

Unzulässige Weisung und Nutzungsverlust



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

Im Bereich der geregelten Begegnung nach § 6.04 RheinSchPV besteht ein Kursweisungsrecht der Bergfahrt nur unter den Voraussetzungen des §§ 9.04 Nr. 3 RheinSchPV und nur nachdem der Beifahrer sich vergewissert hat, dass seinem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann. Spricht der Bergfahrer in einer solchen Situation eine unzulässige Weisung aus und widerspricht der Talfahrer mit Verweis auf die geregelte Begegnung, dann besteht die Verpflichtung des Bergfahrers, langsam, erforderlichenfalls auch ständig zu machen, um sich Klarheit über die Fahrweise des Talfahrers zu verschaffen.

Bei einer unmittelbar drohenden Gefahr für den Bergfahrer, zum Beispiel wegen akut auftretender Maschinenprobleme, kann § 1.05 RheinSchPV ein Abweichen von der Begegnungsregel des §§ 9.04 RheinSchPV (auch außerhalb der enumerativen Ausnahmen) rechtfertigen, wenn es die ultima ratio darstellt.

Die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht kann es gebieten, dass der Talfahrer auch eine an sich unzulässige Weisung des Bergfahrers befolgt, wenn die Weisung so frühzeitig erfolgt, dass gefahrlos begegnet werden kann, dies ist bei einem Abstand von 500 m Kopf auf Kopf und ausreichendem Talweg der Fall, wenn der Talfahrer ohnedies schon eher steuerbord des entgegenkommenden Bergfahrers liegt und ein zweiter Bergfahrer erst mit einem Abstand von gut einem Kilometer folgt.

Wiegen die Verschuldensbeiträge der Talfahrt und der Bergfahrt annähernd gleich schwer, haftet der Bergfahrer, der die gefahrträchtige Situation durch Missachtung des § 9.04 RheinSchPV nach den Umständen des Einzelfalles mit einer höheren Quote, gegebenenfalls mit 2/3.

Neben der abstrakten Berechnung von Nutzungsverlust auf der Grundlage der indizierten Liegegeldbeträge des § 32 BinSchG 1994 (»Kölner Entscheidung«, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff) besteht auch die Möglichkeit der konkreten Berechnung von Nutzungsverlust. Diese Berechnung hat sich am Zeitraum drei Monate vor der Havarie und drei Monate nach der Reparatur zu orientieren, die Berechnung anhand des Gewinnes im Vorjahreszeitraum der Reparaturzeit ist unzulässig. Gesparte Kosten, wie eventuell eingesparte Personalkosten und fahrtabhängige Kosten sind in Abzug zubringen.

Urteil der Berufungskammer der Rheinzentalkommission vom 14. November 2023, Az.: 532 Z-4/23 (Rheinschiffahrtsgericht Mainz, Az.: 76 C 2/22 BSch)

Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffkollision, die sich am 27. Februar 2020 gegen 15:13 Uhr auf dem Rhein bei Rheinkilometer 466,6 zwischen dem zu Tal fahrenden MS »Guttenberg« und dem zu Berg fahrenden TMS Piz »Ela« ereignet hat, und über die Höhe des reparaturbedingten Nutzungsausfallschadens des MS »Guttenberg«.

Der Kläger ist Eigner des MS »Guttenberg« (100 m lang, 9 m breit), das zur Unfallzeit von seinem Sohn, dem damaligen Matrosen R, gesteuert wurde. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS »Piz Ela« (86 m lang, 9 m breit), das zum Kollisionszeitpunkt von dem Beklagten zu 2 als Rudergänger geführt wurde.

TMS »Piz Ela« fuhr bei der Annäherung der Fahrzeuge am geographisch rechten Rand der Fahrrinne zu Berg. Für den Rheinabschnitt zwischen Rheinkilometer 428,2 und 540,2 ist gemäß § 9.04 RheinSchPV geregelte Begegnung angeordnet ... Der Beklagte zu 2 verlangte

über Funk eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord, was der Rudergänger des MS »Guttenberg« ablehnte. MS »Guttenberg« steuerte für eine Begegnung Backbord an Backbord zum geographisch rechten Rand der Fahrrinne, während TMS »Piz Ela« den Kurs nach Backbord richtete. Die Schiffe kollidierten am geographisch rechten Rand der Fahrrinne Kopf auf Kopf. ...

Die Kaskoversicherer der Beklagten zu 1 haben am 9. November 2021 an den Kläger zum Ausgleich des Nutzungsausfallschadens 78.354,85 Euro unter dem Vorbehalt der Rückforderung gezahlt und den Rückforderungsanspruch an die Beklagte zu 1 abgetreten.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagten zu verurteilen, an ihn 237.032,19 Euro abzüglich am 12. November 2021 gezahlter 78.354,85 Euro ...

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1 hat widerklagend beantragt,

den Kläger zu verurteilen, an sie 78.354,85 Euro ... zu zahlen ...

Mit Urteil vom 10. Januar 2023 hat es (das Rheinschiffahrtsgericht d. Red.) der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Zur Begründung dieser Entscheidung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Der Beklagte zu 2 habe die Kollision fahrlässig verursacht. Die von ihm beabsichtigte Begegnung Steuerbord an Steuerbord sei angesichts der Sonderregelung des § 9.04 RheinSchPV für die Begegnung sorgfaltspflichtwidrig gewesen. Etwas anderes folge auch nicht aus § 1.05 RheinSchPV. Es fehle bereits an einer unmittelbar drohenden Gefahr. Nach den Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren seien die Motorprobleme nur zeitweise aufgetreten und kein Maschinenalarm ausgelöst worden. Wenn tatsächlich schwerwiegende Motorprobleme aufgetreten wären, hätte der Beklagte zu 2 schon weit vor der Unfallstelle vor Anker gehen müssen.

Dem Kläger sei ein ersatzfähiger konkreter Schaden entstanden. Er habe dargelegt, dass sein Schiff bei normaler Nutzbarkeit im Rahmen des Festvertrags für die Belieferung der X mit Oberrheinkies im Jahr 2019 vor Abzug der Gasölkosten einen Betrag von Y Euro erwirtschaftet habe. Ausgehend von diesem Wert erge-

be sich nach Abzug der Gasölkosten 2020 ein Erlös von Z Euro ...

