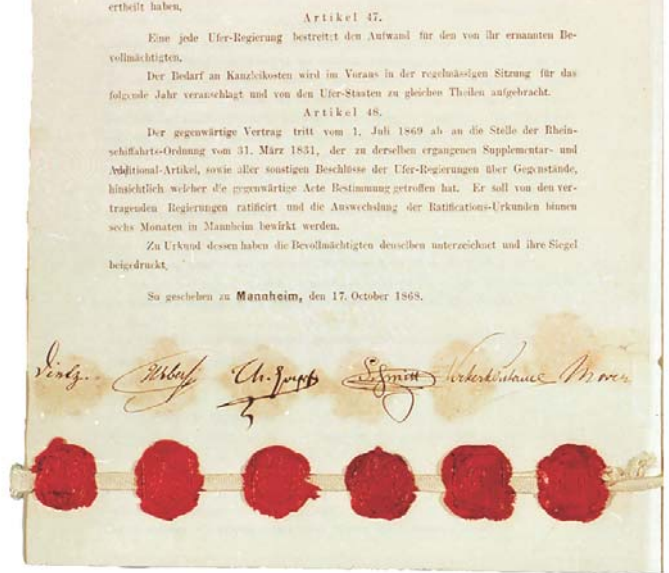


Zuständigkeit – Schäden beim Betrieb eines Schiffes



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

Für vertragliche Schadensersatzansprüche, die im Zusammenhang mit einer Havarie eines Binnenschiffes auf einer Binnenschiffahrtswasserstraße entstanden sind, sind ausschließlich die Schiffahrtsgerichte sachlich zuständig, die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Ort der Havarie.

Beschluss des Landgerichts Magdeburg vom 12.7.2023, Az.: 31 O 34/23

... hat die 31. Zivilkammer (1. Kammer für Handelssachen) des Landgerichts Magdeburg am 12.07.2023 durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht als Vorsitzende gemäß § 349 Abs. 2 Nr. 1 ZPO beschlossen:

Das Landgericht Magdeburg erklärt sich nach Anhörung der Parteien und des Nebenintervenienten für örtlich und sachlich unzuständig und verweist den Rechtsstreit auf den Hilfsantrag der Klägerin gemäß § 281 ZPO an das zuständige Amtsgericht, Schiffahrtsgericht – in Minden.

Gründe:

Die Klägerin macht im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft bzw. aus abgetretenem oder überangenenem Recht Ansprüche aufgrund eines Unfalls des Binnenschiffes MS »Klena« auf dem Mittellandkanal bei Kilometer 164 geltend.

Die Klägerin vertritt die Auffassung, sie sei aktivlegitimiert, um Ansprüche der M aus deren Frachtvertrag mit der Beklagten zu verfolgen.

Unstreitig beauftragte die M die Beklagte mit dem Transport von ca. 790 t Weizen von Vahldorf nach Wanze (Belgien). Am 27.10.2021 ereignete sich gegen 8:00 Uhr eine Havarie aufgrund einer Störung der Ruderanlage des Schiffes, wobei das Vorschiff mit der Backbordseite gegen die Unterwasserspundwand des Mittellandkanals stieß. Dadurch gelangte Wasser in das Schiffsinne. In der Folgezeit musste die MS Klena untersucht, provisorisch abgedichtet, repariert und der geladene Weizen umgeladen werden. Die hierbei entstandenen Kosten sind Gegenstand der Klage.

Der Rechtsstreit betrifft daher ein Rechtsverhältnis, das zur sachlichen Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte nach § 2 Abs. 1c) BinSchGerG gehört. Nach dieser Vorschrift sind Binnenschiffahrtsachen bürgerliche Rechtsstreitigkeiten die mit der Benutzung von Binnengewässern durch Schifffahrt zusammenhängen und zum Gegenstand vertragliche Schadensersatzansprüche aus einem Unfall haben, der durch ein Schiff oder bei dem Betrieb eines Schiffes entstanden sind. So ist es hier. Ein Unfall bei dem Betrieb eines Schiffes liegt insbesondere vor, wenn während einer Schifffahrt Wasser wegen technischer Mängel des Fahrzeugs in die Laderäume eindringt und die Güter beschädigt (BGH NJW 1982,1226). Die Zuständigkeit des Binnenschiffahrtsgerichts ist ausschließlich (BGH NSTZ-RR 1998,367).

Gemäß § 1 Nr. 3 BinSchZuV NW ist für den Mittellandkanal das Amtsgericht Minden das örtlich zuständige Schiffahrtsgericht.

Nachdem die Beklagte und der Nebenintervenient die Zuständigkeit des angerufenen Landgerichts Magdeburg gerügt und die Klägerin mit dem Hilfsantrag die Verweisung an das sachlich und örtlich zuständige Gericht verlangt hat, war die Verweisung gemäß § 281 ZPO zu beschließen.

Anmerkung:

Die vorstehend wiedergegebene Entscheidung des Landgerichts Magdeburg liegt auf einer Linie mit der bisherigen Rechtsprechung, die die Vorschriften über die Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte und Rhein- sowie Moselschiffahrtsgerichte (so zuletzt: RhSchOG Köln, ZfB 2019, Sammlung Seite 2612 ff) stets sehr weit ausgelegt hat.

