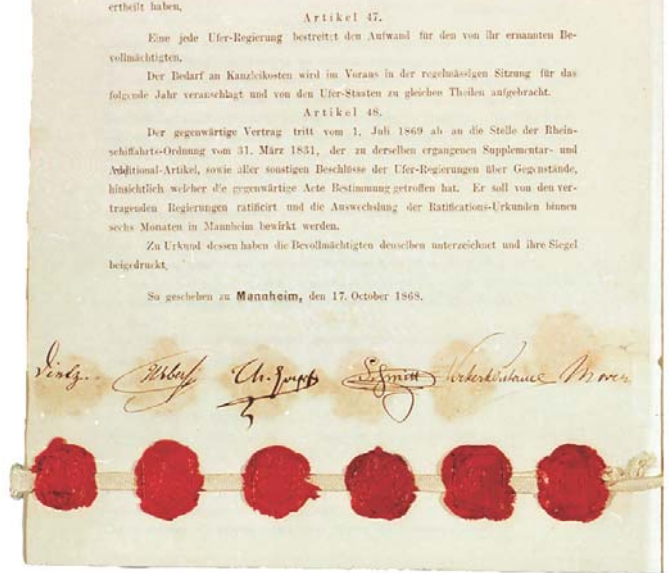


Eigentümer versus Schiffseigner, Schiffsgläubigerrecht, Kursänderungsverbot



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

Die Gleichstellung des Ausrüsters nach § 2 I mit einem Schiffseigner im Sinne des § 1 BinSchG führt nur dazu, dass der Ausrüster den Schiffseigentümer aus seiner Stellung als Schiffseigner verdrängt und den Ausrüster die gleiche Verantwortung wie den Schiffseigner trifft. Die daneben bestehende Rechtsposition des Eigentümers des Schiffes bleibt davon unberührt, insbesondere verliert er nicht Schadensersatzansprüche aus §§ 823 iVm 92 ff BinSchG.

Eine Rechtsperson wird auch dann zum Ausrüster eines Schiffes, wenn sie es wie ein selbständiger Unternehmer nutzt und es einem Schiffsführer anvertraut; ein eigenes Beschäftigungs- oder Arbeitsverhältnis zwischen dem Ausrüster und dem Schiffsführer ist nicht erforderlich, der Ausrüster kann sich auch anderer Formen der Personalbeschaffung bedienen, maßgeblich sind die tatsächlichen Umstände.

Klagt der geschädigte (Nur-)Eigentümer eines Schiffes gegen den Schiffseigner/Ausrüster eines anderen Schiffes, kommt eine Kürzung seines Schadensersatzanspruches nach §§ 92c I, 92d BinSchG, 254 BGB nicht in Betracht, weil der (Nur-)Eigentümer eines Schiffes nicht Schiffseigner/Ausrüster ist und deshalb für ein mögliches Besatzungsverschulden nicht haftet.

Entsteht durch eine Havarie ein Schiffsgläubigerrecht nach § 107 BinSchG, hat der Geschädigte ein Feststellungsinteresse für die Feststellung, dass ein Pfandrecht am gegnerischen Schiff entstanden ist, da ein solches Feststellungsurteil dem Geschädigten die Durchsetzung des kraft Gesetzes erworbenen Pfandrechtes im Rahmen einer Duldungsklage erleichtert, da in letzterer unter Vorlage des Feststellungsurteiles das Vorliegen einer Forderung im Sinne von § 102 BinSchG nicht mehr geprüft werden muss.

Geht der führende Versicherer einer Police aufgrund der Führungsklausel in Prozessstandschaft für die Beteiligten Versicherer und zugleich aufgrund Abtretung aus eigenem, übergegangenem Recht vor, dann kann eine solche gleichzeitige und gleichrangige Geltendmachung aus Rechtsgründen zu unterscheidender Ansprüche zur Unzulässigkeit der Klage führen, falls sich aus dem Vortrag der Klägerin nicht entnehmen lässt, dass sie die Ansprüche des geschädigten Versicherungsnehmer in dem Umfang, in dem sie auf den führenden Versicherer durch Leistung an den Versicherungsnehmer durch cessio legis übergegangen sind, und im Übrigen auf der Grundlage der Abtretung der beteiligten Versicherer nach Rechtsübergang auf diese durch cessio legis vom Versicherungsnehmer geltend macht.

Behauptet der Talfahrer, eine Kursweisung sei zu spät erfolgt, trägt er dafür die Beweislast, es sei denn, dass der Bergfahrer in der Annäherung seinen Kurs so ändert, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entstehen kann. In diesem Fall obliegt es dem Bergfahrer darzulegen und zu beweisen, dass die Kursänderung zulässig war, also zu einem Zeitpunkt und in einer Entfernung erfolgte, in der die Gefahr einer Kollision nicht bestand. Die allgemeine Sorgfaltspflicht kann es gebieten, einen Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt, selbst wenn er mit der Kursweisung in Widerspruch steht.

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 15. Januar 2024, Az.: 22 U 1/21 RHSch (Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Az.: 31 C 1/21 RHSch Mannheim)

Aus den Gründen:

Die Klägerin zu 1, die neben 6 weiteren Versicherungen Kaskoversicherer des zu Tal fahrenden Fahrgastkabinenschiffes (FGKS) »Thurgau Prestige« (Länge 110 m, Breite 11,45 m, max. Tiefgang 1,96 m) ist, und die Klägerin zu 2, die Eigentümerin dieses Schiffes ist, fordern von der beklagten Ausrüsterin des zu Berg fahrenden Tankmotorschiffes (TMS) »Alukard« (Länge 109,86 m, Breite 11,45 m, Tiefgang 2,70 m) Schadensersatz wegen eines Unfalls, der sich am 19.12.2019 gegen 22:05 Uhr bei dichtem Nebel und Dunkelheit auf dem Rhein bei Speyer bei Rhein-

Kilometer 402,2 ereignet hat. Beide Schiffe waren auf der geographisch linksrheinischen Seite aufgrund von Umständen, die im Einzelnen zwischen den Parteien streitig sind, miteinander kollidiert. Schiffsführer des FGKS »Thurgau Prestige« war zum Unfallzeitpunkt der Zeuge L, der Zeuge H war Lotse auf dem TMS »Alukard«.

Das Amtsgericht Mannheim – Rheinschiffahrtsgericht – hat durch Urteil vom 05.08.2021 der Klage in weit überwiegenderem Umfang stattgegeben ...

A. I. Die zulässige Berufung der Beklagten hat lediglich teilweise Erfolg ...

2.1 Zwar scheint die Formulierung der Klägerin zu 1, sie gehe aus abgetretenem und übergegangenem Recht vor, darauf hin zu deuten, dass entgegen den gesetz-

lichen Vorgaben (§ 253 Abs. 2 Nr. 3 ZPO, anwendbar nach Art. 38 Abs. 3 der revidierten Mannheimer Akte) offen bleibt, welche Ansprüche mit der Klage – gegebenenfalls in welcher Reihenfolge – verfolgt werden sollen. Allerdings bliebe dabei unbeachtet, dass im vorliegenden Fall gerade nicht unklar bleibt, inwieweit sie ihr Klagebegehren aus einem Anspruchsübergang oder aus einer Abtretung herleiten will. Denn aus dem Zusammenhang des Vorbringens wird deutlich (zur Berücksichtigung dieses Umstands z. B. BGH, Urteil vom 21. März 2018 – VIII ZR 68/17 – [juris Rn. 27, 31]), dass die Klägerin zu 1 ihre Ansprüche auf einen Anspruchsübergang insoweit stützt, als sie selbst als Versicherer Leistungen an Ihren Versicherungsnehmer erbracht hat, und im Übrigen sich auf eine Abtretung der Ansprüche stützt, die aufgrund der Zahlung der Versicherungs-

leistung durch ihre Mitversicherer auf diese übergegangen sind. Der Fall einer gleichzeitigen und gleichrangigen Geltendmachung der aus Rechtsgründen zu unterscheidenden Ansprüche aufgrund eines Anspruchsübergang und einer Abtretung, was unzulässig wäre (BGH, Beschluss vom 24. März 2011 – 1 ZR 108/09 – [juris Rn. 10ff.]; Urteil vom 21. November 2017–11 ZR 180/15 – [juris Rn. 8]), liegt deshalb nicht vor ...

B. ... II. Das Rheinschiffahrtsgericht hat – jedenfalls im Ergebnis – zu Recht angenommen, dass die Beklagte der Klägerin zu 1 wegen der Beschädigung des FGKS »Thurgau Prestige« Schadensersatz schuldet.

1. Die Klägerin zu 1 ist Inhaberin der Schadensersatzansprüche der Geschädigten aufgrund des Unfallereignisses, denn die Ansprüche der Geschädigten sind zum einen auf sie in dem Umfang übergegangen, in dem sie selbst aufgrund des Versicherungsvertrags Zahlungen an die geschädigte Versicherungsnehmerin geleistet hat, und im Übrigen aufgrund der Abtretung durch die übrigen am Versicherungsvertrag beteiligten Versicherungen, auf die ihrerseits die Ansprüche der Geschädigten durch Zahlung übergegangen sind und die diese Ansprüche durch Abtretung auf die Klägerin zu 1 übertragen haben ...

2. Ein Forderungserwerb der Klägerin zu 1, sei es im Wege der *cessio legis*, sei es im Wege der Abtretung, scheidet entgegen der Auffassung der Beklagten auch nicht daran, dass der Klägerin zu 2, der Versicherungsnehmerin aus den Versicherungsvertrag, keine Schadensersatzansprüche aus dem Unfallereignis vom 19.12.2019 zustehen, denn der Klägerin zu 2, die unstreitig Eigentümerin des FGKS »Thurgau Prestige« ist, stehen aufgrund der Verletzung ihres Eigentums Schadensersatzansprüche gemäß § 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6.03 3., 6.04 1. und 4., 6.30, 6.32 2. sowie 1.04 RheinSchPV, §§ 92, 92b, 92d, 2 Abs. 1, 3 BinSchG zu. Die Auffassung der Beklagten, dass gemäß § 2 BinSchG Ansprüche wegen der Beschädigung des FGKS »Thurgau Prestige« allein der Fa. T, der Ausrüsterin dieses Binnenschiffes, zustünden, überzeugt ... nicht.

2.1 Im Ausgangspunkt zutreffend weist die Beklagte darauf hin, dass gemäß § 2 Abs. 1 BinSchG derjenige, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet (Ausrüster), Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes angesehen wird und mithin – grundsätzlich – für die Dauer des Ausrüsterverhältnisses Dritten gegenüber als Schiffseigentümer angesehen wird und dessen Rechte und Pflichten hat (vgl. von

Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 15).

2.1.1 Dass die Fa. T Ausrüsterin ist, ergibt sich aus dem unstreitigen Parteivortrag. Denn Ausrüster im Sinne von § 2 BinSchG ist jede Person, die ein ihr nicht gehörendes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffsführer anvertraut. Der Ausrüster muss im eigenen Namen das Schiff als selbständiger Unternehmer nutzen. Wird das Schiff einem Schiffsführer anvertraut, so ist der Schiffsverwender nur dann Ausrüster, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt (vgl. BGH, Urteil vom 26. November 1956 – II ZR 323/55 – [juris Rn. 14] = BGHZ 22, 197 ff.; Senat, Urteil vom 01. Februar 2008 – 22 U 1/07 BSch – ZfB 2008, Sammlung Seite 1985 ff [juris Rn. 31]; Schiffahrtsoberricht Köln, Urteil vom 18. Januar 2005 – 3 U 117/04 BSch – ZfB 2006, Sammlung Seite 53 f [juris Rn. 20]). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt, denn unstreitig stellt die Klägerin zu 2 als Schiffseigentümerin das FGKS »Thurgau Prestige« der Fa. T im Rahmen eines Bareboat-Chartervertrags zur Verfügung, wobei das nautische Personal und sonstige Personal nicht von der Klägerin zu 2, sondern von 2 Tochtergesellschaften gestellt wird. Der Umstand, dass die Klägerin zu 2 diese Gestaltung aus »organisatorischen Gründen« gewählt hat und sie deshalb – nach ihrem Verständnis – »bei wirtschaftlicher Betrachtung ein bemanntes Schiff mit Service-Personal zur Verfügung stelle«, ändert nichts daran, dass der Schiffsführer gerade nicht in den Diensten der Klägerin zu 2 steht und auch sonst nicht von ihr gestellt wurde, sondern vielmehr von der Fa. T beauftragt und von dieser mit der Führung des Schiffes betraut wurde, mithin dessen Tätigkeit von dem Weisungs- und Direktionsrecht dieser Firma abhängig ist. Dem Umstand, dass die Fa. T mit dem Schiffsführer (und dem sonstigen nautischen Personal) kein eigenes Beschäftigungs- oder Arbeitsverhältnis begründet hat, sondern sich anderer Formen der Personalbeschaffung und Personalüberlassung bedient, trägt keine abweichende Beurteilung. Maßgeblich sind die tatsächlichen Umstände (BGH, Urteil vom 16. Mai 1974 – II ZR 104/72 – [juris Rn. 5]; Urteil vom 16. Dezember 1996 – II ZR 268/95 – ZfB 1997, Sammlung Seite 1658 f [juris Rn. 10]; Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, § 3 Rn. 59; vgl. auch Senat, Urteil vom 01. Februar 2008 – 22 U 1/07 BSch – ZfB 2009, Sammlung Seite 1985 ff [juris Rn. 32]), weshalb es insbesondere unter Berücksichtigung moderner Gestaltungen der Personalüberlassung und der Personalbeschaffung nicht auf den formalen Aspekt des Abschlusses

eines Dienst- oder Arbeitsvertrags ankommen kann (wie hier Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, § 3 Rn. 61; von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 13) ...

2.2 Die Ansicht der Beklagten, gemäß § 2 BinSchG könne deshalb allein die Ausrüsterin die Ansprüche der Eigentümerin aufgrund der Beschädigung des Schiffes geltend machen, überzeugt nicht.

2.2.1 Bereits der Wortlaut der Vorschrift gibt zu dieser Annahme keine Veranlassung, denn der Umstand, dass der Ausrüster als Schiffseigner angesehen wird, beinhaltet keine Regelung dahin, dass der Eigentümer eines Schiffes aus dieser Rechtsposition verdrängt werden soll. Dies folgt schon daraus, dass der Ausrüster Dritten gegenüber als Schiffseigner (nur) im Sinne dieses Gesetzes angesehen wird, die gesetzlich angeordnete Gleichstellung also auf die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes begrenzt ist, die an die Stellung als Schiffseigner anknüpfen. Besondere Regelungen betreffend das Eigentum an einem Binnenschiff lassen sich dem Gesetz nicht entnehmen. Dieses trifft lediglich Regelungen für einen Eigentümer, der ein Binnenschiff selbst zur Schiffahrt verwendet, und trägt damit dem besonderen Regelungsbedarf, der aus dieser Verwendung folgt, Rechnung. Dieser besondere Regelungszweck trägt auch die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner, denn maßgeblicher Gesichtspunkt für die Gleichstellung ist die Verwendung zur Binnenschiffahrt (§ 2 Abs. 1 BinSchG) gleich einem Eigentümer. Die Gleichstellung des Ausrüsters mit einem Schiffseigner im Sinne von § 1 BinSchG führt zunächst lediglich dazu, dass der Ausrüster den Schiffseigentümer aus seiner Stellung als Schiffseigner (§ 1 BinSchG) verdrängt (Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 2009, § 3 Rn. 65) und ihn im Rahmen des Binnenschiffahrtsrechts die gleiche Verantwortung wie den Schiffseigner trifft. Deshalb ist anerkannt, dass die Bedeutung dieser Norm vor allem auf dem Gebiet der Passivlegitimation liegt, der Ausrüster soll sich seiner Verantwortung nicht schon dadurch entziehen können, dass er auf sein fehlendes Eigentum verweist (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 2, 15; auch Rabel/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 477 HGB Rn. 2). Dies wird besonders deutlich in der Regelung von § 92b BinSchG, die eine Haftung des Schiffseigners für schuldhaftes Verhalten der Besatzung anordnet, denn diese Haftung soll auch den Ausrüster treffen, der ebenso wie der Schiffseigner für das Verschulden der von ihm eingesetzten Besatzung haften soll. Die daneben bestehen-

de Rechtsposition des Eigentümers des Schiffes bleibt unberührt, dieser bleibt sowohl im Verhältnis zum Ausrüster als auch im Verhältnis zu Dritten allein Verfügungsberechtigter Eigentümer (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 18, 21), verliert also seine sich aus dem Eigentum ergebenden Befugnisse nicht; auch seine Haftung entfällt nicht vollständig (vgl. § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG). Der Regelungsgehalt der Vorschrift beschränkt sich vielmehr auf die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner im Sinne von § 1 BinSchG, weshalb lediglich gesetzliche Regelungen betroffen sind, die an die Stellung als Schiffseigner anknüpfen (vgl. auch Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 2 Rn. 65).