Der Schadensersatzanspruch des Klägers sei nicht um einen Mitverschuldensanteil des Klägers zu kürzen. Es sei für den Zeugen R bei Erkennen des Manövers des TMS »Piz Ela« nach der Überzeugung des Gerichts nicht möglich gewesen, über die Regelung des § 1.05 RheinSchPV nach Backbord auszuweichen. Der Zeuge R habe ausgesagt, dass ein Funkkontakt erst 500 m vor der Kollision erfolgt sei und dass er die blaue Tafel ca. 500 m vor der Kollision gesehen habe. Er habe angegeben, dass ein Ausweichen nach Backbord noch möglich gewesen wäre, es sei eine »Fifty-Fifty-Entscheidung« gewesen. In dieser Situation habe der Zeuge richtig gehandelt. Wenn lediglich eine 50:50 Entscheidung noch möglich sei, sei es sicherer, bei dem zuvor gefahrenen, zudem vorgeschriebenen und von ihm über Funk angekündigten Kurs zu bleiben. Dies auch deshalb, weil der Beklagte zu 2 nichts über angebliche Motorprobleme mitgeteilt habe und daher aus der Sicht des Zeugen R uneingeschränkt manövrierfähig gewesen sei. Der Zeuge R habe daher die sicherere Variante auch für den Fall gewählt, dass der Beklagte zu 2 nicht mehr auf seinem Ansinnen beharren und ausweichen würde. Nach nautischer Übung hätte ein Ausweichen im letzten Augenblick nach Steuerbord erfolgen müssen. Diesen Weg habe der Zeuge R dem Beklagten zu 2 richtigerweise offengelassen. Bestätigt werde diese Beurteilung auch durch die Aussage des Zeugen O, der auf TMS »Cynthia« hinter MS »Guttenberg« gefahren sei. Nach seinen Angaben sei ein Ausweichen des MS »Guttenberg« nicht möglich gewesen, weil das Schiff schwer beladen gewesen sei und TMS »Piz Ela« ein Koppelverband (»Dolce Mare«) in der Bergfahrt mit Kurs auf eine Begegnung Backbord an Backbord gefolgt sei. Dass der Zeuge R sich zwischen TMS »Piz Ela« und dem Koppelverband »hindurchschlängelt«, habe der Beklagte zu 2 nicht erwarten können ...

Aus den Entscheidungsgründen:

Die Berufung ist zulässig und hat auch in der Sache zum Teil Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht hat zu Unrecht ein Mitverschulden des Rudergängers R des MS »Guttenberg« an der Kollision, für das der Kläger als Schiffseigner gemäß § 3 BinSchG haftet, verneint und den Nutzungsausfallschaden des Klägers fehlerhaft berechnet.

Zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht einen schuldhaften Verstoß des Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Piz Ela« gegen § 9.04 Nr. 1 lit. a, Nr. 2 RheinSchPV bejaht ... Ein Kursweisungsrecht der Bergfahrt für die Begegnung be-

steht auf diesem Streckenabschnitt nur unter den Voraussetzungen des § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV. Die Beklagten können sich auf keinen der dort geregelten Ausnahmefälle berufen ...

Zudem fehlt es an der weiteren Voraussetzung eines Kursweisungsrechts nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV. Eine Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord ist nach § 9.04 Nr. 3 Satz 2 RheinSchPV nur zulässig, nachdem der Bergfahrer sich vergewissert hat, dass seinem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann. Daran fehlte es jedenfalls ab dem Zeitpunkt, zu dem der Rudergänger des MS »Guttenberg« bei einem Abstand zwischen den Schiffen von ca. 500 m über Funk dem Verlangen nach eine Steuerbord-Begegnung widersprochen und eine Begegnung Backbord an Backbord verlangt hatte.

Zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht auch das Bestehen einer unmittelbar drohenden Gefahr, die nach § 1.05 RheinSchPV ein Abweichen von der Begegnungsregelung des § 9.04 RheinSchPV erlaubt hätte, verneint. Die Beklagten wollen eine unmittelbar, wenn auch nicht akut drohende Gefahr darin sehen, dass die nach ihrer Behauptung wiederholt aufgetretenen Schwankungen der Motordrehzahl jederzeit zu einem Ausfall der Antriebsmaschine des TMS »Piz Ela« hätten führen können. Sollte diese Gefahr tatsächlich oder aus der Sicht des Beklagten zu 2 unmittelbar gedroht haben, hätte der Beklagte zu 2 die Fahrt einstellen müssen ... Dass der Beklagte zu 2 unter diesen Umständen vorsichtshalber den geographisch rechten Rand der Fahrinne anhielt, um notfalls dort vor Anker gehen zu können, befreite ihn nicht von der Verpflichtung, bei der Annäherung an MS »Guttenberg« den Kurs des TMS »Piz Ela« nach Steuerbord für eine Begegnung Backbord an Backbord zu ändern.

Die unzulässige Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord und die Beibehaltung des darauf ausgerichteten Kurses des TMS »Piz Ela« am rechten Rand der Fahrinne waren grob pflichtwidrig und ursächlich für die Kollision mit MS »Guttenberg«. Es kommt hinzu, dass der Beklagte zu 2 bis zu der Kollision seine Geschwindigkeit nicht verringerte, obwohl angesichts der erklärten Absicht des Rudergängers des MS »Guttenberg«, die anstehende Begegnung Backbord an Backbord durchzuführen, eine unklare Situation bestand. Unter diesen Umständen hätte der Beklagte zu 2 zumindest die Geschwindigkeit verringern und das Schiff notfalls ständig machen müssen, um sich Klarheit über die Fahrweise des Talfahrers zu verschaffen (Urteil der Berufungskammer vom 20.11.1995 – 340 Z, ZfB

1996, Sammlung Seite 1570 f.). Auch dieser Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV wiegt schwer.

Mitursächlich für die Kollision war entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts jedoch auch eine schuldhaftige Sorgfaltspflichtverletzung (§ 1.04 RheinSchPV) des Rudergängers R des MS »Guttenberg«.

Rudergänger R hat im Verklarungsverfahren ausgesagt, dass er das TMS »Piz Ela« auf eine Entfernung von etwa 500 m mit gesetzter blauer Tafel gesehen habe. Daraufhin über Funk angesprochen, habe TMS »Piz Ela« geantwortet, sie komme mit blauer Flagge. Für ihn, Rudergänger R, sei klar gewesen, dass damit eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gemeint gewesen sei. Im Hinblick auf die von ihm selbst beabsichtigte und verlangte Begegnung Backbord an Backbord bestand damit auch für den Rudergänger R eine unklare Situation. Rudergänger R hätte aus diesem Grund zumindest seine Geschwindigkeit herabsetzen und das Schiff im weiteren Verlauf ständig machen müssen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise des TMS »Piz Ela« zu verschaffen (Urteil der Berufungskammer vom 20.11.1995 – 340 Z, a.a.O.). Stattdessen hat er ausweislich der Auswertung der ECDIS-Daten die Fahrt mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt und MS »Guttenberg« zum geographisch rechten Rand der Fahrinne gesteuert, wo TMS »Piz Ela« zu Berg kam.

