

Tatbestandsberichtigung in Havarieprozessen



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

Auslassungen im Tatbestand bei knapper Darstellung des unstreitigen Sachverhalts und des Parteivorbringens in erster Instanz erwachsen für die folgenden Instanzen nicht in Rechtskraft, weil dem Tatbestand insoweit keine negative Beweiskraft zukommt. Der Tatbestand entfaltet Beweisbedeutung nur insoweit, als er über den schriftsätzlichen Vortrag hinausgeht oder ihm widerspricht.

Vortrag der Parteien ist ohne ausdrückliche Erwähnung im Tatbestand Gegenstand der Entscheidung geworden, weil die Parteien mit der Antragstellung in der mündlichen Verhandlung stillschweigend auf deren Inhalt Bezug nehmen.

Vorbemerkung der Redaktion:

Der vorliegend veröffentlichte Beschluss ist in einer Havariesache ergangen.

Es handelt sich um eine klassisch Begegnungshavarie auf dem Rhein im Gebirge. Das Gericht hatte zu entscheiden, ob der Bergfahrer eine rechtzeitige und eindeutige Weisung für die Begegnung gegeben hatte, so dass eine gefahrlose Begegnung möglich war, und ob unter diesen Umständen der Bergfahrer dem Talfahrer einen geeigneten Weg freigelassen hat. Beides hat das Gericht erster Instanz zu Lasten der Beklagten verneint und der Klage dem Grunde nach stattgegeben. Die Entscheidung in der Hauptsache ist noch nicht rechtskräftig. Die Endentscheidung wird sehr wahrscheinlich in der ZfB veröffentlicht werden.

Die unterlegene Partei hat im Wege des Tatbestandsberichtigungsantrages gerügt, dass das Gericht einen Teil ihres Prozessvortrages nicht wiedergegeben habe, und zwar hatte die unterlegene Partei auf Strömungsverhältnisse, Beschaffenheit von Fahrwassertonnen und übliche Kurse der Schifffahrt abgestellt und Ausführungen zum Pegelstand und zum Verlauf der Fahrrinne gemacht, die nicht im vollen Umfange wiedergegeben worden waren.

Die unterlegene Partei hat das Urteil im Wege der Berufung angegriffen und daneben einen Tatbestandsberichtigungsantrag eingereicht, der darauf gerichtet war, den schriftsätzlichen Vortrag der unterlegenen Partei auch hinsichtlich von Aus-

führungen zu ergänzen, denen das Gericht, aus der Urteilsbegründung erkennbar, keine entscheidungserhebliche Bedeutung eingeräumt hat.

Mit zutreffender Begründung hat das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar diesen Antrag zurückgewiesen. Der unterlegenen Partei bleibt es unbenommen, ihren Vortrag erster Instanz in zweiter Instanz ausführlich zu wiederholen. Sollte dort eine Verspätungsrüge erhoben werden, kann sie auf den schriftsätzlichen Vortrag erster Instanz auch insoweit verwiesen, als dieser Vortrag im Tatbestand nicht ausdrücklich wiedergegeben ist.

Deshalb ist dem Beschluss in Ergebnis und Begründung zuzustimmen.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer
Frankfurt am Main*

*(Beschluss des Rheinschiffahrtsgerichtes
St. Goar, Az.: 4 C 9/22 BSchRh)*

Die Anträge auf Berichtigung bzw. Ergänzung des Tatbestands werden zurückgewiesen.

Gründe:

Die Anträge sind zulässig und statthaft. Insbesondere wurden sie innerhalb der Frist von 2 Wochen seit Zustellung des Urteils formgerecht eingereicht, § 320 Abs. 2 ZPO.

Die Anträge sind jedoch unbegründet. Nach § 320 Abs. 1 ZPO kann die Berichtigung

des Tatbestands beantragt werden, wenn dieser Unrichtigkeiten, Auslassungen, Dunkelheiten oder Widersprüche enthält. Vorliegend kommt allein der Gesichtspunkt der Auslassung in Betracht, da der Beklagtenvertreter die Ergänzung des unstreitigen Tatbestands sowie des streitigen Beklagtenvortrages um einzelne Gesichtspunkte begehrt.

Hierfür fehlt ein Rechtsschutzbedürfnis. Das Gericht hat gem. § 313 Abs. 2 ZPO den Tatbestand hinsichtlich des unstreitigen Sachverhalts und des Parteivorbringens nur knapp dargestellt. Die Auslassungen erwachsen nicht in Rechtskraft, weil dem Tatbestand insoweit keine negative Beweiskraft zukommt (Feskorn in Zöller, Zivilprozessordnung, 34. Auflage 2022, § 320 ZPO Rn. 7). Der Tatbestand hat nämlich neben den Schriftsätzen Beweisbedeutung nur noch insoweit, als er über den schriftsätzlichen Vortrag hinausgeht oder ihm widerspricht, § 314 ZPO.