2.2.2 Dass Ansprüche des Eigentümers unberührt bleiben, entspricht auch der in der Rechtsprechung vertretenen Auffassung. So hat die Berufungskammer der Zentralkommission im Urteil vom 07.12.2015 (Az.: 504 Z 7/15) Ansprüche der Eignerin, die kraft Abtretung auf den führenden Versicherer eines Konsortiums von Schiffsversicherern übergegangen sind, neben Ansprüchen, die dem Ausrüster zustehen, für berechtigt erachtet und damit die von der Beklagten befürwortete ausschließliche Befugnis des Ausrüsters, Ansprüche aus Eigentum geltend zu machen, verneint. Auch auf Schuldnerseite ist anerkannt, dass die Haftung als Ausrüster neben die Haftung als Eigner/Eigentümer treten kann, die Haftung des Ausrüsters mithin die Haftung des Eigners nicht ausschließt (Berufungskammer der Zentralkommission Urteil vom 25.10.2004 – 425 Z 5/04 -; Berufungskammer der Zentralkommission Urteil vom 07.12.2015 – 504 Z 7/15 -; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 31.08.2009 – 22 U 7/09 BSch -) ...

2.2.3 Die von der Beklagten angeführten Fundstellen in Rechtsprechung und Literatur tragen ihre Auffassung nicht: Dem Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 18. März 2013 (Az. 473 Z 1/13) lässt sich nicht entnehmen, dass der Eigentümer eines Schiffes nicht mehr berechtigt ist, Schadensersatzansprüche aus der Verletzung seines Eigentums gelten zu machen, mit dieser Frage befasst sich die Entscheidung überhaupt nicht ...

Schließlich ergibt sich auch aus der Regelung in § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG, dass der Eigentümer eines Schiffes nicht vollständig aus seiner Rechtsposition verdrängt wird und sich die Gleichstellung in § 2 Abs. 1 BinSchG auf die Sondervorschriften des Binnenschiffahrtsrechts beschränkt, denn diesem wird die dem Schiffseigner vorbehaltene Möglichkeit

der Haftungsbeschränkung (§ 4 Abs. 1 BinSchG) ebenfalls eingeräumt, er insoweit dem Schiffseigner gleichgestellt wird ...

Angesichts dessen lässt sich der von der Beklagten postulierte Übergang der Schadensersatzansprüche aus der Verletzung des Eigentums am FGKS »Thurgau Prestige« auf den Ausrüster unter gleichzeitigem Ausschluss von Ansprüchen der Eigentümerin des Schiffes aus der gesetzlichen Regelung nicht herleiten, zumal ein solcher Ausschluss auch im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG problematisch wäre, da die Schadensersatzansprüche aus Eigentum dem grundrechtlichen Schutz unterfallen (vgl. Dürig/Herzog/Scholz/Papier/Shirvani, 99. EL September 2022, GG Art. 14 Rn. 322) und ein aus § 2 Abs. 1 BinSchG hergeleiteter Entzug dieser Rechtsposition den Anforderungen an die Rechtfertigung als Bestimmung von Inhalt und Schranken aus Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG kaum genügen dürfte, denn schutzwürdige Interessen, insbesondere öffentliche Interessen, die einen derartigen Entzug der Eigentümerbefugnisse rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich (vgl. zur Rechtfertigung einer Inhalts- und Schrankenbestimmung Dürig/Herzog/Scholz/Papier/Shirvani, 99. EL September 2022, GG Art. 14 Rn. 422 ff.; SachsL Wendt, GG, 9. Aufl. 2021, Art. 14 Rn. 70 if.).

3. Die Beklagte haftet der Klägerin zu 1 als Ausrüsterin (§ 2 Abs. 1 BinSchG) für die Beschädigung des Eigentums der Versicherungsnehmerin der Klägerin zu 1 an dem zu Tal fahrenden FGKS »Thurgau Prestige« nach §§ 823 Abs. 1 BGB bzw. §§ 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6.03, 6.01, 6.30, 6.32 und 1.05 RheinSchPV, jeweils i. V. m. §§ 92 Abs. 1, 92b, 92d, 2 Abs. 1 BinSchG, wobei insoweit das Verschulden des an Bord TMS »Alukard« tätigen Lotsen H dem Verschulden eines Besatzungsmitgliedes gleichsteht (§ 92d BinSchG). Grundlage der Haftung der Beklagten sind §§ 7 BinSchG, 823 Abs. 1 und 2 BGB, wobei die Verhaltenspflichten aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB sind (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff [juris Rn. 35]). Die Haftung ist nicht nach § 92a BinSchG ausgeschlossen, da der Zusammenstoß weder auf Zufall noch auf höherer Gewalt beruht ...

3.3.7 Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass im Bereich der späteren Unfallstelle ein Übergang der Bergfahrer an das linksrheinische Ufer üblich ist, denn die Schiffsführerbüchlichkeit von Kursen entband die Schiffsführung des

TMS »Alukard« nicht von ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der vorgenannten Sorgfaltsregeln (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65 -, VersR 1968, 550; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10. Juni 1998 – 374 Z – 7/98 – [juris Rn. 56]; Urteil vom 25. Oktober 2004 – 426 Z – 6/04 – ZfB 2006, Heft 5, Seite 52 ff [juris Rn. 19]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25. Januar 2002 – U 3/01 RhSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff [juris Rn. 38]) ...

4.1 Ein Mitverschulden der Klägerinnen gemäß §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 i. V. m. §§ 1.04, 6.03, 6.04 RheinSchPV i. V. m. § 254 Abs. 1 BGB scheidet schon mangels einer schadensstiftenden Handlung der Klägerin zu 2 aus, eine solche wird auch nicht dargelegt.

4.2 Es kann offenbleiben, ob die Beklagte nachgewiesen oder zumindest in prozessual erheblicher Weise Beweis dafür angeboten hat, dass die Schiffsführung des FGKS »Thurgau Prestige« die Kollision mitverursacht hat, was grundsätzlich zu einer Kürzung des Schadensersatzanspruchs nach §§ 92, 92c Abs. 1, 92d BinSchG, § 254 BGB führen könnte (zur Anwendbarkeit vgl. BGH, Urteil vom 30.09.1965 – II ZR 174/63 – [juris Rn. 24]; Urteil vom 26.10.1970 – II ZR 125/69 – [juris Rn. 28]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – [juris Rn. 34; OLG Köln, Urt. v. 19.12.2006 – 3 U 124/06 BSch – [OLGR Köln 2007, 272, 275]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10.05.2001 – 406 Z 2/01 – ZfB 2001, Sammlung Seite 1828 ff [juris Rn. 37]; Urteil vom 07.12.2015 – 498 Z 9/15 -, RdTW 2016, 171 Rn. 23; siehe aber auch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 25.10.2004 – 426 Z 6/04 – ZfB 2006, Heft 5, Seite 52 ff [juris Rn. 41]; Urteil vom 19.06.2006 – 432 Z 2/06 – [juris Rn. 64], wo nur §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG zitiert werden; vgl. dazu auch v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92c Rn. 1). Zwar ist bei der Schadensverteilung wegen der adjektivischen Natur der Schiffseignerhaftung von der Verursachung und dem Verschulden der Schiffsführer (einschließlich der übrigen Besatzung) auszugehen (BGH, Urteil vom 29. Juni 1959 – II ZR 3/58-, VersR 1959 S. 608, 612). Das ursächliche Verschulden jedes einzelnen Schiffsführers der beteiligten Schiffe einschließlich eines eventuellen Verschuldens sonstiger Besatzungsmitglieder ist festzustellen (§ 92b BinSchG), gemäß § 92c BinSchG abzuwägen und der Umfang der Haftung quotenmäßig zu bestimmen (BGH, Urteil vom 12. Dezember 1963 – II ZR 25/62 – [juris Rn. 33]).

Die Voraussetzungen, unter denen die Beklagte nach diesen Vorschriften der Kläge-

rin zu 2 und mithin auch der Klägerin zu 1, die durch Forderungsübergang und Abtretung Ansprüche nur in dem Umfang erlangt hat, wie sie der Klägerin zu 2 zugestanden haben, eine Mithaftung entgegenhalten könnte, liegen jedoch nicht vor, denn die Klägerin zu 2 ist nicht, wie es die Anwendung dieser Vorschriften voraussetzt, Eignerin des FGKS »Thurgau Prestige« im Sinne von § 1 BinSchG (vgl. Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 2 Rn. 23). Der Umstand, dass die Klägerin zu 2 – unstreitig – Eigentümerin des Schiffes ist, genügt dafür nicht.

4.3 Zwar bezeichnet das Rheinschiffahrtsgericht im unstreitigen Tatbestand die Klägerin zu 2 als Schiffseignerin. Daran ist der Senat jedoch nicht gebunden, weil insoweit die Voraussetzungen einer Bindung nach § 314 ZPO nicht vorliegen ...

4.2.3 Eine analoge Anwendung der §§ 3 Abs. 1, 92c BinSchG auf den (Nur-)Schiffseigentümer scheidet schon mangels Vergleichbarkeit der Sachverhalte aus. Denn eine entsprechende Anwendung wurde lediglich in Konstellationen erwogen, bei denen im Rahmen des Schiffsbetriebes tätig gewordene Personen typische Schiffsdienste verrichtet haben, mit denen erfahrungsgemäß besondere Gefahren verbunden sind, weshalb die Gleichheit der Interessenlage es für geboten erscheinen ließ, dem Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren (vgl. z. B. BGHZ 3, 34, 40 f.; Schiffahrtsoberrichter Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris 36]). Der Schiffseigentümer, der – wie hier – sein Schiff einem anderen lediglich zur Verwendung zur Binnenschiffahrt (»Bareboat«) überlässt, handelt insoweit nicht im Rahmen eines Hilfsbetriebs und eröffnet auch nicht die aus diesem folgenden besonderen Gefahren.

4.3. Aus diesen Gründen kommt es auf die Behauptungen der Beklagten zur (Mit-)Verursachung der Kollision durch die Schiffsführung des FGKS »Thurgau Prestige« aus Rechtsgründen nicht an, nach § 3 BinSchG haftet nur der Schiffseigner für ein Fehlverhalten der Besatzung ...

III. Angesichts der danach dem Grunde nach in vollem Umfang bestehenden Ansprüche stehen der Klägerin zu 1 die geltend gemachten Ansprüche in der ausgerichteten Höhe zu, der Klägerin zu 2 stehen die von dieser geltend gemachten Ansprüche jedoch nur teilweise zu; eine Haftungsbeschränkung nach § 4 BinSchG (i.V.m. § 2 Abs. 1 BinSchG) wird von der Beklagten nicht geltend gemacht ...

2.1 Die Klägerin zu 2 kann zunächst gemäß §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 i. V. m. den Vorschriften der RheinSchPV, 249 BGB

den von den Versicherungen nicht regulierten Teilbetrag des Schadens aus der Verletzung des Eigentums am FGKS »Thurgau Prestige« beanspruchen ...

2.3 Die Zahlung eines Betrags von EUR 36.734,74 (Anl. K 4) kann die Klägerin zu 2 hingegen nicht fordern, eine Rechtsgrundlage für diesen Anspruch ist nicht erkennbar ...

2.3.1 Zwar ist auch insoweit unstreitig, dass ihre Tochtergesellschaft Firma R die Organisation und das gesamte nautische Personal stellte und die für den streitgegenständlichen Zeitraum von der T geschuldete Vergütung dieser bereits wieder zurückerstattet wurde. Allerdings lässt sich daraus ein Schaden der Klägerin zu 2 nicht herleiten, dies war nicht unmittelbare Folge der Verletzung ihres Eigentums und die Möglichkeit, dass Dritte im Zusammenhang mit dem Betrieb des FGKS »Thurgau Prestige« Einkünfte erzielen, hat keine negativen Auswirkungen auf das deliktisch geschützte Rechtsgut der Klägerin zu 2, stellt insbesondere keinen der Klägerin zu 2 entgangenen Gewinn dar. Eine sonstige – insbesondere eine vertragliche – Rechtsgrundlage für das Begehren ist weder ersichtlich noch vorgetragen.

Bedenken gegen die Zulässigkeit der Klage insoweit bestehen nicht mehr, weil die Klägerin zu 2 es zwar zunächst unterlassen hat deutlich zu machen, in welchem Verhältnis sie eigene Ansprüche aus Drittschadensliquidation und fremde Ansprüche aus Abtretung geltend machen will, mithin den Streitgegenstand nicht ausreichend bestimmt hatte. Mit den Ausführungen auf den Hinweis des Senats, sie sei im Rahmen der Drittschadensliquidation berechtigt, Zahlung an sich selbst zu verlangen, hilfsweise werde im Rahmen eines Anspruchs der Klägerin zu 2 aus Drittschadensliquidation (wie der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat) der Antrag angekündigt, an die Geschädigten selbst zu leisten, die Abtretungen seien nur höchst vorsorglich vorgelegt, wurden die Bedenken gegen die Zulässigkeit beseitigt.

2.3.2 Entgegen der Annahme des Rheinschiffahrtsgerichts kann die Klägerin zu 2 diesen Schaden ... nicht im Wege der Drittschadensliquidation verfolgen ...

2.3.2.2 Diese Voraussetzungen (ergänzt der Drittschadensliquidation d. Red.) sind hier nicht erfüllt. Das (deliktisch) geschützte Interesse der Klägerin zu 2 (die Unversehrtheit ihres Eigentums am FGKS »Thurgau Prestige«) wurde nicht auf die Firma R verlagert. Die Firma R war zu keinem Zeitpunkt Trägerin dieses geschützten Rechtsguts (des Eigentums),

dieses Rechtsgut war ihr auch nicht in sonstiger Weise zugeordnet, der dieser – nach der Behauptung der Klägerin zu 2 – erwachsene Schaden, der Verlust von Einnahmen aus einer vertraglichen Vereinbarung mit der Fa. T, konnte zu keinem Zeitpunkt bei der Klägerin zu 2 selbst eintreten. Das Risiko eines Schadens aus der Substanzbeeinträchtigung des Eigentums wurde durch die vertraglichen Beziehungen zwischen der Firma R und der Fa. T nicht von der Klägerin zu 2 auf die Firma R »verlagert«, zumal ein zu einer Schadensverlagerung führendes Rechtsverhältnis im Sinne des Rechtsinstituts der Drittschadensliquidation zwischen der Klägerin zu 2 und der Fa. Firma R nicht besteht, die (nicht näher umschriebene) Beteiligung der Klägerin zu 2 an dieser (Tochtergesellschaft) genügt nicht ...

2.4 Auch die Zahlung von 18.015,06 EUR und 20.811,28 EUR kann die Klägerin zu 2 nicht fordern, eine Rechtsgrundlage für diesen Anspruch ist ebenfalls nicht erkennbar.

2.4.1. Zwar ist auch insoweit unstreitig, dass ihre Tochtergesellschaft, die E, das gastronomische Personal (Service) und die Verpflegung für das FGKS »Thurgau Prestige« stellte und dass diese die für den Zeitraum 20.12.2020 (richtig wohl 20.12.2019) bis zum 03.01.2020 der T einen Betrag von 18.015,06 EUR und für den Zeitraum vom 20.12.2020 – 03.01.2020 einen Betrag von 20.811,28 EUR zurückerstattet hat. Allerdings lässt sich daraus ein Schaden der Klägerin zu 2 nicht herleiten, denn auch dies war nicht unmittelbare Folge der Verletzung ihres Eigentums und die Möglichkeit, dass Dritte im Zusammenhang mit dem Betrieb des FGKS »Thurgau Prestige« Einkünfte erzielen, hat keine negativen Auswirkungen auf das Vermögen der Klägerin zu 2, stellt insbesondere keinen der Klägerin zu 2 entgangenen Gewinn dar ...

2.4.3 Auch aus abgetretenem Recht kann die Klägerin zu 2 nicht vorgehen. Mit der von ihr erstmals im Berufungsrechtszug behaupteten Abtretung der Forderungen der Tochtergesellschaft ist die Klägerin zu 2 zwar nicht gemäß § 531 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen, weil die Beklagten die behauptete Abtretung nicht bestritten haben. Allerdings steht der Tochtergesellschaft der Klägerin zu 2, der E, kein Schadensersatzanspruch, der auf die Klägerin zu 2 hätte übergehen können, zu. Die Beklagte haftet weder nach Deliktsrecht (§ 823 BGB) noch aus sonstigen Gründen für diesen geltend gemachten Schaden. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf die Erwägungen zu Schadensersatzansprüchen der Firma R, die auch hier Geltung beanspruchen, verwiesen werden ...

IV. Im Endergebnis zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht angenommen, dass den Klägerinnen zu 1 und 2 ein Schiffsgläubigerrecht an dem TMS »Alukard« zusteht.