Dieses Verhalten stellt einen schwerwiegenden Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV und zugleich gegen die Verhaltenspflicht nach § 1.05 RheinSchPV dar. Nach dieser Bestimmung müssen die Schiffsführer bei unmittelbar drohender Gefahr alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung abzuweichen. Angesichts des Beharens der Schiffsführung des TMS »Piz Ela« auf einer Begegnung Steuerbord an Steuerbord und der Beibehaltung des darauf ausgerichteten Kurses am rechten Rand der Fahrinne bestand für eine Begegnung Backbord an Backbord die unmittelbar drohende Gefahr einer Kollision. Rudergänger R hätte deshalb von der beabsichtigten Begegnung Backbord an Backbord absehen und TMS »Piz Ela« an dessen Steuerbordseite passieren lassen, auch wenn er dadurch gezwungen gewesen wäre, von der Begegnungsregelung des § 9.04 RheinSchPV abzuweichen.

Auch in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, dass es die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht eines

Bergfahrers, der erkennt, dass eine von ihm gegebene Kursweisung von dem begegnenden Talfahrer nicht beachtet wird, gebieten kann, einen von der Weisung abweichenden Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt (BGH, VersR 1972, 875). Für den hier gegebenen Fall, dass ein Bergfahrer die Begegnungsregel des § 9.04 RheinSchPV missachtet und der Talfahrer dies erkennt, kann nichts anderes gelten.

Eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord wäre bei einem Abstand Kopf auf Kopf von ca. 500 m gefahrlos möglich gewesen. MS »Guttenberg« fuhr zu diesem Zeitpunkt nahe der Mitte der Fahrinne in der rechtsrheinischen Hälfte, wie aus der Auswertung des ECDIS-Daten ersichtlich ist. Die gesamte linke Hälfte der 120 m breiten Fahrinne stand somit für die Begegnung zur Verfügung. Bergfahrt war in Gestalt des linksrheinisch zu Berg kommenden SV »Dolce Mare« erst in einem Abstand von rund 1 km hinter TMS »Piz Ela« im Revier. Bis zur Begegnung mit diesem Fahrzeug hätte MS »Guttenberg« nach der Vorbeifahrt an TMS »Piz Ela« längst auf einen Kurs am rechten Rand der Fahrinne steuern können. Auch Rudergänger R hat im Verklarungsverfahren ausgesagt, dass bei einer Ent-

fernung von 500 m zu TMS »Piz Ela« ein Ausweichen nach Backbord möglich gewesen wäre.

Da hiernach beide Rudergänger die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollision vom Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG). Bei der Gewichtung des beiderseitigen Verschuldens wirkt sich zum Nachteil der Beklagten aus, dass die gefahrträchtige Situation durch die Missachtung der durch § 9.04 RheinSchPV vorgeschriebenen Begegnungsweise herbeigeführt worden ist, in der die bei der Annäherung an die Kollisionsstelle beiderseits gleich schwer wiegenden Sorgfaltspflichtverstöße zu der Kollision geführt haben. Mit Rücksicht darauf erscheint eine Haftungsverteilung im Verhältnis 1/3 zu 2/3 zulasten der Beklagten angemessen.

Die Klage ist somit dem Grunde nach zu zwei Drittel gerechtfertigt und in dem darüber hinausgehenden Umfang un begründet ...

Als Nutzungsausfallschaden kann der Kläger – zu 2/3 – den Gewinn ersetzt verlangen, den er durch den Einsatz des MS »Guttenberg« während der Zeitspanne

erzielt hätte, in der das Schiff reparaturbedingt nicht eingesetzt werden konnte.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat als Nutzungsausfallschaden den vom Kläger geltend gemachten Betrag von Z Euro angenommen. Das ist aus mehreren Gründen unzutreffend.

Der Betrag ist mit einer offensichtlich untauglichen Berechnungsmethode ermittelt worden, die nicht – wie schiffahrtsüblich – auf die Erträge jeweils drei Monate vor der Havarie und nach der Reparatur abstellt, sondern auf Erträge, die in dem der Reparaturzeit entsprechenden Vorjahreszeitraum erwirtschaftet wurden. Diese Zahlen spiegeln naturgemäß nicht den im Jahr 2020 entgangenen Gewinn wieder. Welche Erträge mit MS »Guttenberg« in den letzten drei Monaten vor der Havarie und den ersten drei Monaten nach der Reparatur des Schiffs erzielt worden sind, hat der Kläger nicht vorgetragen.

Außerdem hat der Kläger von den erzielten Vorjahresumsätzen nur die ersparten Kosten für Gasöl, nicht dagegen die während der Reparaturdauer eventuell eingesparten Personalkosten abgezogen, was die Beklagten schon in erster Instanz bemängelt haben ...

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:





 #teamseenotretter

Spendenfinanziert

(Start BG (?) 1/1

Urteil der Berufungskammer der Rheinzentralkommission vom 14. November 2023, Az.: 532 Z-4/23 (Rheinschiffahrtsgericht Mainz, Az.: 76 C 2/22 BSch)

hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg nach öffentlicher Verhandlung vom 14. November 2023, an welcher teilgenommen haben die Richter und in Anwesenheit der Gerichtskanzlerin gestützt auf Art. 37 und 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868 in der Fassung vom 20.11.1963 sowie des Art. III ihres Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17.10.1979, folgendes Urteil gefällt:

Es wird Bezug genommen auf:

1. das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Mainz vom 10. Januar 2023 – 76 C 2/22 BSch -, den Parteien zugestellt jeweils am 12. Januar 2023;
2. die Berufungsschrift der Beklagten und der Widerklägerin vom 8. Februar 2023, eingegangen am selben Tag;
3. die Berufungsbegründung der Beklagten und der Widerklägerin vom 9. März 2023 nebst Anlagen, eingegangen am selben Tag;
4. die Berufungserwiderung des Klägers und Widerbeklagten vom 31. März 2023, eingegangen am selben Tag;
5. die Akte des Verklarungsverfahrens 76 H 1/20 BSch des Schiffahrtsgerichts Mainz. Die genannten Akten haben der Berufungskammer vorgelegen.