Bezüglich des Beklagtenvortrages ist auch ohne ausdrückliche Erwähnung des Inhalts sämtlicher Schriftsätze und Anlagen der Beklagtenseite davon auszugehen, dass dieser bis zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung – ob im Tatbestand ausdrücklich wiedergegeben oder nicht – Gegenstand der Entscheidung geworden ist, weil die Parteien nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs mit der Antragstellung und der mündlichen Verhandlung im Zweifel stillschweigend auf deren Inhalt Bezug nehmen (vgl. BGH NJW 1992, 2148, 2149; NJW-RR 1996, 379).

GBM – Rechtsgespräch und Preisverleihung

Am 26. Oktober 2023 fand in Mannheim das traditionelle Rechtsgespräch der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffrechts an der Universität Mannheim e.V. (GBM) statt. Diese Veranstaltung logiert traditionell im Gasthaus am Fluss unmittelbar neben dem Flaggenmast des Mannheimer Schifffahrtsvereines mit Blick auf die Rheinschiffahrt, die unmittelbar vor dem Haus vorbeifährt.

Als Referentin konnte die Schifffahrtsrichterin des Schifffahrtsgerichtes in Rotterdam Marieke Witkamp gewonnen werden, die vor dem interessierten Publikum einen spannenden Vortrag über die praktische Arbeit einer Binnenschifffahrtsrichterin in Rotterdam gehalten hat.

Aufgrund der exponierten Lage am größten Hafen Europas ist das Fallaufkommen dieses Gerichtes um ein Vielfaches höher als das selbst der meistbeschäftigsten Schifffahrtsgerichte und Rheinschifffahrtsgericht in Deutschland. Das Gericht verfügt über vier Schifffahrtsrichter, die die alleinige Zuständigkeit für Seeschiffahrtsrecht haben und neben den niederländischen Rheinschifffahrtsgerichten zahlreiche Binnenschiffahrtsfälle zu entscheiden haben.

Richterin Witkamp hat in einer sehr anschaulichen Art und Weise geschildert, wie weit der Rahmen der auflaufenden Binnenschiffahrtsfälle ist. In der Zuständigkeit des Gerichtes werden Kollisionsfälle, frachtrechtliche Streitigkeiten, wie zum Beispiel Ladungsschäden, Sach- und Personenschäden sowie nicht zuletzt auch versicherungsrechtliche Prozesse, also Deckungsprozesse, entschieden. Zum Aufgabenbereich gehört auch die Havarie-grosse, die nach Auskunft der Schifffahrtsrichterin Witkamp aber eine stark untergeordnete Rolle spielt.

Im Vortrag und der anschließenden Diskussion ist deutlich geworden, dass es sehr viele Parallelen zu deutschen Binnenschiffahrtsrechtsfällen gibt, aber auch signifikante Unterschiede. So kennt das niederländische Recht zum

Beispiel nicht das in Deutschland sehr wichtige Verklarungsverfahren. Auch im Zusammenhang mit der Durchbrechung von Haftungsbegrenzungen in Frachtrechts- oder Kollisionsfällen gibt es signifikante Unterschiede bei der Bewertung des Verschuldensmaßstabes, insbesondere der bewussten Leichtfertigkeit in Abgrenzung zur Fahrlässigkeit. Auch hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Ladungsbeteiligten, zum Beispiel beim Beladen von Tank Schiffen bestehen deutliche Wertungsunterschiede in der Rechtsprechung, obwohl die Rechtsgrundlagen als solche identisch sind.

Die Referentin und das sehr fachkundige Publikum zeigten sich erfreut über den regen Gedankenaustausch zwischen den Niederlanden und Deutschland, verbunden mit der Hoffnung, dass diese Form von internationalem Erfahrungsaustausch nicht zuletzt im Interesse der Rechtsvereinheitlichung eine Fortsetzung finden wird.

Nach dem Rechtsgespräch wurde vom Vorstand der GBM der Mannheimer Förderpreis zum Binnenschiffahrtsrecht übergeben. Ausgezeichnet wurde die Dissertation von Frau Dr. Nena Husemann mit dem Titel »Bundeswasserstraßen zwischen Verkehrsfunktion und Bewirtschaftungszielen«. Die Arbeit beschäftigt sich mit den ökonomischen und ökologischen Bedingungen der Binnenschiffahrt und zeichnet sich durch ein extrem hohes wissenschaftliches Niveau und ein kluges praxisnahes Verständnis für die verschiedenen beteiligten Interessen im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt aus. Deshalb konnte die Jury der GBM, bestehend aus Prof. Dr. Andreas Maurer, Inhaber des Lehrstuhls für Transportrecht der Universität Mannheim, Rechtsanwalt Prof. Dr. Patrick Schmidt und Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer, einstimmig für die Verleihung des Preises votieren. Prof. Dr. Maurer hob in seiner Laudatio die besonderen Qualitäten der Arbeit und ihre Auszeichnungswürdigkeit deutlich heraus. Der Preis ist in Anlehnung an das wichtigste Dokument für die europäische Binnenschiffahrt, die Mannheimer Akte von 1868, mit einem Betrag von 1.868,00 € dotiert.



Links: Dr. Holland, Preisträgerin Dr. Husemann, Prof. Maurer, Dr. Fischer; rechts: Schifffahrtsrichterin Witkamp