1. Die Klägerinnen, die Klägerin zu 1 aus übergegangenem Recht, sind Schiffsgläubiger im Sinne von § 102 Nr. 4 BinSchG, weil ihnen – wie gezeigt – Ansprüche wegen Sachschäden gemäß § 4 Abs. 3 BinSchG zustehen. Sie haben deshalb ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht an dem Schiff nebst Zubehör (§ 103 Abs. 1 BinSchG; BGH, Urteil vom 21. März 1983 – II ZR 179/82 – [juris Rn. 10]; Urteil vom 30. Januar 1986 – II ZR 127/85 – [juris Rn. 6]; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris Rn. 39]), das sich auch auf die Zinsen erstreckt (§ 105 BinSchG), sodass nicht zu beanstanden ist, dass das Rheinschiffahrtsgericht das Pfandrecht auch auf die Verzinsung der Schadensersatzforderungen erstreckt hat. Für die Entstehung dieses Pfandrechts ist unerheblich, dass die Beklagte für das Verschulden der Besatzung (lediglich) als Ausrüsterin verantwortlich ist (§§ 2 Abs. 1 und 3 Abs. 1 BinSchG), denn § 102 Nr. 4 BinSchG setzt nur voraus, dass die Forderung auf Sachschäden (§ 4 Abs. 3), die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind, beruht (BGH, Urteil vom 16. Dezember 1996 – II ZR 268/95 – ZfB 1997, Sammlung Seite 1658 f [juris Rn. 5]; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris Rn. 38]).

2. Allerdings ist fraglich, ob die Klägerinnen ein nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliches rechtliche Interesse an der Feststellung des Pfandrechts (§ 103 Abs. 1 BinSchG) haben.

2.1 Ein solches Interesse besteht nur dann, wenn dem konkreten vom Feststellungsantrag betroffenen Recht des Klägers eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und der erstrebte Feststellungsausspruch geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (vgl. BGH, Urteil vom 21. Dezember 2021 – VI ZR 457/20 – [juris Rn. 8]; Urteil vom 13. Januar 2010 – VIII ZR 351/08 – [juris Rn. 12] jew. m. w. Nachw.). Eine solche von der Beklagten verursachte Unsicherheit besteht hier jedoch gerade nicht, die Beklagte hat sich weder im 1. Rechtszug noch im 2. Rechtszug dagegen gewandt, dass die hier geltend gemachten Forderungen für den Fall, dass sie bestehen, Forderungen im Sinne von § 102 Nr. 4 BinSchG sind und den Klägerinnen dann ein Pfandrecht nach § 103 Abs. 1 BinSchG an dem Tankmotorschiff »Alukard« zusteht (vgl. zu diesem Anknüpfungspunkt für ein rechtliches Interesse BGH, Urteil vom 22. Januar 2019 – II ZR

59/18 – [juris Rn. 12]). Auch sonstige Umstände, die ein derartiges Feststellungsinteresse der Klägerin begründen könnten, werden von diesen nicht aufgezeigt, insbesondere genügt ein allgemeines Interesse an der Klärung dieser Frage nicht (BGH; Urteil vom 13. Januar 2010 – VIII ZR 351/08 – [juris Rn. 12]), zumal eine Feststellung im Verhältnis zur Beklagten ohnehin keine Rechtskraftwirkung gegenüber Dritten entfalten würde (§ 322 Abs. 1 ZPO). Auch die weiteren Überlegungen des Rheinschiffahrtsgerichts sind ungeeignet, ein solches Feststellungsinteresse zu begründen, zumal dieses verkennt, dass die Befriedigung nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung erfolgt (§ 103 Abs. 3 BinSchG), weshalb der Gläubiger eine Vollstreckung nur dann betreiben kann, wenn er zuvor eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung erfolgreich erhoben hat. Der Hinweis auf die Entscheidung des Rheinschiffahrtsobergericht Köln (Urteil vom 25.01.2011, 3 U 75/09 BSch – ZfB 2011, Sammlung Seite 2026 ff [juris Rn. 18]) überzeugt ebenfalls nicht, weil – was das Rheinschiffahrtsgericht verkennt – sich die Entscheidung mit dieser Frage überhaupt nicht befasst. Dort wird lediglich – zutreffend – darauf hingewiesen, dass das Rechtsschutzbedürfnis für eine dingliche Klage gegen den Eigentümer nicht deshalb verneint werden könne, weil gegen die Ausrüster ein Zahlungstitel erwirkt wurde, befasst sich demnach mit der hier zu beurteilenden Problematik nicht.

2.2 Das Feststellungsbegehren kann auch nicht nach § 256 Abs. 2 ZPO ohne weiteres für zulässig erachtet werden, weil zum einen die Entstehung des Pfandrechts im Verlauf des Rechtsstreits zwischen den Parteien nicht streitig wurde und zum anderen dessen Entstehung für die Beurteilung der hier allein infrage stehenden deliktischen Ansprüche der Klägerinnen ohne Bedeutung ist, die Entscheidung darüber deshalb nicht von der Entstehung des Pfandrechts abhängt.

2.3 Allerdings ist in der Rechtsbrechung anerkannt, dass in Fällen, in denen eine entsprechende Feststellung zur Vereinfachung der – insbesondere vollstreckungsrechtlichen – Umsetzung des Urteils führt, die Anforderungen an ein Rechtsschutzbedürfnis gering erachtet werden können (z.B. BGH, Urteil vom 28. Oktober 1987 – VIII ZR 206/86 – [juris Rn. 22]), wenn schutzwürdige Interessen dies aus Gründen der Zweckmäßigkeit rechtfertigen (vgl. zum Annahmeverzug BGH, Urteil vom 31. Mai 2000 – XII ZR 41/98 – [juris Rn. 24]; Urteil vom 13. Dezember 2001 – VII ZR 27/00 – [juris Rn. 22]; OLG Köln, Urteil vom 21. Februar 2019 – 1-12 U 376/17-, [juris Rn. 34]; OLG Stuttgart, Urteil vom 29. März 2022 – 6 U 619/19 – [juris Rn. 30]). Eine solche Interessenlage ist auch hier

gegeben. Denn die beantragte Feststellung erleichtert den Klägerinnen die Durchsetzung des kraft Gesetzes erworbenen Pfandrechts im Rahmen einer Duldungsklage (§ 103 Abs. 3 BinSchG), weil in diesem Prozess die gesetzlichen Voraussetzungen für die Entstehung des Pfandrechts, nämlich das Vorliegen einer Forderung im Sinne von § 102 BinSchG, nicht mehr geprüft werden muss, diese Voraussetzung für die Geltendmachung des Pfandrechts vielmehr zwischen den Parteien mit materieller Rechtskraft (§ 322 Abs. 1 ZPO) feststeht. Diese Erleichterung für die Durchsetzung rechtfertigt aus Gründen der Zweckmäßigkeit die Bejahung eines Rechtsschutzinteresses, um dem Gläubiger bereits im Erkenntnisverfahren die Möglichkeit zu eröffnen, den Nachweis für die Entstehung des Pfandrechts führen zu können.

2.4 Diese Überlegungen führen aber lediglich dazu, das Entstehen eines Pfandrechts am Tankmotorschiff »Alukard« festzustellen (wenngleich ohne Begründung im Ergebnis ebenso Schiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 2. Oktober 2012 – 3 U 34/12 BSch – [juris Rn. 23]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 24. Februar 2000 – 396 Z – 1/00 – [juris Rn. 16]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10. Mai 2001 – 407 Z – 1/01 – [juris Rn. 60]). Für die weitere vom Rheinschiffahrtsgericht getroffene Feststellung, dass das Schiffsgläubigerrecht den Rang aus § 109 Abs. 1 BinSchG habe, fehlt es allerdings an einem schutzwürdigen Interesse, den Gründe der Zweckmäßigkeit, die eine solche Feststellung bereits im Erkenntnisverfahren rechtfertigen könnten, sind weder ersichtlich noch vortragen. Das Rangverhältnis zwischen verschiedenen Pfandrechten ergibt sich bereits aus dem Gesetz (§ 109 BinSchG), ein Rechtsschutzbedürfnis dafür, diese Rechtsfolge im Urteil abstrakt festzustellen (ein bestimmtes Rangverhältnis zu möglichen anderen Pfandrechten wurde vom Rheinschiffahrtsgericht weder festgestellt noch war dies überhaupt möglich) ist nicht erkennbar. Das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts war deshalb insoweit zu korrigieren. Außerdem wurde der Urteilsausspruch insoweit sprachlich neugefasst.

2.5 Das Pfandrecht umfasst neben der Forderung gemäß § 102 Nr. 4 BinSchG auch die darauf entfallenden Zinsen (§ 105 BinSchG), sodass die geltend gemachten Schadenersatzforderungen, soweit sie berechtigt sind, in vollem Umfang dem Pfandrecht unterfallen. Die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten sind vom Antrag nicht umfasst, sodass es keiner Entscheidung darüber bedarf, ob diese Kosten im Sinne von § 105 BinSchG wären ...

Anmerkung der Redaktion:

Die Entscheidung des Rheinschiffahrtsoberrichtes Karlsruhe befasst sich mit mehreren für die schiffahrtsrechtliche Praxis außerordentlich relevanten Fragen und gibt Veranlassung zu folgenden Bemerkungen:

Es ist ein elementarer Grundsatz des Binnenschiffahrtsrechtes, dass die sogenannte adjektivische Haftung (also die Haftung für Besatzungsverschulden) nur den Schiffseigner/Ausrüster eines Schiffes trifft und nicht den sogenannten (»Nur-«)Eigentümer des Schiffes. Der Eigentümer, der das Schiff nicht selbst zur Binnenschiffahrt einsetzt, sondern zum Beispiel in Form eines Bareboatchartervertrages an einen Dritten überlässt, ist haftungsrechtlich nicht für Besatzungsverschulden verantwortlich, die Klage kann also nicht gegen den Eigentümer gerichtet werden.

In nautischer Hinsicht ging es im vorliegenden Fall um eine klassische Begegnungshavarie, im Ergebnis ist das Rheinschiffahrtsoberricht zu der (seltenen) Entscheidung gekommen, dass eindeutig das Verschulden zu 100 % beim bergfahrenden Schiff lag. Deshalb und mangels adjektivischer Haftung des klagenden (Nur-)Eigentümers ist der Klage gegen den Ausrüster des bergfahrenden Schiffes in vollem Umfang stattgegeben worden.

Der Ausrüster des bergfahrenden Schiffes hat die neue und kreative Rechtsauffassung vertreten, nicht nur hinsichtlich der Passivlegitimation, sondern auch hinsichtlich der Aktivlegitimation sei der Eigentümer, der nicht Schiffseigner ist, aus seiner Rechtsstellung verdrängt, das Klagericht stehe nur dem Ausrüster zu. Mit sehr ausführlichen und im Ergebnis absolut zutreffenden Argumenten ist das Rheinschiffahrtsoberricht dieser Auffassung, die aus der seeschiffahrtrechtlichen Praxis stammt, für das Binnenschiffahrtsrecht entgegengetreten. Selbstverständlich kann der geschädigte Eigentümer auch im Rahmen der Haftungsvorschriften des Binnenschiffahrtsrecht seinen Schaden in vollem Umfang einklagen, nach Forderungsübergang auf den oder die Versicherer geht dieser Anspruch auf die Versicherer über. Wie in der Binnenschiffahrt üblich, waren die Ansprüche der beteiligten Versicherer durch Abtretung und im Rahmen der Führungsklausel auf den führenden Versicherer konzentriert, sodass nur dieser klagen musste (dazu Martin Fischer in Festschrift für Resi Hacksteiner, Prozessuale Besonderheiten schiffahrtsrechtlicher Verfahren in Deutschland, Seite 85 f). Wie das Rheinschiffahrtsoberricht Karlsruhe deutlich gemacht hat, kann die schiffahrtsübliche Formulierung »aus überge-

gangenem, respektive eigenem Recht« ungenau sein, was im Extremfall zur Unzulässigkeit der Klage führen kann. Es empfiehlt sich deshalb, sehr detailliert klarzustellen, welcher Teil der Forderung, aufgrund welcher Abtretung oder cessionis legis geltend gemacht wird.

Bemerkenswert und im Ergebnis nach Auffassung des Unterzeichners unzutreffend ist die im Urteil niedergelegte Rechtsauffassung des Rheinschiffahrtsoberrichtes zur Anrechnung eines gegebenenfalls existierenden (Besatzungs-)Mitverschuldens des beklagten Schiffes, das der spezifischen Vorschrift des § 92c BinSchG (und nicht § 254 BGB) unterliegt. Das Rheinschiffahrtsoberricht Karlsruhe legt § 92c. I BinSchG dahingehend aus, dass diese Vorschrift nur im Haftungsverhältnis zwischen Schiffseignern oder Ausrüstern gilt. Es ist der Auffassung, dass ein quotales Mitverschulden eines der Schiffe jedenfalls dann nicht berücksichtigt werden kann, wenn nicht der Schiffseigner oder Ausrüster klagt, sondern lediglich die Eigentümer. Dem Eigentümer könne ein Mitverschulden nicht haftungsmindernd zugunsten des anderen Schiffes angerechnet werden. Diese Auslegung ist nach Überzeugung des Unterzeichners von der ratio legis des § 92c BinSchG nicht getragen. Dem Rheinschiffahrtsoberricht Karlsruhe ist entgegenzuhalten, dass § 92c das Mitverschulden gerade nicht als schadenmindernden Einwand sieht, sondern beim Zusammenstoß von zwei Schiffen schon dem Grunde nach nur eine quotale Haftung nach der Schwere des Verschuldens entsteht. Deshalb wäre es nach Auffassung des Unterzeichners richtig gewesen, dem tafahrenden Schiff gegebenenfalls ein - im Ergebnis vom Gericht nautisch verneintes - Mitverschulden anspruchsmindernd anzurechnen unabhängig davon, ob der Eigentümer, der Schiffseigner oder Ausrüster klagt. Es kann für die haftungsrechtliche Lage keinen Unterschied machen, ob der geschädigte Kläger Eigentümer eines Schiffes

oder Schiffseigner/Ausrüster des Schiffes ist. Gibt es ein quotales Mitverschulden auf beiden Seiten, dann entsteht die Haftung schon dem Grunde nach nur quotale und nicht auf den vollen Schaden.

Im Ergebnis absolut zutreffend ist die Entscheidung des Rheinschiffahrtsoberrichtes Karlsruhe hinsichtlich des Feststellungsinteresses für die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechtes am schuldhaft verursachenden Schiff. Es ist langjährige und gute Übung, dieses Schiffsgläubigerrecht im Rahmen einer Schadensersatzklage mittitulieren zu lassen. Die übliche Formulierung aus Anträgen und Urteilen ist dabei: »... der Schiffseigner und der Schiffsführer unbeschränkt persönlich, der Schiffseigner zusätzlich mit einem am [Datum] an [Schiffsname, eventuell Registernummer] entstandenen Schiffsgläubigerrecht haftend«. Zwar kann die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung aus dem Schiffsgläubigerrecht nur gegen den Eigentümer oder Besitzer eines Schiffes erfolgreich erhoben werden, die dingliche Haftung ergibt sich aber aus der persönlichen Haftung, die Gegenstand des Havarieprozesses ist. Deshalb beweist die Tatsache der Verurteilung des schuldhaft havarieverursachenden Schiffes die Entstehung des Schiffsgläubigerrechtes, wobei das Urteil durch die Feststellung der Haftung die tatsächlichen Voraussetzungen für die Entstehung des Rechtes bereits geprüft und damit auch festgestellt hat. Es wäre prozessökonomisch sinnlos, wenn der Geschädigte gezwungen wäre, in einem Prozess auf Duldung der Zwangsvollstreckung aus dem Schiffsgläubigerrecht erneut darlegen und beweisen zu müssen, dass am besagten Tag durch die Besatzung des besagten Schiffes die Havarie schuldhaft verursacht und damit ein Schiffsgläubigerrecht begründet wurde, zumal sich sogar die Höhe des Schiffsgläubigerrechtes aus der Entscheidung des Havarieprozesses ergibt.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT

#teamseenotretter

Spendenfinanziert

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 15. Januar 2024, Az.: 22 U 1/21 RHSch (Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Az.: 31 C 1/21 RHSch Mannheim)

wegen Schiffshavarie auf dem Rhein vom 19. Dezember 2019, bei etwa Rhkm 402

hat das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht, den Richter am Oberlandesgericht und den Richter am Oberlandesgericht am 15.01.2024 aufgrund des Sachstands vom 29.12.2023 ohne mündliche Verhandlung gemäß § 128 Abs. 2 ZPO für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim vom 05.08.2021, Az. 31 C 1/21 RhSch, im Kostenpunkt aufgehoben und wie folgt neu gefasst:

a) Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin Ziffer 1 EUR 372.447,93 nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz aus EUR 342.922,72 seit dem 16.01.2021, aus weiteren EUR 21.699,75 und EUR 2.731,25 seit dem 27.02.2021 und aus weiteren EUR 5.094,21 seit dem 30.06.2021 zu zahlen.

b) Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin Ziffer 2 EUR 49.138,02 nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz aus EUR 41.777,96 seit dem 16.01.2021 und aus weiteren EUR 7.360,26 seit dem 30.06.2021 zu zahlen.

c) Die Beklagte wird weiter verurteilt, an die Klägerin Ziffer 1 EUR 3.610,77 und an die Klägerin Ziffer 2 EUR 451,98, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 16.01.2021 zu zahlen.

d) Es wird festgestellt, dass die Klägerinnen hinsichtlich der Forderungen gemäß Ziffer 1 a) und 1 b) aus der Havarie am 19.12.2019 Inhaberinnen eines Pfandrechts am TMS „Alukard“, amtliche Schiffsnummer 02327562, sind.

e) Die weitergehenden Klagen werden abgewiesen.