TATBESTAND

Die Parteien streiten über die Verantwortlichkeit für eine Schiffkollision, die sich am 27. Februar 2020 gegen 15:13 Uhr auf dem Rhein bei Rheinkilometer 466,6 zwischen dem zu Tal fahrenden MS »Guttenberg« und dem zu Berg fahrenden TMS Piz Ela« ereignet hat, und über die Höhe des reparaturbedingten Nutzungsausfallschadens des MS G.

Der Kläger ist Eigner des MS »Guttenberg« (100 m lang, 9 m breit), das zur Unfallzeit von seinem Sohn, dem damaligen Matrosen R, gesteuert wurde. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS »Piz Ela« (86 m lang, 9 m breit), das zum Kollisionszeitpunkt von dem Beklagten zu 2 als Rudergänger geführt wurde.

TMS »Piz Ela« fuhr bei der Annäherung der Fahrzeuge am geographisch rechten Rand der Fahrrinne zu Berg. Für den Rheinabschnitt zwischen Rheinkilometer 428,2 und 540,2 ist gemäß § 9.04 RheinSchPV geregelte Begegnung angeordnet. Gemäß § 9.04 Nr. 2 RheinSchPV

müssen Bergfahrer und Talfahrer abweichend von § 6.04 RheinSchPV beim Begegnen ihren Kurs so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann. Der Beklagte zu 2 verlangte über Funk eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord, was der Rudergänger des MS »Guttenberg« ablehnte. MS »Guttenberg« steuerte für eine Begegnung Backbord an Backbord zum geographisch rechten Rand der Fahrrinne, während TMS »Piz Ela« den Kurs nach Backbord richtete. Die Schiffe kollidierten am geographisch rechten Rand der Fahrrinne Kopf auf Kopf.

Der Kläger hat vorgetragen:

Die Kollision sei allein durch das Verschulden des Beklagten zu 2 verursacht worden. TMS »Piz Ela« sei zunächst ohne blaue Tafel gefahren. Bei einem Abstand der Schiffe von etwa 500 m, was einer verbleibenden Fahrzeit von 61 Sekunden entspreche, sei es zum Funkkontakt zwischen den Schiffen gekommen, bei dem Rudergänger R gesagt habe, dass Backbord an Backbord vorgeschrieben sei. Ob TMS »Piz Ela« die blaue Tafel gesetzt habe, sei nicht eindeutig zu klären; jedenfalls sei dies zu spät erfolgt. Der Beklagte zu 2 habe durch den Versuch, eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord durchzuführen, gegen § 9.04 Nr. 2 RheinSchPV verstoßen und auf den letzten 100 m bis zur Kollision unter Verstoß gegen die Kollisionsverhütungsregel seinen Kurs nicht nach Steuerbord, sondern weiter nach Backbord in den Kurs des MS »Guttenberg« gerichtet. Die Kollision sei für MS »Guttenberg« unvermeidbar gewesen, weil ein Ausweichen nach Backbord für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht möglich gewesen sei, zumal hinter TMS »Piz Ela« der Koppelverband »Dolce Mare« linksrheinisch zu Berg gekommen sei. Für die durch die Kollision verursachte Reparaturzeit von 134 Tagen sei ein Nutzungsausfallschaden in Höhe von Z Euro entstanden. Dieser richte sich nach dem im Vergleichszeitraum des Vorjahres erwirtschafteten Umsatz in Höhe von Y Euro abzüglich der während des Reparaturzeitraums ersparten Gasölkosten in Höhe von 24.491,49 Euro für 134 Tage.

Die Kaskoversicherer der Beklagten zu 1 haben am 9. November 2021 an den Kläger zum Ausgleich des Nutzungsausfallschadens 78.354,85 Euro unter dem Vorbehalt der Rückforderung gezahlt und den Rückforderungsanspruch an die Beklagte zu 1 abgetreten.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagten zu verurteilen, an ihn Z Euro abzüglich am 12. November 2021 gezahlter 78.354,85 Euro nebst 5 % Zin-

sen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskont-Überleitungsgesetz hieraus seit 29. September 2020 zu zahlen, die Beklagten persönlich gesamtschuldnerisch haftend, die Beklagte zu 1 zusätzlich dinglich haftend mit einem am 27. Februar 2020 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an TMS »Piz Ela«,

die Beklagten zu verurteilen, an ihn vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 4.300,70 Euro nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskont-Überleitungsgesetz hieraus seit Klagezustellung zu zahlen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 1 hat widerklagend beantragt,

den Kläger zu verurteilen, an sie 78.354,85 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 9. November 2021 sowie vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 4.976,60 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen und dem Kläger die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der außergerichtlichen Kosten aufzuerlegen, die den Beklagten im Verklarungsverfahren vor dem Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Mainz, Aktenzeichen 76 H 1/20 BSch, anteilig in Bezug auf den auf den hiesigen Streitwert von Z erwachsen sind.

Die Beklagten haben vorgetragen:

Die Kollision beruhe auf dem alleinigen Verschulden des Klägers. Kurz vor der Kollision seien Motorprobleme an dem TMS »Piz Ela« aufgetreten. Deshalb habe der Beklagte zu 2 seinen Kurs am geographisch rechten Rand der Fahrrinne gewählt, um notfalls rechtrheinisch vor Anker gehen zu können. Auf der geographisch linken Rheinseite sei in dem Bereich kein Platz für ein gefahrloses Anker vorhanden. In diesem Zuge sei die blaue Tafel gesetzt worden. Es habe abweichend von § 9.04 Nr. 2 RheinSchPV ein Fall vorgelegen, in dem das bergfahrende Schiff von dem talfahrenden Schiff eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord habe verlangen dürfen. Dies folge auch aus § 1.05 RheinSchPV, wonach bei drohender Gefahr die Schiffsführer alle Maßnahmen treffen könnten, selbst wenn sie dadurch gezwungen seien, von übrigen Regeln der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung abzuweichen. Die von TMS »Piz Ela« gewiesene Begegnung Steuerbord an Steuerbord hätte risikolos durchgeführt werden können, wenn MS »Guttenberg« der Kursweisung Folge geleistet und seinen etwa mittigen Kurs beibehalten hätte, anstatt sehenden Auges

in den eindeutigen Kurs des TMS »Piz Ela« entlang des roten Tonnenstrichs hineinzufahren.

