, deutet daraufhin, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. BGH, VersR 1968, 550).

bb)
Kein Nachweis, dass der Talfahrer zu spät Maßnahmen des letzten Augenblicks ergriffen hat, indem er nicht nach Steuerbord gesteuert hat (Backbord-Backbord-Begegnung)

Dass der Schiffsführer L 14 Sekunden vor der Kollision zu spät Maßnahmen des letzten Augenblicks ergriffen hat, indem er nicht nach Steuerbord gesteuert hat, steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht fest. Denn nach den Ausführungen des Privatsachverständigen lassen sich, wie oben ausgeführt, die Lagen der Schiffe aufgrund der ECDIS-Daten nicht genau feststellen. Dies zeigt bereits der Umstand, dass die Fahrtausrichtung nach der GPS-Antenne des TMS »Alukard« nach Steuerbord gerichtet war, während das Schadensbild letztlich auf den Steuerbordseiten der Schiffe festgestellt werden konnte. Dem Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigen-gutachtens musste nicht nachgegangen werden, da dem Sachverständigen ebenfalls die erforderlichen Anknüpfungstat-sachen fehlen. Letztlich kann nicht festgestellt werden, ob die Kollision durch eine Backbord-Backbord-Ausrichtung hätte verhindert werden können. Bemerkenswert ist, dass auch der Privatsachverständige unmittelbar vor der Kollision davon spricht, dass das FGKS »Thurgau Prestige« bei einem Abstand von 11,42 m vom linken Fahrinnenrand wohl nur unter

Einsatz seiner Bugstrahlanlage und ein Manöver des letzten Augenblicks mit Ausweichkurs nach Steuerbord (rechtes Ufer) noch mit TMS »Alukard« Backbord an Backbord hätte begegnen können. Auch daran wird deutlich, dass letztlich verlässliche Angaben nicht gemacht werden können. Darüber hinaus darf die Überlegung des Schiffsführers L nicht außer Acht gelassen werden, der 139 Personen an Bord hatte und der eindrucksvoll im Verklarungsverfahren schilderte, dass es ihm wichtig gewesen sei, mit dem Bug am Ufer zu bleiben, um nicht auf dem Rheinstrom zu sinken (Verklarungsakte 30 UR 1/20, S. 36). Hätte ein Kreuzen nicht mehr gereicht und wäre ein Leck in der Strommitte entstanden, wären die Schadensausmaße unter Umständen sehr viel größer gewesen. Dass der Schiffsführer L dies in seine Überlegung mit einbezog, kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden.

cc)

Kein Nachweis, dass der Talfahrer zu spät Maßnahmen des letzten Augenblicks ergriffen hat, indem er noch mehr nach backbord gesteuert hätte (Steuerbord-Steuerbord-Begegnung)

Das Gericht kann auch nicht der Behauptung der Klägerinnen folgen, dass der Schiffsführer L pflichtwidrig gehandelt hat, in dem er nicht noch mehr Richtung geografisch linksrheinisches Ufer gefahren ist. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass dies bei der Ansage des Schiffsführers H 14 Sekunden vor der Kollision Backbord-Backbord bedeutet hätte, dass sich beide Schiffsführer noch mehr in dieselbe Kollisionsrichtung bewegt hätten. Beide wären gleichzeitig auf das geografisch linke Ufer zugesteuert. Tatsächlich blieben dem Schiffsführer L zum Schluss nur noch 8 Sekunden, als der Zeuge H sich entschied, nun wiederum entgegen seiner Ansage backbord-backbord sich letztlich doch Steuerbord-Steuerbord zu begegnen (Gutachten, Seite 70). Für das Ausweichen nach Backbord spricht letztlich das Schadensbild auf der jeweiligen Steuerbord-Seite der Schiffe.