2. Die weitergehende Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.

3. Die Entscheidung ergeht gerichtsgebührenfrei. Von den sonstigen Kosten des gerichtlichen Verfahrens in beiden Rechtzügen einschließlich der Kosten des vorangegangenen Verklarungsverfahrens (Amtsgericht Mannheim, Az.: 30 UR II 1/20) tragen die Beklagte 85% und die Klägerin zu 2 15%. Die außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 1 trägt die Beklagte; von den außergerichtlichen Kosten

der Klägerin zu 2 trägt die Beklagte 40 %, von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten trägt die Klägerin zu 2 15 %. Im Übrigen behalten die Parteien ihre Kosten auf sich.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Parteien können die Vollstreckung durch die jeweilige Gegenpartei durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern nicht die vollstreckende Partei Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

A.

Die Klägerin zu 1, die neben 6 weiteren Versicherungen Kaskoversicherer des zu Tal fahrenden Fahrgastkabinienschiffes (FGKS) „Thurgau Prestige“ (Länge 110 m, Breite 11,45 m, max. Tiefgang 1,96 m) ist, und die Klägerin zu 2, die Eigentümerin dieses Schiffes ist, fordern von der beklagten Ausrüsterin des zu Berg fahrenden Tankmotorschiffes (TMS) „Alukard“ (Länge 109,86 m, Breite 11,45 m, Tiefgang 2,70 m) Schadensersatz wegen eines Unfalls, der sich am 19.12.2019 gegen 22:05 Uhr bei dichtem Nebel und Dunkelheit auf dem Rhein bei Speyer bei Rhein-Kilometer 402,2 ereignet hat. Beide Schiffe waren auf der geographisch linksrheinischen Seite aufgrund von Umständen, die im Einzelnen zwischen den Parteien streitig sind, miteinander kollidiert. Schiffsführer des FGKS „Thurgau Prestige“ war zum Unfallzeitpunkt der Zeuge L, der Zeuge H war Lotse auf dem TMS „Alukard“.

Das Amtsgericht Mannheim – Rheinschiffahrtsgericht – hat durch Urteil vom 05.08.2021 der Klage in weit überwiegendem Umfang stattgegeben. Die Klägerin zu 1 sei als Versicherer der Eignerin und im Übrigen kraft Abtretung aktivlegitimiert. Die Beklagte hafte als Ausrüsterin des TMS „Alukard“, es stehe fest, dass der auf dem Schiff befindliche Lotse mindestens fahrlässig fremdes Eigentum beschädigt habe, indem er trotz klarer Funkabsprache gegen das Kursänderungsverbot verstoßen habe. Der Lotse habe mehrere schiffahrtspolizeirechtliche Vorschriften verkannt und insbesondere die Vorgaben nach § 6.32 Ziffer 2a RheinSchPV für eine Begegnung bei unsichtigem Wetter nicht beachtet. Es genüge nicht, dass ein anderes Schiff ohne Ankündigung und Absprache die Begegnung abspreche, die Verpflichtung zur Absprache per Funk obliege vielmehr dem Schiffsführer des begegnenden Schiffes selbst. Eine ortsübliche Begegnung entbinde von dieser Ver-

pflichtung nicht. Tatsächlich stehe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aufgrund der Aussagen der Zeugen Z, G und L fest, dass es eine klare Funkabsprache mit Steuerbord-Steuerbord zwischen dem TMS „Alukard“ und dem FGKS „Thurgau Prestige“ gegeben habe. Dabei spiele es keine Rolle, von wem letztendlich die Initiative für die Absprache dahingehend, dass eine 2-malige klare Steuerbord-Steuerbordabsprache stattfinde, ausgegangen sei. Das Gericht habe keine Zweifel an der Glaubhaftigkeit der Aussagen, Tendenzen zur Stützung der Angaben des Schiffsführers des FGKS „Thurgau Prestige“ bzw. zur Belastung des Lotsen des TMS „Alukard“ seien nicht erkennbar, es habe sich auch nicht feststellen lassen, dass es möglicherweise ein Missverständnis in der Funkabsprache gegeben habe. Demgegenüber überzeugten die Angaben des Zeugen B, des Kapitäns des TMS „Alukard“, nicht, dessen Aussage sei nicht nachvollziehbar, sie sei in sich widersprüchlich und decke sich zudem in keiner Weise mit den Angaben des Zeugen H, des Lotsen auf dem TMS „Alukard“. Bereits die zeitlichen Angaben zwischen der vermeintlichen Absprache und der Kollision von 10–15 Minuten passten nicht zu den Schilderungen der übrigen Zeugen. Die Absprache Steuerbord-Steuerbord sei auch keineswegs nautisch unsinnig, aufgrund des Tiefgangs des abgeladenen TMS „Alukard“ von 2,70 m habe nicht lediglich der schiffahrtsübliche Weg am geographisch linken Rheinufer zur Verfügung gestanden, zumal aufgrund der Pegelstände am Unfalltag eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung möglich gewesen sei.

Mit der durch den Zeugen H veranlassten Kursänderung des TMS „Alukard“ habe dieser gegen eine Grundregel des Binnenschiffahrtsverkehrsrechts verstoßen, denn § 6.03 Ziffer 3 RheinSchPV schreibe vor, dass sich begegnende Fahrzeuge ihren Kurs nicht in der Weise ändern dürfen, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Dies ergebe sich auch unter Berücksichtigung der dieser innewohnenden Ungenauigkeiten aus der ECDIS-Auswertung und den Angaben des Zeugen PHK Breuer. Danach habe sich das TMS „Alukard“ von einer Position relativ mittig in der Fahrrinne immer weiter in Richtung des linksrheinischen Ufers bewegt.

Ein Mitverschulden des FGKS „Thurgau Prestige“ lasse sich nicht feststellen, der Nachweis einer rechtzeitigen Absprache einer Begegnung Backbord-Backbord per Funk sei nicht bewiesen. Sei wie hier eine klare Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord getroffen worden und ändere der Bergfahrer entgegen dieser Absprache seinen Kurs in einer Weise, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könne, obliege es ihm zu beweisen, dass eine

zunehmend entgegengesetzte Funkabsprache noch so rechtzeitig erfolgt sei, dass eine Kursänderung des Talfahrers gefahrlos möglich war. Es habe sich jedoch in der Beweisaufnahme eindrucksvoll ergeben, dass der Schiffsführer L von der Anweisung einer Begegnung Backbord-Backbord überrascht und irritiert gewesen sei, zumal sich die beiden Schiffe 14 Sekunden vor der Kollision bereits in einer Gefahrensituation befunden hätten und der Abstand von 100 m im Begegnungsverkehr in der Binnenschifffahrt denkbar gering sei, die Möglichkeit eines Zusammenstoßes mithin nicht ausgeschlossen gewesen sei. Es sei auch nicht bewiesen, dass das talfahrende FGKS „Thurgau Prestige“ zu spät Maßnahmen des letzten Augenblicks ergriffen habe, dies lasse sich aufgrund der ECDIS-Daten nicht sicher feststellen, der Einholung eines Sachverständigen-gutachtens stehe entgegen, dass die dafür erforderlichen Anknüpfungstatsachen fehlten. Es könne dem Schiffsführer L auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er in seine Überlegungen die Folgen einbezogen habe, die bei einem Leck seines Schiffes in der Strommitte eingetreten wären. Diesem könne auch nicht vorgeworfen werden, dass er nicht weiter in Richtung des geographisch linksrheinischen Ufers gefahren sei, denn 14 Sekunden vor der Kollision hätten sich dann beide Schiffsführer noch mehr in dieselbe Kollisionsrichtung bewegt. Tatsächlich seien dem Schiffsführer L für eine Reaktion nur noch 8 Sekunden geblieben, nachdem der Zeuge H sich statt seiner Ansage Backbord-Backbord dann doch entschieden habe, sich letztendlich doch Steuerbord-Steuerbord zu begegnen. Es lasse sich auch nicht feststellen, dass durch weitere Manöver des FGKS „Thurgau Prestige“ die Kollision hätte vermieden werden können.

Die Beklagte sei demnach gegenüber der Klägerin zu 1 zur Erstattung des von dieser an die Klägerin zu 2 auf den Kaskoschaden von EUR 350.282,98 unstreitig gezahlten Teilbetrags von EUR 342.922,72 verpflichtet. Die Höhe des Schadens ergebe sich aus der unstreitig gebliebenen kontradiktorischen Schadenstaxe vom 22.12.2020. Darüber hinaus sei sie zur Erstattung der Expertenkosten für das FGKS „Thurgau Prestige“ (EUR 26.220,40 brutto bzw. EUR 21.669,75 netto) und des TMS „Alukard“ (EUR 3.304,81 brutto bzw. EUR 2.731,25 netto) verpflichtet. Die Mehrwertsteuer auf die Expertenkosten sei von den beteiligten Versicherungen zu bezahlen gewesen. Die Klägerin zu 2 könne den nicht regulierten Teilbetrag des Kaskoschadens von EUR 7.360,26 und darüber hinaus die Erstattung des der Höhe nach unstreitigen Nutzungsausfallschadens von insgesamt EUR 117.339,04 fordern. Die Klägerin zu 2 könne als Schiffseignerin den Schaden ihrer Tochterunternehmen im Wege der Drittschadensliqui-

dation geltend machen, es liege eine Schadensverlagerung vor, die nicht dem Schädiger zugute kommen könne. Auch Erstattung der Rechtsanwaltskosten und eine Verzinsung der Beträge könnten die Klägerinnen verlangen. Schließlich hätten sie einen Anspruch auf Feststellung, dass ihnen gemäß § 102 Nr. 4 BinSchG ein Schiffsgläubigerrecht zustehe.

Mit ihrer am 08.09.2021 eingegangenen und – nach Verlängerung der Frist zur Begründung der Berufung bis zum 11.11.2021 – am 10.11.2021 begründeten Berufung gegen das ihr am 10.08.2021 (AS 1/162) zugestellte Urteil vom 05.08.2021, auf das hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags im 1. Rechtszug einschließlich der dort gestellten Anträge und getroffenen Feststellungen verwiesen wird, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter:

Das erstinstanzliche Gericht habe einen anderen als den hier vorliegenden Fall entschieden, das zu Berg fahrende TMS „Alukard“ habe seinen Kurs beibehalten, während das zu Tal fahrende FGKS „Thurgau Prestige“ seinen Kurs geändert und sich geweigert habe, die angewiesene Backbord-Backbord-Begegnung durchzuführen. Dass das FGKS „Thurgau Prestige“ für die von ihm erzwungene Steuerbord-Steuerbord-Begegnung nicht die Fahrinnenbreite zum linken Ufer voll ausgenutzt habe, habe dann zur Kollision geführt.

Das erstinstanzliche Gericht habe zu Unrecht eine Prozessführungsbefugnis der Klägerin zu 1 unterstellt, rechtsfehlerhaft habe es niederländisches Recht auf die Frage des gesetzlichen Forderungsübergangs zur Anwendung gebracht, obwohl sich gemäß Art. 14 Abs. 2 i. V. m. Art. 7 Abs. 2 Rom-1 Verordnung die Frage des gesetzlichen Forderungsübergangs nach dem Recht des Staates bestimme, in dem der Versicherer seinen gewöhnlichen Aufenthalt habe, weshalb das Gericht richtigerweise den Forderungsübergang nach dem auf den Sitz des jeweiligen Versicherers anzuwendenden Recht habe bestimmen müssen. Mit den Spekulationen über ein versehentliches Unterlassen der Vorlage einer Abtretungserklärung verletze das Gericht seine Pflicht zur Prüfung der Prozessführungsbefugnis von Amts wegen. Hinsichtlich der rechtshängig gemachten Ansprüche sei allein das Tourismusunternehmen T als Ausrüster des FGKS „Thurgau Prestige“ prozessführungsbefugt, bei einer Kollision sei allein der Ausrüster im Sinne von § 2 BinSchG originärer Anspruchsinhaber etwaiger Schadensersatzansprüche. Da die Klägerin zu 2 deshalb keine Schadensersatzansprüche habe, könnten solche auch nicht auf die Klägerin zu 1 übergehen.

Das Gericht habe Beweisanträge der Beklagten hinsichtlich entscheidungserheblicher nautischer Tatsachen übergangen und die Zeugenaussagen hinsichtlich der Funkabsprache rechtsfehlerhaft gewürdigt. Es habe richtigerweise über die Frage der Rechtzeitigkeit der Backbord-Backbord Weisung Beweis erheben müssen; dann hätte sich ergeben, dass das FGKS „Thurgau Prestige“ ausreichend Zeit für die Befolgung der Weisung gehabt habe. Es handle sich hier nicht um einen Fall, in dem der Bergfahrer gegen das Kursänderungsverbot verstoßen habe, vorliegend habe allein das FGKS „Thurgau Prestige“ eine Kursänderung vorgenommen und die Gefahr des Zusammenstoßes herbeigeführt. Zudem habe das Gericht unzulässigerweise die Beweiswürdigung vorweggenommen, indem es davon ausgegangen sei, dass letztendlich nicht festgestellt werden könne, ob durch eine Backbord-Backbord-Begegnung eine Kollision noch hätte verhindert werden können; das Gericht habe übersehen, dass es nicht nur um GPS-Daten gehe, sondern auch Radarbilder und Videomaterial ausgewertet worden seien. In gleicher Weise habe das Gericht unzulässigerweise die Beweiswürdigung hinsichtlich der Tatsachenfrage, ob bei Ausnutzung der Fahrinnenbreite ausreichend Raum für eine Steuerbord-Steuerbord-Begegnung vorhanden gewesen sei, vorweggenommen und die dazu angebotenen Beweise nicht erhoben. Auch habe das Gericht die Aussagen der Zeugen zur Frage der klägerseits behaupteten Steuerbord-Steuerbord-Funkabsprache einseitig und unvollständig gewürdigt, es habe die Widersprüche zwischen den Zeugenaussagen rechtsfehlerhaft als irrelevant angesehen. Bei richtiger Würdigung habe das Gericht nicht zu der Überzeugung gelangen können, dass es eine klare Funkabsprache mit einer Steuerbord-Steuerbord-Begegnung gegeben habe. Das Gericht habe rechtsirrig § 1.05 und § 6.04 RheinSchPV nicht angewandt und sich mit der entscheidungserheblichen Frage, ob die Schiffsführung des FGKS „Thurgau Prestige“ sich überhaupt hätte weigern dürfen, der Kursweisung des TMS „Alukard“ Folge zu leisten, nicht befasset. Es habe rechtsfehlerhaft die Beweislast dafür, ob die Funkabsprache einer Begegnung Backbord-Backbord rechtzeitig erfolgt sei und ob die Kollision durch eine solche Begegnung hätte verhindert werden können, bei der Beklagten verortet; die Beweislast dafür falle der Klägerseite zu. Besondere Umstände, mit denen der Talfahrer die Nichtbefolgung der Kursweisung zu rechtfertigen versuche, seien von diesem als Teil der Rechtfertigungsgründe seiner Nichtbefolgung zu beweisen. § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV sei mangels einer Kursänderung des TMS „Alukard“ ohnehin nicht einschlägig. Auch habe das Gericht fehlerhaft § 6.04 Nr. 3 RheinSchPV nicht angewandt, die Annahme, die Vor-

schrift sei bei unsichtigem Wetter nicht einschlägig, sei falsch, der Wortlaut sei eindeutig. Richtigerweise habe das Gericht einen Verstoß der Schiffsführung des FGKS „Thurgau Prestige“ gegen § 6.04 Nr. 5 RheinSchPV bejahen müssen mit der Folge, dass deren Schiffsführung das alleinige nautische Verschulden treffe.

Die Annahme, die Klägerin könne den Ersatz von Vermögensschäden verlangen, die Dritte infolge der Kollision erlitten haben, stelle eine Rechtsverletzung in ihrer krassesten Form dar, das Rechtsinstitut der Drittschadensliquidation sei nicht einschlägig, es handle sich nicht um eine anerkannte Fallgruppe der Drittschadensliquidation. Zudem regle das Deliktsrecht mit dem Tatbestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs die Frage eines möglichen Ersatzanspruchs abschließend, ein Konzernprivileg gebe es nicht. Vorliegend fehle es schon an einer Schadensverlagerung. Einen Anspruch auf Ersatz reiner Vermögensschäden ohne Rechtsgutsverletzung kenne das geltende Recht nicht.

Die Beklagte beantragt,

unter Abänderung des am 05.08.2021 verkündeten und im Tatbestand durch Beschluss vom 28.09.2021 teilweise berichtigten Urteil des Amtsgerichts Mannheim (Az. 31 C 2/21 RHSch) die Klage vollständig abzuweisen.