Der geltend gemachte Nutzungsausfallschaden sei erheblich geringer, als vom Kläger behauptet. Für den Ausfall während der Reparaturzeit im Jahr 2020 könne nicht auf Vergleichszahlen aus dem Jahr 2019 zurückgegriffen werden. Dieser Vergleich sei schon deswegen nicht legitim, weil die Reparaturzeit in die Zeit des ersten, nahezu europaweiten allgemeinen Corona-Lockdowns gefallen sei, der nicht nur die Reparatur erheblich verzögert, sondern im Gefolge des Zusammenbruchs des Wirtschaftslebens auch zu ganz erheblichen Auftragsrückgängen in der Binnenschifffahrt geführt habe. Aus diesem Grund könne eine gewinnbringende Nutzungsmöglichkeit auch nicht wie im Normalfall vermutet werden. Auch habe der Kläger die Personalkosten nicht berücksichtigt, die ebenso wie die Treibstoffkosten von dem hypothetischen Umsatz abzusetzen seien. Wegen der coronabedingten Einschränkungen des Wirtschaftslebens könne der Nutzungsausfallschaden auch nicht abstrakt berechnet werden. In normalen Zeiten könne der Eigner den Nutzungsausfall seines Schiffs anhand der Schiffsgröße nach § 32 BinSchG a. F. abstrakt berechnen. Dem entsprechend habe der Kläger den abstrakten Nutzungsausfallschaden für das 2.006 t große MS »Guttenberg« für den behaupteten Ausfallzeitraum zunächst mit 157.433,17 Euro angegeben. Das gelte nach der Rechtsprechung jedoch nur für den Normalfall und unter gewöhnlichen Verhältnissen, an denen es hier wegen der coronabedingten Auswirkungen auch auf die Binnenschifffahrt fehle.

Mit der Widerklage werde der Betrag von 78.354,85 Euro zurückgefordert, dessen Rückforderung die Kaskoversicherer der Beklagten zu 1 sich – unstreitig – für den Fall vorbehalten hätten, dass der Kläger gerichtlich einen weitergehenden Nutzungsausfallschaden geltend mache.

Der Kläger und Widerbeklagte hat beantragt, die Widerklage abzuweisen.

Er hat ergänzend vorgetragen, die mit der Corona-Pandemie einhergehenden konjunkturellen Schwankungen hätten keinen Einfluss auf die Erträge des MS »Guttenberg« haben können, da das Schiff im Rahmen eines Festvertrags im Rundlauf zur Belieferung der Frankfurter Betonwerke mit Oberrheinkies für die Erweiterung des Frankfurter Flughafens genutzt werde und in Vollbeschäftigung gefahren wäre, wenn es nicht wegen der Reparatur ausgefallen wäre (Beweis: Zeuge K).

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Akte des Verklarungsverfahrens 76 H 1/22

BSch des Amtsgerichts – Schifffahrtsgerichts – Mainz und die Akte 3500 J5 10392/20 der Staatsanwaltschaft Mainz zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht.

Mit Urteil vom 10. Januar 2023 hat es der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Zur Begründung dieser Entscheidung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Der Beklagte zu 2 habe die Kollision fahrlässig verursacht. Die von ihm beabsichtigte Begegnung Steuerbord an Steuerbord sei angesichts der Sonderregelung des § 9.04 RheinSchPV für die Begegnung sorgfaltspflichtwidrig gewesen. Etwas anderes folge auch nicht aus § 1.05 RheinSchPV. Es fehle bereits an einer unmittelbar drohenden Gefahr. Nach den Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren seien die Motorprobleme nur zeitweise aufgetreten und kein Maschinenalarm ausgelöst worden. Wenn tatsächlich schwerwiegende Motorprobleme aufgetreten wären, hätte der Beklagte zu 2 schon weit vor der Unfallstelle vor Anker gehen müssen.

Dem Kläger sei ein ersatzfähiger konkreter Schaden entstanden. Er habe dargelegt, dass sein Schiff bei normaler Nutzbarkeit im Rahmen des Festvertrags für die Belieferung der Frankfurter Betonwerke mit Oberrheinkies im Jahr 2019 vor Abzug der Gasölkosten einen Betrag von Y Euro erwirtschaftet habe. Ausgehend von diesem Wert ergebe sich nach Abzug der Gasölkosten 2020 ein Erlös von Z Euro. Die Corona-Pandemie habe sich wegen des Festvertrags auf die Ertragslage des Klägers nicht ausgewirkt.

Der Schadensersatzanspruch des Klägers sei nicht um einen Mitverschuldensanteil des Klägers zu kürzen. Es sei für den Zeugen R bei Erkennen des Manövers des TMS »Piz Ela« nach der Überzeugung des Gerichts nicht möglich gewesen, über die Regelung des § 1.05 RheinSchPV nach Backbord auszuweichen. Der Zeuge R habe ausgesagt, dass ein Funkkontakt erst 500 m vor der Kollision erfolgt sei und dass er die blaue Tafel ca. 500 m vor der Kollision gesehen habe. Er habe angegeben, dass ein Ausweichen nach Backbord noch möglich gewesen wäre, es sei eine »Fifty-Fifty-Entscheidung« gewesen. In dieser Situation habe der Zeuge richtig gehandelt. Wenn lediglich eine 50:50 Entscheidung noch möglich sei, sei es sicherer, bei dem zuvor gefahrenen, zudem vorgeschriebenen und von ihm über Funk angekündigten Kurs zu bleiben. Dies auch deshalb, weil der Beklagte zu 2 nichts über angebliche Motorprobleme mitgeteilt habe und daher aus der Sicht des Zeugen R uneingeschränkt manövrierfähig gewesen sei. Der Zeuge R habe

daher die sicherere Variante auch für den Fall gewählt, dass der Beklagte zu 2 nicht mehr auf seinem Ansinnen beharren und ausweichen würde. Nach nautischer Übung hätte ein Ausweichen im letzten Augenblick nach Steuerbord erfolgen müssen. Diesen Weg habe der Zeuge R dem Beklagten zu 2 richtigerweise offengelassen. Bestätigt werde diese Beurteilung auch durch die Aussage des Zeugen O, der auf TMS »Cynthia« hinter MS »Guttenberg« gefahren sei. Nach seinen Angaben sei ein Ausweichen des MS »Guttenberg« nicht möglich gewesen, weil das Schiff schwer beladen gewesen sei und TMS »Piz Ela« ein Koppelverband (»Dolce Mare«) in der Bergfahrt mit Kurs auf eine Begegnung Backbord an Backbord gefolgt sei. Dass der Zeuge R sich zwischen TMS »Piz Ela« und dem Koppelverband »hindurchschlängelt«, habe der Beklagte zu 2 nicht erwarten können.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten form- und fristgerecht Berufung mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eingelegt und das Rechtsmittel form- und fristgerecht begründet.