Zu Recht hat das Landgericht Magdeburg dabei auf die entscheidende Grundtatsache der Begründung der geltend gemachten Ansprüche abgestellt, nämlich auf die Tatsache, dass die verschiedenen rechtshängigen Ansprüche ohne Ausnahme darauf gestützt werden, dass sie im Zusammenhang und in Folge einer Schiffshavarie entstanden seien. Die Besonderheit der vorliegenden Sache liegt darin, dass im Rahmen der Klage die unterschiedlichsten Ansprüche gebündelt sind und die Hauptparteien des Vertrages nur durch Frachtvertrag als Absender und Frachtführer verbunden sind, während der Streithelfer der Beklagten Ausführender Frachtführer und zugleich Schiffseigner ist. Originär sind mit der Klage also frachtvertragliche Ansprüche geltend gemacht. Soweit diese Ansprüche auch auf Verschulden der Schiffsbesatzung gestützt werden könnten, bestünde das Problem der Exkulpation.

In der Begründung des Beschlusses sind die streitgegenständlichen Ansprüche in Absatz 2, Satz 4 und 5 nur cursorisch beschrieben. Deshalb sei der Tatbestand wie folgt ergänzt und erläutert:

Es ist zwischen den Parteien unstrittig, dass es nach einer Anfahrung der Spundwand zu Wassereintrich in das Schiff kam, die Klägerin behauptet Seeuntüchtigkeit des Schiffes als Ursache. Die auf Seiten der Klägerin tätigen Experten stellen fest, dass ein Warenschaden nicht vorliegt, die Sendung aber umgeladen und wieder zum Absender zurück transportiert werden musste. Im Vorunter des Schiffes war es zu Wassereintrich gekommen, so dass die Wasserstraßenverwaltung Sicherungsmaßnahmen (Luftsäcke im Vorunter) gegen die Gefahr, dass Schiff und Ladung sinken könnten, angeordnet hat. Das Schiff wurde geleichtert. Das Schiff hat eine Dispathe über

Havarie-grosse-Kosten erstellen lassen. Eingeklagt wurden Personal-, Fahrzeug- und Brennstoffkosten zur Leichterung des havarierten Schiffes sowie Fracht- und Umschlagskosten für den Rücktransport der abgebrochenen Transportreise sowie LKW-Transportkosten zuzüglich Experten-kosten, insgesamt 39.851,17 €. Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Beklagte für diese Kosten haftet, ist unter rechtlichen Gesichtspunkten streitig, die Klägerin begründet ihre Ansprüche mit Nichterfüllung, respektive mangelhafter Erfüllung des Frachtvertrages.

Die Streithelferin der Beklagten hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass unabhängig von der Begründetheit oder rechtlichen Qualität der geltend gemachten Ansprüche jedenfalls vertragliche Schadensersatzansprüche aus einem Unfall bei dem Betrieb des Schiffes streitgegenständlich seien, also eine Binnenschiffahrtssache i.S.d. § 2 Abs. 1c) BinSchVerfG (vom Gericht als »BinSchGerG« bezeichnet). Dieser Rechtsauffassung ist das Landgericht Magdeburg

beigetreten und hat für die Geltendmachung frachtvertraglicher Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Wassereintrich die sachliche, ausschließliche Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte festgestellt. Damit befindet sich das Gericht in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung zur Definition des Tatbestandsmerkmals Unfall beim Betrieb eines Schiffes. Nach ständiger Rechtsprechung ist der Eintritt eines Ladungsschadens während einer Güterbeförderungsförderung mit dem Binnenschiff ein Unfall im Schiffsbetrieb im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 lit. c BinSchVerfG, für das die Schifffahrtsgerichte sachlich zuständig sind (dazu Beschluss des Landgerichts Duisburg vom 5. Oktober 2018, Az.: 25 O 24/13, ZfB, Sammlung Seite 2560 f, ebenso Schifffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 11. Oktober 2018, ZfB 2018, Sammlung Seite 2575 ff; zustimmend Holland, Zur nationalen und internationalen Schifffahrtsgerichtsbarkeit, in Schäfer, Internationale Aspekte der Binnenschiffahrt, Band 11, Baden-Baden 2012, Seite 9 ff, Seite 14).

Nach Auffassung des Unterzeichners ist diese Entscheidung sehr zu begrüßen. Es liegt ohne Zweifel im Interesse der Rechtspflege, dass sich Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Binnenschiffen bei den Schifffahrtsgerichten, Rhein- und Moselschifffahrtsgerichten konzentrieren, wo grundsätzlich eine besondere Sachkunde hinsichtlich der Binnenschiffahrt erwartet werden kann. Es liegt auch im Interesse dieser Gerichte, dass sie möglichst viel Erfahrung mit derartigen Fällen sammeln können, wie zum Beispiel der langjährige und außerordentlich erfahrene Schifffahrtsrichter, Rhein- und Moselschifffahrtsrichter Behrendt anlässlich eines öffentlichen Vortrages vor der GBM in Mannheim betont hat (Zukunft der Schifffahrtsgerichtsbarkeit, Vortrag des Rheinschifffahrtsrichter Behrendt zur Praxis eines Rheinschifffahrtsrichters, ZfB 2019, Sammlung Seite 2640).

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main



**Zum 175. Jahrestag
die 4., komplett
überarbeitete Auflage.
Wichtiges
Standardwerk
für Fachleute
und historisch
interessierte Leser.**

Guntram Schulze-Wegener,
»DEUTSCHLAND ZUR SEE«
Hardcover / 240 Seiten /
Format 24 x 28 cm / € (D) 44,95 /
ISBN 978-3-8132-1115-3

JETZT BESTELLEN

Webshop: koehler-mittler-shop.de / E-Mail: vertrieb@koehler-mittler.de / Tel: 040 70 70 80 321
Maximilian Verlag, Stadthausbrücke 4, 20335 Hamburg oder im Buchhandel