Die Klägerinnen beantragen,

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angegriffene Urteil. Die Klägerin zu 1 sei aktivlegitimiert, die Beteiligung der weiteren Versicherer an der Kaskopolice sei von der Gegenseite niemals bestritten worden, auch habe die Klägerin zu 1 unwidersprochen vorgetragen, dass sämtliche beteiligten Versicherer ihre Forderungen an die Klägerin abgetreten hätten und zum Beweis dafür Abtretungen vorgelegt; für die 2. Instanz sei höchstvorsorglich nochmals ausdrücklich klargestellt, dass auch A ihre sämtlichen Ansprüche aus der Havarie an die Klägerin zu 1 abgetreten habe. Auch habe die Klägerseite unwidersprochen vorgetragen, dass die führenden und beteiligten Versicherer entsprechend ihrer Quote über den Versicherungsmakler S insgesamt 342.922,72 EUR gezahlt haben. Die Versicherungspolice unterliege insgesamt dem Recht der Niederlande, wie sich bereits aus dem 1. Blatt der als Anlage K 14 vorgelegten Versicherungspolice ergebe.

Auch die Klägerin zu 2 sei aktivlegitimiert, das Rheinschiffahrtsgericht habe zu Recht festgestellt, dass die rein organisa-

torische Verteilung der verschiedenen Geschäftsbereiche beim Betrieb eines Fahrgastschiffes nichts daran ändere, dass im Rahmen des Nutzungsverlustes Ersatz für den Betriebsausfallschaden in voller Höhe zu zahlen sei, der Schädiger dürfe nicht besser gestellt werden, nur weil der Eigentümer den vollständigen Betrieb des Schiffes nicht selbst durchführe. Im vorliegenden Fall sei es nun so, dass zufällig die Nutzungsmöglichkeiten an dem FGKS „Thurgau Prestige“ auf verschiedene Rechtspersonen verteilt seien, sodass der dem Eigentümer ohne Zweifel geschuldete Ersatz entgangener Einnahmen hier nicht beim Eigentümer eingetreten sei, der Eintritt des Schadens bei der T sei also zufällig. Es sei gleichgültig, ob sich der Schaden auf verschiedene Rechtspersonen verteile, der Schädiger werde ohne erkennbaren Grund besser gestellt, wenn er aus der zufälligen Verlagerung der Einnahmen aus dem Betrieb des Schiffes auf verschiedene Rechtspersonen einen Vorteil ziehen würde. Die Klägerin zu 2 könne deshalb Zahlung an sich selbst verlangen, den der Beklagten obliegenden Nachweis, dass die Geltendmachung des Anspruches der Tochterunternehmen durch sie – die Klägerin zu 2 – nicht deren Wille entspreche, habe diese nicht geführt und zwar unabhängig von der höchstvorsorglich ausgesprochenen Abtretung der Tochterunternehmen an die Klägerin zu 2. Im Interesse der Prozessökonomie seien die Abtretungen der Tochtergesellschaften an die Klägerin zu 2 erfolgt, hilfsweise werde der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen gegebenenfalls die Forderungen auf Zahlung an die Klägerin zu 2 und die beiden Tochtergesellschaften aufsplitten.

Die Zeugen hätten in vielen auch nebensächlichen übereinstimmend die Details die Funkabsprache Steuerbord-Steuerbord bestätigt. Der in unterschiedlicher Form geäußerten Einlassung der Beklagten und des Lotsen H habe das Gericht keinen Glauben schenken können, dieser habe seine Schifferkollegen verächtlich gemacht und keinesfalls eine Backbord-Backbordbegegnung über Funk abgesprochen. Eine solche Begegnung sei auch unproblematisch möglich gewesen, die Havarie sei allein darauf zurückzuführen, dass das TMS „Alukard“ bei einer Entfernung von 100 m in der verbleibenden Zeit von 14 Sekunden seinen Kurs nicht nach Backbord, sondern nach Steuerbord verändert habe und somit genau in den Weg des Talfahrers gefahren sei. Die Änderung der ursprünglichen Weisung sei viel zu spät erfolgt, damit nicht rechtmäßig und nicht zulässig gewesen. In Übereinstimmung mit einer jahrzehntelangen Rechtsprechung gehe das Rheinschiffahrtsgericht davon aus, dass es zur Darlegungs- und Beweislast des Bergfahrers stehe, dass die behauptete

Weisung so frühzeitig und rechtzeitig gegeben wurde, dass die Begegnung in dieser Weise ohne jedes Risiko und ohne Gefahr möglich gewesen sei, und der Talfahrt ein entsprechend der rechtzeitigen Weisung geeigneter Weg freigelassen wurde. Zu Recht habe das Gericht auch nicht einfach die Meinung des Parteisachverständigen der Beklagten übernommen, nach der eine Kollision durch ein Manöver des letzten Augenblicks zu verhindern gewesen sein solle. 100 m Abstand und ein Zeitraum von 14 Sekunden sei bei einer Differenzgeschwindigkeit beider Schiffer von über 25 km/h eindeutig viel zu kurz gewesen.

Die Verklarungsakten sowie die Strafakten des Amtsgerichts Mannheim – Schiffahrtsgericht – Az.: 50 Ds Amtsgerichts Mannheim, Az.: 30 UR 111/20404 J5 41974/19 BSch (2), lagen vor und waren Gegenstand der Erörterungen.

B.

Die Berufung der Beklagten ist zulässig und insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und auch im Übrigen statthaft. Der Wert der Beschwer übersteigt auch den Betrag von 20 Sonderziehungsrechten (Art. 37 i. V. m. Art. 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20.11.1963, künftig: revidierte Mannheimer Akte).

Das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe ist zur Entscheidung über die Berufung berufen (Art. 37, 38 der revidierten Mannheimer Akte), obwohl diese Zuständigkeit nur für Berufungen über Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte eröffnet ist (Art. 37 i. V. m. Art. 34 der revidierten Mannheimer Akte), denn mit Beschluss vom 19.08.2021 (AS 1/163/164) wurde das Rubrum des Urteils vom 05.08.2021 einschließlich des Aktenzeichens dahin berichtigt, dass das Gericht als Rheinschiffahrtsgericht (und nicht als Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Mannheim) entschieden hat.

I.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat lediglich teilweise Erfolg.

1. Die Zulässigkeit der Klage der Klägerin zu 2 wird von der Beklagten zu Recht nicht bezweifelt, Bedenken gegen die Zulässigkeit dieser Klage sind auch nicht ersichtlich.

2. Bedenken gegen die Zulässigkeit der Klage der Klägerin zu 1 bestehen entgegen der Auffassung der Beklagten im Ergebnis ebenfalls nicht. Zwar weist die Beklagte zutreffend darauf hin, dass dem Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts zu der von diesem von Amts vorzunehmenden

Prüfung der Zulässigkeitsvoraussetzungen der Klage (§ 56 Abs. 1 ZPO) nichts zu entnehmen ist. Dies ist aber unschädlich, weil die Zulässigkeit der Klage betreffende Rügen nicht erhoben wurden und die vom Senat, der die Zulässigkeitsvoraussetzungen ohne Bindung an den Parteivortrag ebenfalls zu prüfen hat (Zöller/Althammer, Zivilprozessordnung, 34. Aufl. 2022, § 56 ZPO Rn. 2; MüKoZPO/Lindacher/Hau, 6. Aufl. 2020, ZPO § 56 Rn. 2, jw. m. w. Nachw.; vgl. auch BGH, Urteil vom 24.08.2016 – VIII ZR 182/15 – [juris Rn. 18]; Urteil vom 29. September 2017 – V ZR 19/16 – [juris Rn. 28] speziell zur Prozessstandschaft), vorgenommene Prüfung der von der Beklagten in der Berufung erhobenen Rügen die Zulässigkeit der von der Klägerin zu 1 erhobene Klage ergibt:

2.1 Zwar scheint die Formulierung der Klägerin zu 1, sie gehe aus abgetretenem und übergegangenem Recht vor, darauf hin zu deuten, dass entgegen den gesetzlichen Vorgaben (§ 253 Abs. 2 Nr. 3 ZPO, anwendbar nach Art. 38 Abs. 3 der revidierten Mannheimer Akte) offen bleibt, welche Ansprüche mit der Klage – gegebenenfalls in welcher Reihenfolge – verfolgt werden sollen. Allerdings bliebe dabei unbeachtet, dass im vorliegenden Fall gerade nicht unklar bleibt, inwieweit sie ihr Klagebegehren aus einem Anspruchsübergang oder aus einer Abtretung herleiten will. Denn aus dem Zusammenhang des Vorbringens wird deutlich (zur Berücksichtigung dieses Umstands z. B. BGH, Urteil vom 21. März 2018 – VIII ZR 68/17 – [juris Rn. 27, 31]), dass die Klägerin zu 1 ihre Ansprüche auf einen Anspruchsübergang insoweit stützt, als sie selbst als Versicherer Leistungen an Ihren Versicherungsnehmer erbracht hat, und im Übrigen sich auf eine Abtretung der Ansprüche stützt, die aufgrund der Zahlung der Versicherungsleistung durch ihre Mitversicherer auf diese übergegangen sind. Der Fall einer gleichzeitigen und gleichrangigen Geltendmachung der aus Rechtsgründen zu unterscheidenden Ansprüche aufgrund eines Anspruchsübergang und einer Abtretung, was unzulässig wäre (BGH, Beschluss vom 24. März 2011 – I ZR 108/09 – [juris Rn. 10ff.]; Urteil vom 21. November 2017 – XI ZR 180/15 – [juris Rn. 8]), liegt deshalb nicht vor.

2.2 Zwar hat die Klägerin zu 1 mit Schriftsatz vom 24.06.2021 vortragen lassen, „sie (gemeint ist die Klägerin zu 1) gehe als führender Versicherer einer Police unter Beteiligung zahlreicher Versicherer gemäß Führungsklausel im eigenen Namen für die beteiligten Versicherer vor und habe sich höchst vorsorglich und zusätzlich die Ansprüche sämtlicher beteiligter Versicherer abtreten lassen“ (dort Seite 1 [AS 1/107]), was die Frage aufzuwerfen geeignet war, ob sie nunmehr die An-

sprüche (soweit sie nicht bereits aufgrund ihrer Zahlung auf sie übergegangen waren) „für die übrigen Versicherer“, also in gewillkürter Prozessstandschaft, und hilfsweise aufgrund einer Abtretung geltend machen will. Allerdings haben die Klägerinnen im folgenden Schriftsatz vom 19.07.2021 dann erneut vorgetragen, der führende Versicherer (die Klägerin zu 1) gehe aus eigenem und abgetretenem Recht der beteiligten Versicherer vor (Seite 2 [AS 1/114]). Dies lässt – noch hinreichend – den Schluss zu, dass die Formulierung im Schriftsatz vom 24.06.2021 lediglich sprachlich und begrifflich unscharf war und die Klägerin zu 1 ihre Prozessführungsbefugnis nicht (auch) aus einer gewillkürten Prozessstandschaft herleiten wollte. Für diese Deutung spricht auch, dass die Parteien diese Problematik unter der für die Zulässigkeitsprüfung unerheblichen Fragestellung der Aktivlegitimation erörtern. Unter Berücksichtigung allgemein anerkannter Auslegungsgrundsätze, wonach – auch bei anwaltlicher Vertretung – im Zweifel das als gewollt anzusehen ist, was nach den Maßstäben der Rechtsordnung vernünftig ist und der recht verstandenen Interessenlage der erklärenden Partei entspricht (z. B. BGH, Urteil vom 21. März 2018 – VIII ZR 68/17 – [juris Rn. 31]), besteht daher keine Veranlassung, eine zur Unzulässigkeit führende Unklarheit hinsichtlich der Bestimmung des Streitgegenstandes anzunehmen.

2.3 Selbst wenn man dem nicht folgen wollte, wäre die Klage zulässig, denn die Klägerin zu 1 hat im Berufungsrechtszug deutlich gemacht, dass „sämtliche Regressforderungen aus übergegangenem Recht der beteiligten Versicherer durch Abtretung an die Klägerin übergegangen sind“ (Schriftsatz vom 30.11.2021, Seite 4 [AS 11/53]) und dass der Forderungsübergang auf die Versicherer durch eine *cessio legis* erfolgte (a. a. O., Seite 5 [AS 11/54 f.]), und dadurch den Streitgegenstand hinreichend bestimmt, was – selbst wenn man eine Unzulässigkeit der Klage im 1. Rechtszug aufgrund der Ausführungen im Schriftsatz vom 24.06.2021 annehmen wollte – im Berufungsrechtszug noch zulässig ist und zur Zulässigkeit der Klage führte, da die Zulässigkeit der Klage – lediglich – zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz vorliegen muss (BGH, Beschluss vom 5. August 2020 – VIII ZB 18/20 – [juris Rn. 15]; Beschluss vom 1. Juni 2017 – III ZB 77/16 – [juris Rn. 9]; Urteil vom 19. März 1987 – III ZR 2/86 – [juris Rn. 12]). Letzte Zweifel insoweit werden zudem dadurch beseitigt, dass die Klägerin zu 1 sich ausdrücklich die Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts, sie sei Inhaberin der geltend gemachten Forderung aufgrund eines Forderungsübergangs auf sie und im Übrigen durch Abtretungen (Urt. S. 10), zu eigen macht (Schriftsatz

vom 30.11.2021, Seite 4 [AS 11/53]), und auch damit jedenfalls den Gegenstand des Berufungsverfahrens klar bestimmt hat (BGH, Urteil vom 11. Mai 1995 – I ZR 86/93 – [juris Rn. 25]).

2.4 Nur der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die von der Beklagten gegen die Aktivlegitimation der Klägerin zu 1 geführten Angriffe und die darauf gestützte Schlussfolgerung, die Klage der Klägerin zu 1 habe als unzulässig abgewiesen werden müssen (Berufungsbegründung Seite 5 [AS 11/20]), – offensichtlich – verfehlt sind, denn die Frage der Aktivlegitimation ist keine, die die Zulässigkeit einer Klage berühren könnte. Die Aktivlegitimation ist vielmehr ausschließlich im Rahmen der Begründetheit zu prüfen. Aus den gleichen Gründen wären die Ausführungen der Klägerinnen zur Aktivlegitimation der Klägerin zu 1 (Schriftsatz vom 30.11.2021, Seite 1ff. [AS 11/ 50 ff.]) ungeeignet, die Zulässigkeit der Klage zu begründen.

II.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat – jedenfalls im Ergebnis – zu Recht angenommen, dass die Beklagte der Klägerin zu 1 wegen der Beschädigung des FGKS „Thurgau Prestige“ Schadensersatz schuldet.

1. Die Klägerin zu 1 ist Inhaberin der Schadensersatzansprüche der Geschädigten aufgrund des Unfallereignisses, denn die Ansprüche der Geschädigten sind zum einen auf sie in dem Umfang übergegangen, in dem sie selbst aufgrund des Versicherungsvertrags Zahlungen an die geschädigte Versicherungsnehmerin geleistet hat, und im Übrigen aufgrund der Abtretung durch die übrigen am Versicherungsvertrag beteiligten Versicherungen, auf die ihrerseits die Ansprüche der Geschädigten durch Zahlung übergegangen sind und die diese Ansprüche durch Abtretung auf die Klägerin zu 1 übertragen haben.

1.1 Dass die Klägerin zu 1 Kaskoversicherer der geschädigten Eigentümerin ist, steht aufgrund des als Anlage K 14 vorgelegten Versicherungsvertrags („Binnenvaart cascoverzekering 5549.146890“) fest; ebenso steht aufgrund dieses Vertrags fest, dass sie an dem Gesamtversicherungsvertrag mit einem Anteil von 25 % beteiligt ist (AH KL 1, AS 38), was die Beklagte ebenso wenig in Abrede stellt wie dass an die Versicherungsnehmerin Versicherungsleistungen (einschließlich Expertisekosten) in einer Gesamthöhe von EUR 342.922,72 erbracht wurden. Aufgrund dieser Zahlung ist der Anspruch der Versicherungsnehmerin im Umfang des Anteils der Klägerin zu 1 (25 %) auf diese

kraft *cessio legis* nach niederländischem Recht (Art. 962 1. Burgerlijk Wetboek Boek 7) übergegangen.

Dass diese Vorschrift anwendbar ist, stellt die Beklagte zu Recht nicht in Abrede. Die Anwendung der Norm ergibt sich aus Art. 19 VO (EG) 864/2007, Rom-II-VO, denn die Versicherungsnehmerin der Klägerin zu 1 hatte – wie noch zu zeigen sein wird – einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte, den die Klägerin zu 1 aufgrund ihrer sich aus dem Versicherungsvertrag (Binnenvaart cascoverzekering) ergebenden Verpflichtung zu befriedigen hatte. Für diesen Versicherungsvertrag gilt nach Art. 7 Abs. 1, Abs. 2 VO (EG) 593/2008, Rom-1-VO, niederländisches Recht, denn die Vertragsparteien haben ihrem Rechtsverhältnis die „Nederlandse Beurs-cascolpolis voor de binnenvaart 2006“ zugrunde gelegt, die in ihrem Art. 19 ausdrücklich die Regelung enthält, dass niederländisches Recht gelten soll („Deze verzekering wordt beheerst door Nederlandse recht“; vgl. AH KL 1118). Diese Rechtswahl ist wirksam (Art. 3 Abs. 1, 7 Abs. 2 [1] Rom-1-VO), die Beschränkungen der Rechtswahl aus Art. 7 Abs. 2 [2] Rom-1-VO greifen vorliegend nicht, weil es sich bei dem versicherten Risiko um ein Großrisiko im Sinne von Art. 7 Abs. 2 [1] Rom-1-VO handelt (vgl. Art. 13 Nr. 27 RL 2009/138/EG Solvabilität 11-RL i. V. m. Anhang 1 A. 6.; ebenso auch die vorangegangene Regelung in Art. 5 d) RL 73/239/EWG 1. Schadensversicherungs-RL i. V. m. Anhang A. 6.).