Sie tragen unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens im Wesentlichen vor:

In § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV seien mehrere Ausnahmen vorgesehen, in denen die Bergfahrt von der Talfahrt eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlangen könne. Eine dieser Ausnahmen gelte für die Ansteuerung eines Liegeplatzes. Der Beklagte zu 2 habe zwar keinen Liegeplatz angesteuert, aber im Verklarungsverfahren begründet, dass er einen Kurs am geographisch rechten Rand der Fahrrinne gewählt habe, um wegen der bestehenden Schwierigkeiten mit der Maschine des TMS »Piz Ela« im Notfall vor Anker gehen zu können. Dieser Fall sei in nautischer Hinsicht ohne weiteres vergleichbar mit der Ansteuerung eines Liegeplatzes.

Die Begegnung Steuerbord an Steuerbord sei auch gefahrlos möglich gewesen. Die Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord durch die blaue Tafel und die Bestätigung über UKW-Kanal 10 sei rechtzeitig erfolgt und von dem Rudergänger R jedenfalls bei einer Entfernung von 500 m wahrgenommen worden. Auch sei angesichts der Breite des Fahrwassers von 120 m auf der Steuerbordseite des TMS »Piz Ela« ausreichend Platz für eine gefahrlose Vorbeifahrt des MS »Guttenberg« vorhanden gewesen. Der Abstand des MS »Dolce Mare« zu TMS »Piz Ela« habe nach der Aussage des Schiffsführers S 1 km betragen. MS »Dolce Mare« sei im Bereich des geographisch linken Rands der Fahrrinne gefahren, so dass MS »Guttenberg« so-

wohl TMS »Piz Ela« als auch MS »Dolce Mare« gefahrlos hätte passieren können, wenn es den Kurs in der Fahrinnenmitte beibehalten hätte.

Selbst wenn ein Fall des § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV nicht anzunehmen wäre, könnte sich TMS »Piz Ela« jedenfalls auf die Regelung in § 1.05 RheinSchPV berufen. Eine unmittelbare Gefahr habe jedenfalls aus der Sicht des Beklagten zu 2 gedroht, weil angesichts der Schwankungen der Motordrehzahl ein Ausfall der Maschine nicht auszuschließen gewesen sei.

Unabhängig davon sei die Kollision darauf zurückzuführen, dass der Rudergänger R das MS »Guttenberg« ohne Not in den Kurs des am rechten Rand der Fahrinne fahrenden TMS »Piz Ela« gesteuert habe, obwohl dort die blaue Tafel gesetzt gewesen sei und der Beklagte zu 2 auch auf Nachfrage über UKW-Kanal 10 die Steuerbord-Begegnung bestätigt gehabt habe. Aus der Auswertung der auf MS »Dolce Mare« und TMS »Cynthia« aufgezeichneten ECDIS-Daten gehe hervor, dass TMS »Piz Ela« bereits ab Rheinkilometer 467,4 – nahezu 1 km vor dem Kollisionsort – am rechten Rand der Fahrinne gefahren sei, während MS »Guttenberg« in etwa mittig in der Fahrinne entgegen gekommen sei und erst bei einem Abstand zwischen den Schiffen von wenig mehr als 200 m seinen Kurs zum rechten Rand der Fahrinne gerichtet habe. Diese Kursänderung stelle einen Verstoß gegen § 6.03 Nr. 3 und § 1.04 RheinSchPV dar.

Die Ausführungen des Rheinschiffahrtsgerichts zur konkreten Berechnung des Nutzungsausfalls von MS »Guttenberg« seien fehlerhaft. Das Rheinschiffahrtsgericht habe unter Verstoß gegen § 286 ZPO die bloße Darlegung zur Schadenshöhe ausreichen lassen, obwohl der gesamte Vortrag des Klägers zur Schadenshöhe bestritten gewesen sei. Ein angeblich 2020 eingetretener Nutzungsausfallschaden könne auch nicht mit Geschäftszahlen aus dem Jahr 2019 belegt werden, zumal 2020 die weltweiten Corona-Beschränkungen gerade auch im Binnenschiffssektor voll durchgeschlagen hätten.

Fehlerhaft sei schließlich die Kostenentscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts im Hinblick auf die Kosten des Verklarungsverfahrens, die durch einen Vergleich der Parteien abgegolten seien mit Ausnahme der Kosten und Gebühren, die sich auf den jetzt noch in Streit stehenden Nutzungsausfallschaden des MS »Guttenberg« bezögen.

Die Beklagten beantragen,

das angefochtene Urteil zu ändern, die Klage abzuweisen,

den Kläger auf die Widerklage zu verurteilen, an sie 78.354,85 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 9. November 2021 sowie vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 4.976,60 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen und dem Kläger die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der außergerichtlichen Kosten aufzuerlegen, die den Beklagten in dem Verklarungsverfahren 76 H 1/20 BSch des Amtsgerichts – Schiffahrtsgerichts – Mainz anteilig in Bezug auf den Streitwert von Z Euro erwachsen sind.

Der Kläger beantragt,

die Berufung zurückzuweisen. Er verteidigt unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens das angefochtene Urteil.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die Berufung ist zulässig und hat auch in der Sache zum Teil Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht hat zu Unrecht ein Mitverschulden des Rudergängers R des MS »Guttenberg« an der Kollision, für das der Kläger als Schiffseigner gemäß § 3 BinSchG haftet, verneint und den Nutzungsausfallschaden des Klägers fehlerhaft berechnet.

Zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht einen schuldhaften Verstoß des Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Piz Ela« gegen § 9.04 Nr. 1 lit. a, Nr. 2 RheinSchPV bejaht. Nach dieser Regelung müssen auf der Strecke zwischen Rheinkilometer 428,20 und 540,20 abweichend von § 6.04 RheinSchPV die Bergfahrer und die Talfahrer beim Begegnen ihre Kurse so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann. Ein Kursweisungsrecht der Bergfahrt für die Begegnung besteht auf diesem Streckenabschnitt nur unter den Voraussetzungen des § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV. Die Beklagten können sich auf keinen der dort geregelten Ausnahmefälle berufen. Insbesondere kann die Fahrweise des TMS »Piz Ela« bei der Annäherung an die Talfahrt nicht mit der Fahrt zu einem Liegeplatz am rechten Ufer gleichgesetzt werden. TMS »Piz Ela« war vielmehr nach eigenen Angaben der Beklagten schon nahezu einen Kilometer vor dem späteren Kollisionsort dauerhaft am rechten Rand der Fahrinne gefahren. Eine solche Fahrweise ist nach § 9.04 RheinSchPV auch zur Ansteuerung eines Liegeplatzes am rechten Ufer nicht zulässig.