Der Privatsachverständige D fordert, das Ausweichmanöver zu unterstützen, indem das FGKS »Thurgau Prestige« durch Einleiten eines entsprechenden Gegenmanövers weiter nach Backbord hätte ausweichen müssen, um die Kollision noch zu verhindern. In Summe wären hierfür maximal 6 m Versatz von FGKS »Thurgau Prestige« erforderlich gewesen. Durch das Spitze Vorschiff wäre mit jedem Meter Versatz und/oder mit jedem Meter pro Sekunde einer Fahrtreduzierung von FGKS »Thurgau Prestige« mehr Zeit und Raum für TMS »Alukard« verblieben, das FGKS »Thurgau Prestige« zu umfahren (S.

113). In jedem Fall hätte das FGKS »Thurgau Prestige« auch die technischen Möglichkeiten gehabt, aufzustoppen und gegebenenfalls das Schiff vorsichtig an das linke Ufer zu drücken (S. 114). Tatsächlich hat sich die Bugstrahlanlage nach den Angaben des Schiffsführers L auf Stand by befunden. Diese habe er jedoch nicht mehr betätigt. Vielmehr habe er abgestoppt und den Schottelantrieb betätigt. Wenn der Privatsachverständige D feststellt, dass der Schiffsführer L die Geschwindigkeit nicht reduziert habe, geschweige denn abgestoppt (Gutachten, S. 77), so widerspricht dies nicht den Ausführungen des Zeugen L. Er beschreibt selbst, dass es ungefähr 12 bis 15 Sekunden dauere, bis der Antrieb auf 180 Grad gedreht ist (Verklarungsakte 30 UR 111120). Auch diesbezüglich kann letztlich nicht festgestellt werden, dass durch diese allerletzte Maßnahme des letzten Augenblicks die Kollision hätte verhindert werden können. Anhand der Videoaufnahmen lässt sich erkennen, wie es der Privatsachverständige D ausführt (Gutachten, S. 71), dass die Steuerbordlaterne des TMS »Alukard« sichtbar sei. Dies könne dem deutlich erkennbaren Ausweichmanöver von TMS »Alukard« geschuldet sein, verbunden mit einer harten Ruderlage nach backbord, so dass das Hinterschiff nach Steuerbord zum linken Ufer schwenke. Auch hier lässt sich aber die genaue Lage des Hecks des TMS »Alukard« nicht feststellen, so dass auch nicht ermittelt werden kann, ob dadurch eine Kollision hätte vermieden werden können. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass sich das FGKS »Thurgau Prestige« bereits sehr nahe am geografisch linken Ufer befunden hat. Der seitliche Abstand zum linken Fahrinnenrand betrug 11,42 m. Bei einem Versatz von 6 m hätte nur noch ein Abstand von 5,42 m bestanden. Nach den Ausführungen des Privatsachverständigen D schließt sich ein steil abfallender Uferbereich von lediglich 10 m an (Gutachten, S. 45). Auch mit einem solchen Manöver kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer Grundberührung kommt mit einem möglichen Wassereintritt unterhalb der Wasserlinie. Schließlich lässt sich auch nicht feststellen, dass der Schiffsführer L mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren ist. Dass Talfahrer mit 20 km/h auf dem Rhein unterwegs sind, entspricht der üblichen Geschwindigkeit (vgl. RhSchOG Köln, Urteil vom 19.09.1995 – 3 U 214194 RhSch Rdnr. 34).

4.

Die Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerinnen gemäß §§ 91, 101 Abs. 1 ZPO zu tragen.

5.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

6.

Der Streitwert gemäß § 3 ZPO in Höhe von 128.474,28 € setzt sich folgendermaßen zusammen:

Klageantrag Ziffer 1	54.799,00 €
Klageantrag Ziffer 2	10.000,00 €
Klageantrag Ziffer 3	42.814,17 €
	= 107.613,17 €

Klageantrag Ziffer 4:	10.761,31
	(10% von 107.613,17 €)

Klageantrag Ziffer 5:	10.099,80 €
	(20 % von 48.576,14 € + 1.922,86 €)

1/1