Selbst wenn man dem nicht folgen wollte, ergäbe sich die Anwendung des niederländischen Rechts aus Art. 7 Abs. 2 [2] Satz 2 Rom-1-VO, denn die bereits genannten Umstände in Verbindung mit der Abfassung der Vereinbarung in niederländischer Sprache und die Beteiligung von Versicherungen, die mehrheitlich ihren Sitz in den Niederlanden haben, ergeben, dass der Versicherungsvertrag eine offensichtlich engere Bindung zu den Niederlanden hat, weshalb es hier keiner Entscheidung darüber bedarf, ob dies schon daraus folgt, dass die „führende“ Versicherung, die Klägerin zu 1, ihren Sitz in den Niederlanden hat (Art. 7 Abs. 2 [2] Satz 1 Rom-1-VO), oder ob, wie die Beklagte – zu Unrecht – meint, es für die Einordnung des Versicherungsvertrags auf den jeweiligen Sitz der daran beteiligten Versicherungen ankommt (AS/II 20).

1.2 Die aufgrund der Zahlung der Versicherungssumme auf die Mitversicherer übergangenen Ansprüche kann die Klägerin zu 1 aufgrund der Abtretungen fordern. Der Forderungserwerb der Zedenten ergibt sich aus Art. 19 Rom-II-VO i. V. m. Art. 962 1. Burgerlijk Wetboek Boek 7. Insoweit kann auf die voranstehenden Ausführungen zum Forderungserwerb

durch Leistungserbringung durch die Klägerin zu 1 verwiesen werden; für den Forderungserwerb gilt – wie gezeigt – einheitlich niederländisches Recht.

Dass Abtretungen durch die Mitversicherer erfolgt sind, hat die Beklagte nach Vorlage der Abtretungserklärungen (Anl. K 9) nicht bestritten, auch zu der erstmals im Berufungsrechtszug vorgelegten Abtretungserklärung der A (Schriftsatz vom 30.11.2021, Seite 4 [AS 11/53]) hat sich die Beklagte nicht geäußert, insbesondere nicht die darin enthaltene Abtretung bestritten. Ebenso wenig wurde bestritten, dass die von der Klägerin zu 1 angeführten Zedenten (im Berufungsrechtszug ausdrücklich namentlich aufgeführt, Schriftsatz vom 30.11.2021, Seite 2 ff. [AS 11/51 f]) Mitversicherer des Versicherungsvertrags sind. Das Bestreiten der Beklagten bezog sich allein auf einen Forderungsübergang nach dem Recht der Niederlande und auf den Hinweis, dass der Versicherungsvertrag keine rechtsgeschäftliche Abtretungsvereinbarung enthalte (Schriftsatz vom 26.07.2021, Seite 5 [AS/1 122]). Auch im Berufungsrechtszug beschränkt sich die Beklagte auf die Rüge der fehlerhaften Anwendung niederländischen Rechts verbunden mit der Annahme, nach Art. 7 Abs. 2 Rom-1-VO sei für die Abtretung das Recht am Sitz der jeweiligen Versicherung maßgebend (Berufungsbegründung Seite 5 [AS 11/20]). Das Vorbringen der Beklagten, prozessführungsbefugt sei allein das Tourismusunternehmen Thurgau Trave/ AG als Ausrüster des FGKS „Thurgau Prestige“ (Schriftsatz vom 20.01.2022, Seite 2 [AS 11/81]; ebenso Seite 4/5 [AS 11/83/84]), betrifft lediglich die Frage, ob die Zedenten Inhaber der Forderungen waren, nicht hingegen die an dieser Stelle allein entscheidende Frage, ob – ungeachtet des Bestehens einer Forderung der Versicherungsnehmerin gegen die Beklagte – eine Abtretungserklärung vorliegt.

Noch zutreffend ist der Hinweis der Beklagten, dass sich das Rechtsstatut der Abtretung nach Art. 14 Abs. 2 Rom-1-VO richtet, weil Art. 19 Rom-II-VO keine eigenständige Regelung über die Übertragung von kraft Gesetzes übergangenen Ansprüchen enthält und auch die Verordnung im Übrigen die rechtsgeschäftliche Übertragung von Forderungen aus außervertraglichen Schuldverhältnissen nicht regelt. Die Beklagte übersieht jedoch, dass Art. 14 Abs. 2 Rom-1-VO hinsichtlich des anwendbaren Rechts an das Recht anknüpft, dem die übertragene Forderung unterliegt, mithin hier das Recht der Bundesrepublik Deutschland. Denn das auf das außervertragliche Schuldverhältnis anwendbare Recht ist nach Art. 4 Abs. 1 Rom-II-VO das Recht des Staates, in dem der Schaden eingetreten ist, also der Staat, in dem die Sache beschädigt

wurde (Erwägungsgrund (18) S. 2), bei dem hier gegebenen Unfall auf dem Rhein bei Speyer mithin deutsches Recht (vgl. EuGH, Urteil vom 10. Dezember 2015– C-350114 – [juris Rn. 25]; Urteil vom 10. März 2022 – C-498120 – [juris Rn. 59]; MüKoBGB/Junker, 8. Aufl. 2021, Rom II-VO Art. 4 Rn. 20). Der Übergang der Forderung aufgrund der Zahlung der Versicherungsleistung ändert an der Rechtsnatur der Forderung nichts, dies führt insbesondere nicht dazu, dass die danach übergangene Forderung nunmehr einem anderen Forderungsstatut unterfällt. Auf das für den Sitz der jeweiligen Versicherer maßgebliche Recht kommt es deshalb nicht an. Dass die Abtretungserklärungen nach dem maßgeblichen deutschen Recht zum Übergang der Forderungen auf die Klägerin zu 1 führten (§ 398 BGB), bezweifelt die Beklagte zu Recht nicht, Umstände, die einem Forderungsübergang entgegenstehen könnten, sind auch nicht ersichtlich.

2. Ein Forderungserwerb der Klägerin zu 1, sei es im Wege der *cessio legis*, sei es im Wege der Abtretung, scheidet entgegen der Auffassung der Beklagten auch nicht daran, dass der Klägerin zu 2, der Versicherungsnehmerin aus den Versicherungsvertrag, keine Schadensersatzansprüche aus dem Unfallereignis vom 19.12.2019 zustehen, denn der Klägerin zu 2, die unstreitig Eigentümerin des FGKS „Thurgau Prestige“ ist, stehen aufgrund der Verletzung ihres Eigentums Schadensersatzansprüche gemäß § 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 6.03 3., 6.04 1. und 4., 6.30, 6.32 2. sowie 1.04 RheinSchPV, §§ 92, 92b, 92d, 2 Abs. 1, 3 BinSchG zu. Die Auffassung der Beklagten, dass gemäß § 2 BinSchG Ansprüche wegen der Beschädigung des FGKS „Thurgau Prestige“ allein der Fa. T, der Ausrüsterin dieses Binnenschiffes, zustünden, überzeugt nicht.

2.1 Im Ausgangspunkt zutreffend weist die Beklagte darauf hin, dass gemäß § 2 Abs. 1 BinSchG derjenige, der ein ihm nicht gehörendes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet (Ausrüster), Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes angesehen wird und mithin – grundsätzlich – für die Dauer des Ausrüsterverhältnisses Dritten gegenüber als Schiffseigentümer angesehen wird und dessen Rechte und Pflichten hat (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 15).

2.1.1 Dass die Fa. T Ausrüsterin ist, ergibt sich aus dem unstreitigen Parteivortrag. Denn Ausrüster im Sinne von § 2 BinSchG ist jede Person, die ein ihr nicht gehörendes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffsführer anvertraut. Der Ausrüster muss im eigenen

Namen das Schiff als selbständiger Unternehmer nutzen. Wird das Schiff einem Schiffsführer anvertraut, so ist der Schiffsverwender nur dann Ausrüster, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt (vgl. BGH, Urteil vom 26. November 1956 – II ZR 323/55 – [juris Rn. 14] = BGHZ 22, 197 ff.; Senat, Urteil vom 01. Februar 2008 – 22 U 1/07 BSch – ZfB 2008, Sammlung Seite 1985 ff [juris Rn. 31]; Schifffahrtsoberbergericht Köln, Urteil vom 18. Januar 2005 – 3 U 117/04 BSch – ZfB 2006, Sammlung Seite 53 f [juris Rn. 20]). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt, denn unstreitig stellt die Klägerin zu 2 als Schiffseigentümerin das FGKS „Thurgau Prestige“ der Fa. T im Rahmen eines Bareboat-Chartervertrags zur Verfügung, wobei das nautische Personal und sonstige Personal nicht von der Klägerin zu 2, sondern von 2 Tochtergesellschaften gestellt wird. Der Umstand, dass die Klägerin zu 2 diese Gestaltung aus „organisatorischen Gründen“ gewählt hat und sie deshalb – nach ihrem Verständnis – „bei wirtschaftlicher Betrachtung ein bemanntes Schiff mit Service-Personal zur Verfügung stelle“, ändert nichts daran, dass der Schiffsführer gerade nicht in den Diensten der Klägerin zu 2 steht und auch sonst nicht von ihr gestellt wurde, sondern vielmehr von der Fa. T beauftragt und von dieser mit der Führung des Schiffes betraut wurde, mithin dessen Tätigkeit von dem Weisungs- und Direktionsrecht dieser Firma abhängig ist. Dem Umstand, dass die Fa. T mit dem Schiffsführer (und dem sonstigen nautischen Personal) kein eigenes Beschäftigungs- oder Arbeitsverhältnis begründet hat, sondern sich anderer Formen der Personalbeschaffung und Personalüberlassung bedient, trägt keine abweichende Beurteilung. Maßgeblich sind die tatsächlichen Umstände (BGH, Urteil vom 16. Mai 1974 – II ZR 104/72 – [juris Rn. 5]; Urteil vom 16. Dezember 1996 – II ZR 268/95 – ZfB 1997, Sammlung Seite 1658 f [juris Rn. 10]; Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschifffahrtsfrachtrecht, 2009, § 3 Rn. 59; vgl. auch Senat, Urteil vom 01. Februar 2008 – 22 U 1/07 BSch – ZfB 2009, Sammlung Seite 1985 ff [juris Rn. 32]), weshalb es insbesondere unter Berücksichtigung moderner Gestaltungen der Personalüberlassung und der Personalbeschaffung nicht auf den formalen Aspekt des Abschlusses eines Dienst- oder Arbeitsvertrags ankommen kann (wie hier Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschifffahrtsfrachtrecht, 2009, § 3 Rn. 61; von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 13).

2.1.2 Umstände, die im vorliegenden Fall der Annahme, die Fa. T sei Ausrüsterin, entgegenstehen könnten, haben die Klägerinnen (und auch die Beklagte) nicht

aufgezeigt, insbesondere wurden keinerlei Anhaltspunkte dafür aufgezeigt, dass diese das FGKS „Thurgau Prestige“ nicht wie eine Schiffseignerin verwendet.

2.2 Die Ansicht der Beklagten, gemäß § 2 BinSchG könne deshalb allein die Ausrüsterin die Ansprüche der Eigentümerin aufgrund der Beschädigung des Schiffes geltend machen, überzeugt nicht.

2.2.1 Bereits der Wortlaut der Vorschrift gibt zu dieser Annahme keine Veranlassung, denn der Umstand, dass der Ausrüster als Schiffseigner angesehen wird, beinhaltet keine Regelung dahin, dass der Eigentümer eines Schiffes aus dieser Rechtsposition verdrängt werden soll. Dies folgt schon daraus, dass der Ausrüster Dritten gegenüber als Schiffseigner (nur) im Sinne dieses Gesetzes angesehen wird, die gesetzlich angeordnete Gleichstellung also auf die Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes begrenzt ist, die an die Stellung als Schiffseigner anknüpfen. Besondere Regelungen betreffend das Eigentum an einem Binnenschiff lassen sich dem Gesetz nicht entnehmen. Dieses trifft lediglich Regelungen für einen Eigentümer, der ein Binnenschiff selbst zur Schifffahrt verwendet, und trägt damit dem besonderen Regelungsbedarf, der aus dieser Verwendung folgt, Rechnung. Dieser besondere Regelungszweck trägt auch die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner, denn maßgeblicher Gesichtspunkt für die Gleichstellung ist die Verwendung zur Binnenschifffahrt (§ 2 Abs. 1 BinSchG) gleich einem Eigentümer. Die Gleichstellung des Ausrüsters mit einem Schiffseigner im Sinne von § 1 BinSchG führt zunächst lediglich dazu, dass der Ausrüster den Schiffseigentümer aus seiner Stellung als Schiffseigner (§ 1 BinSchG) verdrängt (Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschifffahrtsfrachtrecht, 2009, § 3 Rn. 65) und ihn im Rahmen des Binnenschifffahrtsrechts die gleiche Verantwortung wie den Schiffseigner trifft. Deshalb ist anerkannt, dass die Bedeutung dieser Norm vor allem auf dem Gebiet der Passivlegitimation liegt, der Ausrüster soll sich seiner Verantwortung nicht schon dadurch entziehen können, dass er auf sein fehlendes Eigentum verweist (von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 2, 15; auch Rabel/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 477 HGB Rn. 2). Dies wird besonders deutlich in der Regelung von § 92b BinSchG, die eine Haftung des Schiffseigners für schuldhaftes Verhalten der Besatzung anordnet, denn diese Haftung soll auch den Ausrüster treffen, der ebenso wie der Schiffseigner für das Verschulden der von ihm eingesetzten Besatzung haften soll. Die daneben bestehenden Rechtsposition des Eigentümers des Schiffes bleibt unberührt, dieser bleibt

sowohl im Verhältnis zum Ausrüster als auch im Verhältnis zu Dritten allein verübungsberechtigter Eigentümer (von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 18, 21), verliert also seine sich aus dem Eigentum ergebenden Befugnisse nicht; auch seine Haftung entfällt nicht vollständig (vgl. § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG). Der Regelungsgehalt der Vorschrift beschränkt sich vielmehr auf die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner im Sinne von § 1 BinSchG, weshalb lediglich gesetzliche Regelungen betroffen sind, die an die Stellung als Schiffseigner anknüpfen (vgl. auch Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschifffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 2 Rn. 65).

2.2.2 Dass Ansprüche des Eigentümers unberührt bleiben, entspricht auch der in der Rechtsprechung vertretenen Auffassung. So hat die Berufungskammer der Zentralkommission im Urteil vom 07.12.2015 (Az.: 504 Z 7/15) Ansprüche der Eignerin, die kraft Abtretung auf den führenden Versicherer eines Konsortiums von Schiffsversicherern übergegangen sind, neben Ansprüchen, die dem Ausrüster zustehen, für berechtigt erachtet und damit die von der Beklagten befürwortete ausschließliche Befugnis des Ausrüsters, Ansprüche aus Eigentum geltend zu machen, verneint. Auch auf Schuldnerseite ist anerkannt, dass die Haftung als Ausrüster neben die Haftung als Eigner/Eigentümer treten kann, die Haftung des Ausrüsters mithin die Haftung des Eigners nicht ausschließt (Berufungskammer der Zentralkommission Urteil vom 25.10.2004 – 425 Z 5/04 -; Berufungskammer der Zentralkommission Urteil vom 07.12.2015 – 504 Z 7/15 -; Schifffahrtsoberbergericht Karlsruhe, Ur. v. 31.08.2009 – 22 U 7/09 BSch -).