Zudem fehlt es an der weiteren Voraussetzung eines Kursweisungsrechts nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV. Eine Kursweisung

für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord ist nach § 9.04 Nr. 3 Satz 2 RheinSchPV nur zulässig, nachdem der Bergfahrer sich vergewissert hat, dass seinem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann. Daran fehlte es jedenfalls ab dem Zeitpunkt, zu dem der Rudergänger des MS »Guttenberg« bei einem Abstand zwischen den Schiffen von ca. 500 m über Funk dem Verlangen nach einer Steuerbord-Begegnung widersprochen und eine Begegnung Backbord an Backbord verlangt hatte.

Zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht auch das Bestehen einer unmittelbar drohenden Gefahr, die nach § 1.05 RheinSchPV ein Abweichen von der Begegnungsregelung des § 9.04 RheinSchPV erlaubt hätte, verneint. Die Beklagten wollen eine unmittelbar, wenn auch nicht akut drohende Gefahr darin sehen, dass die nach ihrer Behauptung wiederholt aufgetretenen Schwankungen der Motordrehzahl jederzeit zu einem Ausfall der Antriebsmaschine des TMS »Piz Ela« hätten führen können. Sollte diese Gefahr tatsächlich oder aus der Sicht des Beklagten zu 2 unmittelbar gedroht haben, hätte der Beklagte zu 2 die Fahrt einstellen müssen. Der Beklagte zu 2 hielt die Gefahr eines Motorausfalls aber offenbar nicht für unmittelbar drohend. Nach seinen Angaben im Verklarungsverfahren traten die Drehzahlschwankungen seit 14:00 Uhr viermal im Abstand von etwa 10 Minuten auf, ohne dass weitere Anzeichen für einen drohenden Motorausfall zu beobachten waren, die Motortemperatur und der Öldruck vielmehr in Ordnung waren und es keinen Maschinenalarm gab. Dass der Beklagte zu 2 unter diesen Umständen vorsichtshalber den geographisch rechten Rand der Fahrinne anhielt, um notfalls dort vor Anker gehen zu können, befreite ihn nicht von der Verpflichtung, bei der Annäherung an MS »Guttenberg« den Kurs des TMS »Piz Ela« nach Steuerbord für eine Begegnung Backbord an Backbord zu ändern.

Die unzulässige Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord und die Beibehaltung des darauf ausgerichteten Kurses des TMS »Piz Ela« am rechten Rand der Fahrinne waren grob pflichtwidrig und ursächlich für die Kollision mit MS »Guttenberg«. Es kommt hinzu, dass der Beklagte zu 2 bis zu der Kollision seine Geschwindigkeit nicht verringerte, obwohl angesichts der erklärten Absicht des Rudergängers des MS »Guttenberg«, die anstehende Begegnung Backbord an Backbord durchzuführen, eine unklare Situation bestand. Unter diesen Umständen hätte der Beklagte zu 2 zumindest die Geschwindigkeit verringern und das Schiff notfalls ständig machen müssen, um sich Klarheit über die Fahrweise des Talfahrers

zu verschaffen (Urteil der Berufungskammer vom 20.11.1995 – 340 Z, ZfB 1996, Sammlung Seite 1570 f.). Auch dieser Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV wiegt schwer.

Mitursächlich für die Kollision war entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts jedoch auch eine schuldhaftige Sorgfaltspflichtverletzung (§ 1.04 RheinSchPV) des Rudergängers R des MS »Guttenberg«.

Rudergänger R hat im Verklarungsverfahren ausgesagt, dass er das TMS »Piz Ela« auf eine Entfernung von etwa 500 m mit gesetzter blauer Tafel gesehen habe. Daraufhin über Funk angesprochen, habe TMS »Piz Ela« geantwortet, sie komme mit blauer Flagge. Für ihn, Rudergänger R, sei klar gewesen, dass damit eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gemeint gewesen sei. Im Hinblick auf die von ihm selbst beabsichtigte und verlangte Begegnung Backbord an Backbord bestand damit auch für den Rudergänger R eine unklare Situation. Rudergänger R hätte aus diesem Grund zumindest seine Geschwindigkeit herabsetzen und das Schiff im weiteren Verlauf ständig machen müssen, um sich Klarheit über die weitere Fahrweise des TMS »Piz Ela« zu verschaffen (Urteil der Berufungskammer vom 20.11.1995 – 340 Z, a.a.O.). Statt dessen hat er ausweislich der Auswertung der ECDIS-Daten die Fahrt mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt und MS »Guttenberg« zum geographisch rechten Rand der Fahrwinne gesteuert, wo TMS »Piz Ela« zu Berg kam.

Dieses Verhalten stellt einen schwerwiegenden Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV und zugleich gegen die Verhaltenspflicht nach § 1.05 RheinSchPV dar. Nach dieser Bestimmung müssen die Schiffsführer bei unmittelbar drohender Gefahr alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung abzuweichen. Angesichts des Beharrens der Schiffsführung des TMS »Piz Ela« auf einer Begegnung Steuerbord an Steuerbord und der Beibehaltung des darauf ausgerichteten Kurses am rechten Rand der Fahrwinne bestand für eine Begegnung Backbord an Backbord die unmittelbar drohende Gefahr einer Kollision. Rudergänger R hätte deshalb von der beabsichtigten Begegnung Backbord an Backbord absehen und TMS »Piz Ela« an dessen Steuerbordseite passieren müssen, auch wenn er dadurch gezwungen gewesen wäre, von der Begegnungsregelung des § 9.04 RheinSchPV abzuweichen.

Auch in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, dass es die all-

gemeine nautische Sorgfaltspflicht eines Bergfahrers, der erkennt, dass eine von ihm gegebene Kursweisung von dem begegnenden Talfahrer nicht beachtet wird, gebieten kann, einen von der Weisung abweichenden Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt (BGH, VersR 1972, 875). Für den hier gegebenen Fall, dass ein Bergfahrer die Begegnungsregel des § 9.04 RheinSchPV missachtet und der Talfahrer dies erkennt, kann nichts anderes gelten.

Eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord wäre bei einem Abstand Kopf auf Kopf von ca. 500 m gefahrlos möglich gewesen. MS »Guttenberg« fuhr zu diesem Zeitpunkt nahe der Mitte der Fahrwinne in der rechtsrheinischen Hälfte, wie aus der Auswertung des ECDIS-Daten ersichtlich ist. Die gesamte linke Hälfte der 120 m breiten Fahrwinne stand somit für die Begegnung zur Verfügung. Bergfahrt war in Gestalt des linksrheinisch zu Berg kommenden SV »Dolce Mare« erst in einem Abstand von rund 1 km hinter TMS »Piz Ela« im Revier. Bis zur Begegnung mit diesem Fahrzeug hätte MS »Guttenberg« nach der Vorbeifahrt an TMS »Piz Ela« längst auf einen Kurs am rechten Rand der Fahrwinne steuern können. Auch Rudergänger R hat im Verklarungsverfahren ausgesagt, dass bei einer Entfernung von 500 m zu TMS »Piz Ela« ein Ausweichen nach Backbord möglich gewesen wäre.