2.2.3 Die von der Beklagten angeführten Fundstellen in Rechtsprechung und Literatur tragen ihre Auffassung nicht: Dem Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 18. März 2013 (Az. 473 Z 1/13) lässt sich nicht entnehmen, dass der Eigentümer eines Schiffes nicht mehr berechtigt ist, Schadensersatzansprüche aus der Verletzung seines Eigentums geltend zu machen, mit dieser Frage befasst sich die Entscheidung überhaupt nicht. Insbesondere kann dies nicht dem Umstand entnommen werden, dass die Berufungskammer der Zentralkommission Ansprüche des klagenden Ausrüsters auf der Grundlage einer Eigentumsverletzung erörtert hat (Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Urteil vom 18. März 2013 – 473 Z 1/13 – [juris Rn. 29 f.]), denn dies setzt nicht voraus, dass der Eigentümer solche Ansprüche nicht mehr verfolgen kann, da ein Nebeneinander beider Befugnisse ohne

weiteres möglich ist. Auch der Formulierung bei Ramming, „dem Ausrüster stehen nach § 2 Abs. 1 BinSchG auch alle Ansprüche eines Schiffseigners gegen Dritte zu“ (Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 2 Rn. 70), lässt sich nicht entnehmen, dass der Ausrüster den Eigentümer aus seiner Rechtsposition vollständig verdrängt und die aus Eigentum folgenden Schadensersatzansprüche ausschließlich dem Ausrüster zugewiesen werden, zumal Schadensersatzansprüche nach § 823 BGB nicht an die Eigenschaft als Schiffseigner anknüpfen und der Eigentümer lediglich aus seiner Stellung als Schiffseigner verdrängt wird (Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 2009, § 3 Rn. 65). Auch nach dieser Auffassung bleibt somit ein Nebeneinander von Ansprüchen des Eigentümers und des Ausrüsters möglich. Das gleiche gilt für die Ausführungen bei von Waldstein/Holland (Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 15); der Umstand, dass der Ausrüster die Rechte eines Schiffseigners hat, bedeutet nicht, dass der Eigentümer seine Rechte verloren hat. Zwar hat, worauf die Beklagte hinweist, das Amtsgericht Hamburg mit Beschluss vom 15.03.2010 (Az.: 304 T 50/09) die Auffassung vertreten, der Eigentümer eines Schiffes könne grundsätzlich nicht neben dem Ausrüster Schadensersatz nach einem Schiffszusammenstoß geltend machen (HmbSchRZ 2011,156), dies jedoch nicht begründet und die vom Amtsgericht Hamburg angeführte Fundstelle (jetzt Rabe/Bahnsen/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 477 Rn. 21) belegt einen Ausschluss von Ansprüchen des Eigentümers nicht. Denn dort ist lediglich ausgeführt, dass der Ausrüster alle Ansprüche aus der Verwendung des Schiffes geltend machen könne und dass er Inhaber deliktischer Ansprüche auf Ersatz von Nutzungsausfall sei, nicht aber dass dem Eigentümer keine Ansprüche mehr zustehen. Auch die dort zitierten Entscheidungen belegen einen Ausschluss der Ansprüche des Eigentümers nicht: Das OLG Düsseldorf (Urteil vom 27. November 2014 – 1–22 U 113/14 –) prüft lediglich Schadensersatzansprüche der dortigen Klägerin auf werkvertraglicher Grundlage gemäß §§ 634 Nr. 4, 280 Abs. 1 BGB, ohne den Ausschluss von Schadensersatzansprüchen eines Eigentümers eines Binnenschiffes auch nur anzusprechen. Das gleiche gilt für die in der Kommentarfundstelle ebenfalls angeführten Entscheidungen der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (Urteil vom 18. März 2013 – 473 Z 1/13 –, juris) und des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar (Urteil vom 6. Oktober 2011 – 4 C 4/11 BSchRh –) denn aus dem Umstand, dass in beiden Entscheidungen auf die Klage von Ausrüstern Ansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB geprüft

werden, lässt sich lediglich herleiten, dass aufgrund der Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner auch jenem solche Ansprüche zustehen sollen; Anhaltspunkte dafür, dass diesen Entscheidungen zugleich zu entnehmen sein könnte, dass dem Eigentümer deshalb keine Ansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB zustehen, fehlen, zumal solche Ansprüche nicht geprüft wurden, dies deshalb auch nicht zu entscheiden war. Diese Frage wurde durch die Anerkennung der Berechtigung des Ausrüsters zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aus § 823 Abs. 1 BGB auch nicht mit entschieden, denn das Gesetz hält Regelungen für eine Mehrheit von Anspruchsinhabern (Gläubigern) bereit (§§ 428 ff. BGB), sodass es rechtlich ohne weiteres möglich ist, einen Anspruch aus der (Substanz-) Verletzung des Eigentums sowohl dem Eigentümer als auch dem Ausrüster zuzuweisen.

Schließlich ergibt sich auch aus der Regelung in § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG, dass der Eigentümer eines Schiffes nicht vollständig aus seiner Rechtsposition verdrängt wird und sich die Gleichstellung in § 2 Abs. 1 BinSchG auf die Sondervorschriften des Binnenschiffahrtsrechts beschränkt, denn diesem wird die dem Schiffseigner vorbehaltene Möglichkeit der Haftungsbeschränkung (§ 4 Abs. 1 BinSchG) ebenfalls eingeräumt, er insoweit dem Schiffseigner gleichgestellt wird.

Angesichts dessen lässt sich der von der Beklagten postulierte Übergang der Schadensersatzansprüche aus der Verletzung des Eigentums am FGKS „Thurgau Prestige“ auf den Ausrüster unter gleichzeitigem Ausschluss von Ansprüchen der Eigentümerin des Schiffes aus der gesetzlichen Regelung nicht herleiten, zumal ein solcher Ausschluss auch im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG problematisch wäre, da die Schadensersatzansprüche aus Eigentum dem grundrechtlichen Schutz unterfallen (vgl. Dürig/Herzog/Scholz/Papier/Shirvani, 99. EL September 2022, GG Art. 14 Rn. 322) und ein aus § 2 Abs. 1 BinSchG hergeleiteter Entzug dieser Rechtsposition den Anforderungen an die Rechtfertigung als Bestimmung von Inhalt und Schranken aus Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG kaum genügen dürfte, denn schutzwürdige Interessen, insbesondere öffentliche Interessen, die einen derartigen Entzug der Eigentümerbefugnisse rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich (vgl. zur Rechtfertigung einer Inhalts- und Schrankenbestimmung Dürig/Herzog/Scholz/Papier/Shirvani, 99. EL September 2022, GG Art. 14 Rn. 422 ff.; Sachsl Wendt, GG, 9. Aufl. 2021, Art. 14 Rn. 70 if.).

3. Die Beklagte haftet der Klägerin zu 1 als Ausrüsterin (§ 2 Abs. 1 BinSchG) für die Beschädigung des Eigentums der Versicherungsnehmerin der Klägerin zu 1 an dem zu Tal fahrenden FGKS „Thurgau Prestige“ nach §§ 823 Abs. 1 BGB bzw. §§ 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6.03, 6.01, 6.30, 6.32 und 1.05 RheinSchPV, jeweils i. V. m. §§ 92 Abs. 1, 92b, 92d, 2 Abs. 1 BinSchG, wobei insoweit das Verschulden des an Bord TMS „Alukard“ tätigen Lotsen H dem Verschulden eines Besatzungsmitgliedes gleichsteht (§ 92d BinSchG). Grundlage der Haftung der Beklagten sind §§ 7 BinSchG, 823 Abs. 1 und 2 BGB, wobei die Verhaltenspflichten aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB sind (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff [juris Rn. 35]). Die Haftung ist nicht nach § 92a BinSchG ausgeschlossen, da der Zusammenstoß weder auf Zufall noch auf höherer Gewalt beruht.

3.1 Dass es zu einer Kollision zwischen dem FGKS „Thurgau Prestige“ und dem zu Berg fahrenden TMS „Alukard“ kam und dass dabei das FGKS „Thurgau Prestige“ beschädigt und mithin das Eigentum der Klägerin zu 2, der Versicherungsnehmerin der Klägerin zu 1, verletzt wurde, steht zu Recht außer Streit.

3.2 Maßgeblich für die Beurteilung, ob ein Sorgfaltsverstoß vorliegt, sind die Regeln über die Verhaltenspflichten beim Begegnen gemäß §§ 6.03 und 6.04 RheinSchPV (die Ausnahmen hiervon sind hier nicht von Interesse), da die Kollision bei Rhein-Kilometer 402,02 und mithin außerhalb eines Bereichs geregelter Begegnung (§ 9.04 RheinSchPV) stattfand. Daraus ergibt sich, dass der Bergfahrer (hier: TMS „Alukard“) dem Talfahrer (hier: FGKS „Thurgau Prestige“) den Weg zu weisen hatte und der Talfahrer diese Weisung befolgen musste, ungeachtet der Frage, ob die Kursweisung sachgemäß war und ob diese zeitiger hätte erfolgen können (vgl. BGH, Urteil vom 28.11.1988 – II ZR 28/88-, VersR 1989, 216). Erkennbare Missverständnisse, die für die bevorstehende Begegnung der Schiffe gefährlich werden können, sind unverzüglich aufzuklären (BGH, Urteil vom 09.11.1992 – II ZR 192/91 – [juris Rn. 11]). Außerdem gilt, dass die Festlegung des Begegnungskurses durch einen Bergfahrer grundsätzlich nur für den jeweils nächsten Talfahrer gilt (BGH, Urteil vom 19.02.1973 – II ZR 35/71 – [juris Rn.23; zu Ausnahmen Rn. 24]). Der dem Talfahrer gewiesene Weg muss allerdings für die Begegnung geeignet sein (6.04 1. RheinSchPV) und der Bergfahrer muss zusätzliche Zeichen geben, wenn er befürchten muss, dass der Talfahrer die Weisung nicht erkannt hat oder beachtet (§

6.04 4. RheinSchPV). Schließlich darf der Bergfahrer seinen Kurs nicht in einer Weise ändern, die zu einem Zusammenstoß führen könnte (§ 6.03 3. RheinSchPV), er darf insbesondere den Kurs des Talfahrers nicht kreuzen (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551; Urteil vom 25.11.1968 – II ZR 151/67 -, VersR 1969, 323, 324). Schließlich gebietet die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers (§ 1.05 RheinSchPV), einen Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt, auch wenn er mit der ursprünglichen Kursweisung in Widerspruch steht (BGH, Urteil vom 29.05.1972 – II ZR 118/70 – [juris Rn. 10]).

Die Kursweisung des Bergfahrers muss der Talfahrer nur dann nicht gegen sich gelten lassen und befolgen, wenn dieser ihm keinen geeigneten Weg freigelassen hat (§ 6.04 1. RheinSchPV) oder besondere Umstände eine Abweichung von der Kursweisung erlauben (§ 1.05 RheinSchPV). Die Voraussetzungen, unter denen eine Abweichung von der Kursweisung erlaubt ist, muss der Talfahrer beweisen (BGH, Urteil vom 28.11.1988 – II ZR 28/88 -, VersR 1989, 216). Diese grundsätzliche Beweislastverteilung gilt aber dann nicht mehr, wenn der Bergfahrer den Kurs des Talfahrers kreuzt und dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführt; in diesen Fällen obliegt es vielmehr dem Bergfahrer, sich zu entlasten und nachzuweisen, dass er dennoch einen geeigneten Weg freigelassen hat (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551; Urteil vom 25.11.1968 – II ZR 151/67-, VersR 1969, 323, 324).

Bei unsichtigem Wetter sind zudem die Vorgaben aus §§ 6.30, 6.32 RheinSchPV zu beachten, wonach anderen Fahrzeugen die für die Sicherheit notwendigen Nachrichten zu geben sind (§ 6.30 2. Satz 2 RheinSchPV); insbesondere ist, spätestens sobald ein entgegenkommendes Fahrzeug auf dem Radarbildschirm erkennbar ist, mit diesem über Funk die Vorbeifahrt abzusprechen (§ 6.32 2. a) RheinSchPV).

3.3Gegen diese Sorgfaltspflichten hat die Schiffsführung des TMS „Alukard“ in mehrfacher Weise verstoßen: Dabei ist der Senat nach § 529 Abs. 1 ZPO an die Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts gebunden, soweit keine konkreten Anhaltspunkte vorliegen, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung begründen und neue Feststellungen gebieten. Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Beweiswürdigung sind ein unrichtiges Beweismaß, Verstöße gegen Denk- und Naturgesetze oder allgemeine Erfahrungssätze, Widersprüche zwischen einer protokollierten Aussage und den Urteils-

gründen sowie Mängel der Darstellung des Meinungsbildungsprozesses wie Lückenhaftigkeit oder Widersprüche. Konkreter Anhaltspunkt in diesem Sinn ist jeder objektivierbare rechtliche oder tatsächliche Einwand gegen die erstinstanzlichen Feststellungen (BGH, Urteil vom 18.10.2005 – VI ZR 270/04 – [juris Rn. 9]); bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte genügen nicht (BGH, Urteil vom 08.06.2004 – VI ZR 230/03 – [juris Rn. 16]).

Die Beklagte hat Anhaltspunkte für die Fehlerhaftigkeit der Beweiswürdigung im obigen Sinne weder dargelegt noch sind solche ersichtlich. Insbesondere hat das Rheinschiffahrtsgericht sich im Einzelnen mit den Angaben der Parteien und den Aussagen der Zeugen auseinandergesetzt. Es hat dabei nachvollziehbar und überzeugend dargelegt, aus welchen Gründen es sich auf die Angaben der Zeugen L, G und Z stützt und den Angaben des Zeugen H nicht zu folgen vermochte. Die Beklagte versucht lediglich, diese Beweiswürdigung durch ihre zu ersetzen. Dass eine Partei eines Rechtsstreits die erhobenen Beweise abweichend von dem erkennenden Gericht, dessen Urteil sie angreift, würdigt, ist jedoch nicht geeignet, Zweifel an der Richtigkeit der Tatsachenfeststellung zu begründen.

Im Einzelnen gilt folgendes:

3.3.1 Bei dem vorherrschenden unsichtigen Wetter musste die Schiffsführung des zu Berg fahrende TMS „Alukard“ mit dem zu talfahrenden FGKS „Thurgau Prestige“ die Vorbeifahrt über Sprechfunk (§ 6.32 2. c) RheinSchPV) absprechen, sobald letzteres auf dem Radarbild des TMS „Alukard“ erkennbar war (§ 6.32 2. a) RheinSchPV). Dass zum Unfallzeitpunkt unsichtiges Wetter herrschte, steht nach den den Senat bindenden tatbestandlichen Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts fest (§ 314 ZPO), wonach Dunkelheit und Nebel mit Sichtweiten phasenweise von lediglich 100–150 m herrschte. Die – bestenfalls interessengeleiteten – Versuche der Beklagten, den in der Schifffahrt allgemein anerkannten und in seiner Bedeutung jedem geläufigen Begriff des unsichtigen Wetters als völlig unklar und unbestimmt darzustellen, überzeugen nicht, zumal die Schiffsführung des TMS „Alukard“ noch nicht einmal ansatzweise zu erkennen gegeben hat, dass sie mit diesem Begriff und den daran anknüpfenden Verkehrsregeln der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht vertraut sein könnte. Im Übrigen könnte sie sich auf fehlende Kenntnisse der Verkehrsregeln für die Rheinschiffahrt ohnehin nicht berufen.

3.3.1.1 Gegen diese Verpflichtung zur Erteilung einer Weisung für die Begegnung über Sprechfunk schon beim Erkennen des Talfahrers auf dem Radar hatte die Schiffsführung des TMS „Alukard“ schon nach dem eigenen Vortrag, bestätigt durch den Lotsen H, verstoßen. Denn dieser hat angegeben, beim Erkennen des talfahrenden FGKS „Thurgau Prestige“ keine Absprache über Funk mit diesem getroffen zu haben, er habe nichts über Funk gesagt und mit Thurgau nicht gesprochen (Protokoll im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20 vom 17.01.2020, S. 10 [AS 42]; ebenso schon im Strafverfahren, Protokoll der Hauptverhandlung vom 05.10.202, S. 4 und 5 [AS 223 der Strafakte 50 Ds 404 Js 41974/19 BSch]). Damit hat er in gravierender Weise gegen seine Pflichten aus § 6.32 2. a) und c) RheinSchPV verstoßen, seine Auffassung, dies sei nicht nötig gewesen (Protokoll der Hauptverhandlung vom 05.10.202, S. 4 [AS 223 der Strafakte 50 Ds 404 Js 41974/19 BSch]), verkennt diese Sorgfaltsanforderungen grundlegend.

3.3.1.2 Angesichts dessen ist es nicht zu beanstanden, dass die Schiffsführung des FGKS „Thurgau Prestige“ das TMS „Alukard“ über Funk ansprach und die notwendige, aber pflichtwidrig unterbliebene Weisung für die Begegnung einforderte; dies war angesichts des Pflichtenverstoßes des TMS „Alukard“ nicht nur angezeigt, das FGKS „Thurgau Prestige“ war – was die Beklagte verkennt – sogar verpflichtet, die Weisung des Bergfahrers durch eine Anfrage einzuholen (§ 6.32 2. b) RheinSchPV). Dass sich das Rheinschiffahrtsgericht aufgrund der Angaben der Zeugen L, N und G von einer auf Anfrage des FGKS „Thurgau Prestige“ zustande gekommenen Absprache über eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord überzeugt hat, ist nicht zu beanstanden, der Senat teilt diese Beweiswürdigung:

3.3.1.2.1 Der Zeuge L hat ausgesagt, er habe das zweite (nach dem FGKS „Arosa Aqua“) zu Berg fahrende Schiff (= „TMS „Alukard“) angefragt, „das zweite Schiff auch Steuerbord, Steuerbord“, und darauf die Antwort erhalten, „Ja, Steuerbord, Steuerbord“, und die gleiche Frage nach der Diskussion zwischen dem FGKS „Arosa Aqua“ und dem TMS „Alukard“ nochmals gestellt und wieder die gleiche Antwort erhalten (Protokoll vom 17.01.2020 im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20, S. 3 [AS 35]). Dies wird bestätigt durch die Angaben des Zeugen N, der – ungeachtet seiner eingeschränkten Deutschkenntnisse – ebenfalls von einer Äußerung Steuerbord-Steuerbord berichtete und auch ein (von ihm so empfundenes) Streitgespräch mit dem zweiten Schiff bestätigte (Protokoll vom 17.01.2020 im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20, S. 7 [AS 39]). Schließlich bestätigte auch der Zeuge G eine Absprache

„für den zweiten Bergfahrer auch Steuerbord, Steuerbord“ (a. a. O., S. 13 und 14 [AS 45, 46]), wobei unerheblich ist, dass die Initiative zu dieser Absprache von dem FGKS „Thurgau Prestige“ ausging und die Anfrage nach einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord lediglich bejaht wurde, denn auch die Bejahung einer Frage betreffend die Art und Weise der Begegnung ist eine Weisung im Sinne von §§ 6.32 2. c), 6.04 5. RheinSchPV.