Da hiernach beide Rudergänger die Kollision schuldhaft verursacht haben, hängt die Verantwortung für die Kollision vom Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG). Bei der Gewichtung des beiderseitigen Verschuldens wirkt sich zum Nachteil der Beklagten aus, dass die gefahrträchtige Situation durch die Missachtung der durch § 9.04 RheinSchPV vorgeschriebenen Begegnungsweise herbeigeführt worden ist, in der die bei der Annäherung an die Kollisionsstelle beiderseits gleich schwer wiegenden Sorgfaltspflichtverstöße zu der Kollision geführt haben. Mit Rücksicht darauf erscheint eine Haftungsverteilung im Verhältnis 1/3 zu 2/3 zulasten der Beklagten angemessen.

Die Klage ist somit dem Grunde nach zu zwei Dritteln gerechtfertigt und in dem darüber hinausgehenden Umfang unbegründet.

Über die Höhe des dem Kläger hiernach zu 2/3 von den Beklagten zu ersetzenden Nutzungsausfallschadens kann nach dem derzeitigen Sach- und Streitstand nicht entschieden werden.

Als Nutzungsausfallschaden kann der Kläger – zu 2/3 – den Gewinn ersetzt verlangen, den er durch den Einsatz des MS »Guttenberg« während der Zeitspanne

erzielt hätte, in der das Schiff reparaturbedingt nicht eingesetzt werden konnte.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat als Nutzungsausfallschaden den vom Kläger geltend gemachten Betrag von Z Euro angenommen. Das ist aus mehreren Gründen unzutreffend.

Der Betrag ist mit einer offensichtlich untauglichen Berechnungsmethode ermittelt worden, die nicht – wie schiffahrtsüblich – auf die Erträge jeweils drei Monate vor der Havarie und nach der Reparatur abstellt, sondern auf Erträge, die in dem der Reparaturzeit entsprechenden Vorjahreszeitraum erwirtschaftet wurden. Diese Zahlen spiegeln naturgemäß nicht den im Jahr 2020 entgangenen Gewinn wieder. Welche Erträge mit MS »Guttenberg« in den letzten drei Monaten vor der Havarie und den ersten drei Monaten nach der Reparatur des Schiffs erzielt worden sind, hat der Kläger nicht vorgetragen.

Außerdem hat der Kläger von den erzielten Vorjahresumsätzen nur die ersparten Kosten für Gasöl, nicht dagegen die während der Reparaturdauer eventuell eingesparten Personalkosten abgezogen, was die Beklagten schon in erster Instanz bemängelt haben.

An diesem Mangel krankt auch die vom Kläger nachgeschobene alternative Berechnung des geltend gemachten Nutzungsausfallschadens. Die dazu als Anlage K 4 zu den Akten gereichte Auflistung »Mögliche Reisen während der Reparaturzeit« bezieht sich zwar auf den Reparaturzeitraum, weist aber wiederum nicht die eventuell ersparten Personalkosten aus und ist deshalb für sich allein ebenso ungeeignet zur Ermittlung des entgangenen Gewinns. Zudem haben die Beklagten zulässigerweise mit Nichtwissen bestritten, dass der Kläger die behaupteten Umsätze hätte erzielen können. Auf dieser Grundlage ist eine Entscheidung über den Betrag daher nicht ohne Beweiserhebung hierüber möglich. Den vom Kläger dazu in erster Instanz angebotenen Beweis (Zeugen K) hat das Rheinschiffahrtsgericht nicht erhoben.

Unter diesen Umständen macht die Kammer von der Möglichkeit Gebrauch, die Sache das Gericht erster Instanz zu neuer Entscheidung zurückzuverweisen (Artikel 24 Absatz 3 der Verfahrensordnung).

Im Zuge der neuen Verhandlung wird der Kläger Gelegenheit haben, die bisher fehlenden Angaben zu den während der Dauer der Reparatur seines Schiffs eventuell ersparten Personalkosten nachzuholen und/oder den Nutzungsausfall in schiffahrtsüblicher Weise unter Angabe der in den letzten drei Monaten vor der Havarie und den ersten drei Monaten

nach der Reparatur des Schiffs erzielten Erträge zu berechnen. Soweit der Kläger den Anspruch auf Ersatz des Nutzungsausfallschadens auf der Grundlage der alternativen Berechnung (Anlage K 4) weiterverfolgt, wird über die Frage der insofern erzielbaren Umsätze der vom Kläger angetretene Beweis zu erheben sein.

Im Zuge der neuen Verhandlung wird das Rheinschiffahrtsgericht auch auf den – übereinstimmenden – Vortrag der Parteien zum Umfang der noch offenen Kosten des Verklarungsverfahrens, über den eine Entscheidung erstrebt wird, einzugehen haben.

Das Rheinschiffahrtsgericht auf der Grundlage des ergänzten Vorbringens der Parteien es Ergebnisses der Beweisaufnahme nicht die für eine Schadensschätzung (287 ZPO) ehrliche Überzeugung von der Höhe des dem Kläger entstandenen Nutzungsausfallschadens gewinnen können, wird es zu erwägen haben, den Nutzungsausfall er Grundlage der indexierten Liegegeldbeträge des § 32 BinSchG 1994 zu schätzen (vgl. ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff. = VersR 2009, 419; OLG Köln, Ur. v. 22.1.2008–3 U 77/06, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff. = BeckRS 2008, 9082). Ob und in welcher Höhe die Widerklage Erfolg hat, hängt von der Höhe der dem Kläger zustehenden Nutzungsausfallentschädigung ab. Darüber wird das Rheinschiffahrtsgericht im Rahmen der neuen Entscheidung zu befinden haben.

IV.

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – Mainz vom 10. Januar 2023 – 76 C 2/22 BSch – aufgehoben.

Die Klage ist dem Grunde nach zu zwei Dritteln gerechtfertigt. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die in Bezug auf die Klage weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Zur Entscheidung über den Betrag wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Die Entscheidung über die Widerklage sowie über die Kosten des Berufungsverfahrens bleibt der neuen Entscheidung des Rheinschiffahrtsgerichts vorbehalten.