3.3.1.2.2 Durchgreifende Bedenken gegen die Richtigkeit dieser Zeugenangaben werden von der Beklagten nicht aufgezeigt. Zwar verweist die Beklagte zutreffend darauf, dass nach den Angaben des Zeugen L dieser eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord anfragte und TMS „Alukard“ dies lediglich bejahte, während nach den Angaben des Zeugen G TMS Alukard“ die Begegnung Steuerbord-Steuerbord anwies und dies von FGKS „Thurgau Prestige“ lediglich bestätigt wurde. Diese Abweichung ist jedoch nicht so gewichtig, dass deshalb die übereinstimmende Aussage, eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord sei abgesprochen worden, zu bezweifeln sein könnte.

Ungeachtet der Frage, ob eine Begegnung Backbord-Backbord problemlos möglich gewesen wäre (so die Einschätzung des Zeugen G, Protokoll vom 17.01.2020 im Verklarungsverfahren 30 UR II 1/20, S. 15 [AS 47]), war in der konkreten Situation eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord ebenfalls möglich, was die Beklagte auch nicht in Abrede stellt. Berücksichtigt man weiter, dass der Bergfahrer dem Talfahrer lediglich einen geeigneten (6.04 Abs. 1 RheinSchPV), nicht aber den besten und günstigsten Weg weisen muss, lassen sich in der konkreten Begegnungssituation keine Anhaltspunkte dafür finden, dass eine Absprache einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord nicht stattgefunden hat. Dafür spricht vielmehr, dass der Zeuge H, wie noch zu zeigen sein wird, einen Funkverkehr mit dem Ergebnis einer Steuerbord-Steuerbord-Begegnung nicht in Abrede stellt, einen Funkverkehr diesen Inhalts letztlich sogar einräumt. Die Deutung der Beklagten, es habe sich um eine erzwungene Begegnung Steuerbord-Steuerbord gehandelt, ist deshalb verfehlt.

Darauf, ob ein helles Funkelllicht mit einer hellblauen Tafel gezeigt wurde (§ 6.04 3. a) RheinSchPV), kommt es ohnehin nicht an, weil bei dem hier gegebenen unsichtigen Wetter für die Weisung bei einer Begegnung die Sonderregelung in § 6.32 2. a) RheinSchPV gilt, die Weisung mithin zwingend auf diesem Weg erteilt werden muss. Die Auffassung der Beklagten, maßgeblich sei die Regelung aus § 6.04 RheinSchPV, überzeugt nicht; sie ver-

kennt die besonderen Vorgaben bei unsichtigem Wetter, zumal eine Weisung nach Maßgabe dieser Vorschrift bei schlechten Sichtverhältnissen mangels Erkennbarkeit eine gefahrlose Begegnung ohnehin nicht gewährleisten könnte. Zudem verkennt die – anwaltlich vertretene – Beklagte, dass – ungeachtet seiner Ausfüllungsbedürftigkeit – der Begriff des unsichtigen Wetters in § 1.01 Nr. 27 BinSchStrO definiert ist und jedem Schiffsführer und Lotsen bekannt sein muss, denn das Wissen um die Vorschriften für das Verhalten bei Sichteinschränkungen gehört zu den essenziellen Grundlagen der für eine Schiffsführung erforderlichen Kenntnisse.

3.3.1.2.3 Soweit sich die Beklagte in diesem Zusammenhang auf die Angaben des Lotsen

H berufen will, überzeugt dies nicht. So hat der Zeuge eine derartige Absprache einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord noch nicht einmal ausdrücklich verneint, er hat sich lediglich auf die Aussage beschränkt, er habe nichts über Funk gesagt, er habe Thurgau nicht angesprochen (Protokoll der Vernehmung im Verklarungsverfahren vom 17.01.2020, Seite 10 [AS 42]. „Er hat mich [Hervorhebung nur hier] auch nicht angesprochen“). Dem lässt sich aber lediglich entnehmen, dass der Zeuge nicht selbst auf die Anfrage geantwortet hat, dass eine solche Anfrage mit der von den übrigen Zeugen geschilderten Antwort tatsächlich – mit welchem Mitglied der Besatzung des TMS „Alukard“ auch immer – stattgefunden hat, wird von ihm nicht, jedenfalls nicht ausdrücklich, in Abrede gestellt. Dazu passt im Übrigen die Aussage des Zeugen G, der davon berichtet hat, dass die Funksprüche von dem TMS „Alukard“ von 2 verschiedenen Personen kamen (Protokoll vom 17.01.2020 im Verklarungsverfahren 30 UR II 1/20, S. 13 [AS 45]). Die auf den Vorhalt, sie hätten doch beide gesagt Steuerbord-Steuerbord, gemachte Aussage des Zeugen H, er sei davon ausgegangen, dass damit die beiden Arosa-Schiffe gemeint gewesen seien (Protokoll der Vernehmung im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20 vom 17.01.2020, Seite 11 [AS 43]), lässt sich nur dahin verstehen, dass es die behauptete Äußerung zu einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord für beide Schiffe tatsächlich gegeben hat, der Zeuge sie lediglich – warum auch immer – nicht auf die Begegnung des FGKS „Thurgau Prestige“ mit dem TMS „Alukard“ bezogen haben will, was schon deshalb nicht überzeugt, weil ein Anlass, schon zu diesem Zeitpunkt eine Begegnung mit dem dritten Bergfahrer, dem FGKS „Arosa Brava“, anstatt mit dem davor zu Berg fahrenden TMS „Alukard“ abzusprechen, nicht erkennbar ist, weshalb es in der konkreten Begegnungssituation mehr als nahe lag,

dass sich die Absprache auf die Begegnung mit dem TMS „Alukard“ bezog. Damit fehlt es schon an der von der Beklagten behaupteten ausdrücklichen Diskrepanz zwischen den Angaben der Zeugen.

Zudem ist das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass auch aufgrund der sonstigen Ungereimtheiten die Angaben des Zeugen H nicht hinreichend belastbar sind und ihnen deshalb nicht zu folgen ist: So soll das „Arosa Schiff“ gesagt haben, da sei noch ein Schiff, das den Übergang linksrheinisch macht (a. a. O., S. 10 [AS 42]), was dann im weiteren Verlauf der Aussage dahin abgeschwächt wurde, das Schiff habe dies (lediglich) zu verstehen gegeben (a. a. O., S. 11 [AS 43]), ohne dass der Zeuge auch nur ansatzweise erläutert, in welcher Weise dies geschehen sein soll. Der Aussage des Zeugen lässt sich auch kein plausibler Anlass für eine solche Aussage der Schiffsführung des FGKS „Arosa Aqua“ entnehmen, denn dieses hatte vor der Begegnung mit dem FGKS „Thurgau Prestige“ unstrittig keinen Übergang nach linksrheinisch gemacht und dies vor der Begegnung mit FGKS „Thurgau Prestige“ auch nicht beabsichtigt. Auch lässt sich seiner Aussage nicht im Ansatz entnehmen, aufgrund welcher – zudem belastbarer – äußerer Anhaltspunkte der Zeuge H davon ausgegangen sein will, das FGKS „Thurgau Prestige“ werde zwischen ihnen (zwischen „Arosa Aqua“ und „Alukard“) durchfahren (a. a. O., S. 10 [AS 42]). Auffällig ist auch, dass der Lotse H auf den geschilderten Vorhalt, sie hätten doch beide gesagt, Steuerbord-Steuerbord, diese Aussage nicht in Abrede gestellt, sondern sie lediglich nicht auf das TMS „Alukard“, sondern auf das zu bergfahrende weitere Arosa-Schiff bezogen haben will (a. a. O., S. 11, AS 43). Damit hat er die von den Zeugen L und G geschilderte Äußerung bestätigt, auch soweit die Absprache Steuerbord-Steuerbord auf beide Schiffe bezogen war. Der Versuch des Zeugen H, dies auf das hinter der dem TMS „Alukard“ zu Berg fahrende FGKS „Arosa Brava“ zu beziehen, überzeugt – wie gezeigt – nicht, denn mit diesem stand noch keine Begegnung an; eine nachvollziehbare oder gar überzeugende Begründung dafür, warum auf eine Weisung oder Absprache mit der zuvor anstehenden Begegnung mit dem TMS „Alukard“ verzichtet werden sollte, konnte er (und auch die Beklagte) nicht geben und ist auch nicht ersichtlich. Es spricht alles dafür, dass dieser Erklärungsversuch des Zeugen H allein dazu diene, sein Verhalten im Nachhinein zu rechtfertigen. Schließlich werden die Angaben des Lotsen H, er sei an das linksrheinische Ufer gefahren und dort auch geblieben (a. a. O., S. 12, AS 44), durch die Auswertungen widerlegt, die eine Position des TMS „Alukard“ bei der Annäherung allenfalls nahe der Mitte mit

der Fahrerin zeigen (so auch der Zeuge G, a. a. O., S. 14, AS 46) und eine Richtungsänderung zum linksrheinischen Ufer erst danach stattfand. Eine Position des TMS „Alukard“ etwa in der Mitte der Fahrerin wird auch durch das von der Beklagten im 1. Rechtszug vorgelegte Gutachten bestätigt, das während des Überholvorgangs durch das FGKS „Arosa Aqua“ einen Abstand des TMS „Alukard“ vom linken Rand der Fahrerin von ca. 45,70 m (Gutachten S. 48) ausweist, der danach dann von 34,27 m über 31,41 m auf ca. 20 m reduziert wurde (a. a. O., S. 51 f.).

Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass es unerheblich ist, ob ein Besatzungsmitglied des TMS „Alukard“ oder der Zeuge H die Anfrage des FGKS „Thurgau Prestige“ beantwortet hat, weil die Beklagte sowohl für jedes Besatzungsmitglied (§§ 3, 92b i. V. m. § 2 Abs. 1 BinSchG) als auch für den als Loten tätigen Zeugen H (§§ 3, 92b, 92d i. V. m. § 2 Abs. 1 BinSchG) haftet.

3.3.1.3 Die in dieser Weise zustande gekommene Absprache über die Begegnung (Weisung) musste das FGKS „Thurgau Prestige“ befolgen, sodass es sich auf eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord einzurichten hatte und darauf vertrauen durfte, dass die Begegnung so wie abgesprochen auch tatsächlich durchgeführt wird. Dies bedeutet, dass das Berg fahrende TMS „Alukard“ dem Tal fahrer den ihm gewiesenen Weg auch freihalten musste, d. h., es musste dem Tal fahrer einen für die Begegnung Steuerbord-Steuerbord geeigneten Weg zur Verfügung stellen.

Dass der gewiesene Weg zur Begegnung Steuerbord-Steuerbord für das FGKS „Thurgau Prestige“ zum Zeitpunkt der Weisung geeignet gewesen ist, stellt die Beklagte nicht in Abrede (vgl. Klageerwiderung S. 13 [AS 1 59]; ebenso das von der Beklagten vorgelegte Gutachten S. 113. Die Videoaufzeichnungen (.....) dokumentieren, dass auch für eine Steuerbord/Steuerbord Begegnung ausreichender Raum für FKS „Thurgau Prestige“ – bei völliger Ausnutzung der Fahrerin – zur Verfügung stand.“). Zwischen dem zunächst ungefähr in der Mitte der Fahrerin bergauf fahrenden TMS „Alukard“ und dem linksrheinischen Ufer war ausreichend Platz, um dem tal fahrenden FGKS „Thurgau Prestige“ eine gefahrlose Passage an Steuerbord des TMS „Alukard“ zu ermöglichen, wenn der Berg fahrer pflichtgemäß seinen Kurs beibehalten hätte. Daran hat es die Schiffsführung des TMS „Alukard“ fehlen lassen und hierdurch die Kollision verursacht. Darauf, ob ein anderer Weg für eine Begegnung besser geeignet und/oder günstiger gewesen wäre, kommt es nicht an.

3.3.2 Zwar ist zwischen den Parteien im Grundsatz unstrittig, dass der Zeuge H zu einem späteren Zeitpunkt „Backbord-Backbord“ gerufen hat (Protokoll im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20 vom 17.01.2020, S. 11 AS 43) und damit eine Weisung zur Begegnung Backbord-Backbord gegeben hat, so dass sich die Frage der Beweislast für diese Behauptung (vgl. dazu BGH, Urteil vom 16. Dezember 1968 – 11 ZR 141/67 – [juris Rn. 24]) hier nicht stellt.

3.3.2.1 Die Erteilung einer (neuen) Weisung ist nicht schon deshalb ausgeschlossen, weil der Berg fahrer in Schrägfahrt einen Uferwechsel vornehmen will, mithin seine Fahrlinie ändern möchte (BGH, Urteil vom 26. Oktober 1970 – II ZR 125/69 – [juris Rn. 18, 19]). Eine solche Änderung einer bereits erteilten Weisung wäre – ohne dass es einer grundsätzlichen Entscheidung darüber bedarf, ob eine bereits erteilte Weisung nachträglich noch geändert werden kann, obwohl § 6.32 2. a) RheinSchPV den Zeitpunkt für die Absprache auf den Augenblick des Bemerkens festlegt – jedoch allenfalls dann möglich, wenn zu diesem Zeitpunkt noch die Voraussetzungen § 6.04 1. RheinSchPV gegeben wären, mithin der neu gewiesene Weg geeignet wäre. Dies setzt voraus, dass unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs noch die Möglichkeit einer Begegnung Backbord-Backbord gegeben und insbesondere noch hinreichender Raum für eine solche Vorbeifahrt vorhanden war (§ 6.03 1. RheinSchPV) und nach den konkreten Umständen die Begegnung des Berg fahrers mit dem Tal fahrer an dieser Stelle trotz des dafür notwendigen Wechsels des FGKS „Thurgau Prestige“ vom linksrheinischen Ufer in Richtung des rechtsrheinischen Ufers ohne Risiko für die beteiligten Schiffe möglich gewesen wäre (BGH, Urteil vom 17. Dezember 1973 – II ZR 41/72 – [juris Rn. 11]; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018–3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 18 und 53]; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 18); es darf insbesondere in einer Stromkrümmung keine Gefahrenlage entstehen (Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 02. September 1992 – 258 Z 7/92 – [juris Rn. 46]).

Auch trägt grundsätzlich der Tal fahrer die Beweislast dafür, dass die Kursweisung für eine Begegnung Backbord-Backbord erst so spät erfolgte, dass eine solche Begegnung nicht mehr durchführbar, der gewiesene Weg nicht geeignet war (BGH, Urteil vom 28. November 1988 – II ZR 28/88 – [juris Rn. 9, 10]; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 31. Oktober 2019 – 519 Z 3/19 –, BinSchiff 2020, Nr. 1, 64, 65; Urteil vom 18. September 2013 –

479 Z 7/13 –, BinSchiff 2014 Nr. 8, 70, 71). Diese Beweislastverteilung gilt jedoch dann nicht mehr, wenn der Berg fahrer in der Annäherung seinen Kurs so ändert, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entstehen kann (§ 6.03 3. RheinSchPV). In solchen Fällen obliegt es vielmehr dem seinen Kurs ändernden Fahrzeug darzulegen und zu beweisen, dass die Kursänderung zulässig war, also zu einem Zeitpunkt und in einer Entfernung stattfand, dass die Gefahr einer Kollision nicht bestand (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551).

3.3.2.2 Ob die Klägerinnen den Nachweis, dass zum Zeitpunkt der Weisung einer Begegnung Backbord-Backbord kein geeigneter Weg dazu zur Verfügung stand, geführt haben oder ob die Beklagte nachweisen muss, dass der gewiesene Weg für eine Begegnung Backbord-Backbord zu diesem Zeitpunkt (noch) geeignet war, bedarf keiner Entscheidung. Denn die zur Haftung der Beklagten führenden Sorgfaltspflichtverletzungen ergeben sich – wie im Folgenden zu zeigen sein wird – schon aus anderen Verstößen gegen die Verkehrsregeln der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Deshalb bedarf es auch keiner weiteren Aufklärung, ob die Weisung, die auch nach der Auffassung der von der Beklagten beauftragten Sachverständigen erst spät erfolgte (Gutachten der Sachverständigen D, S. 112), nämlich erst 14 Sekunden vor der Kollision bei einem Abstand der beiden Schiffe zueinander von nur (max.) 106,556 m (a. a. O., S. 113/114), zu spät war, um eine gefahrlose Begegnung Backbord-Backbord zu ermöglichen, wenngleich schon die Tatsache, dass eine Sekundenrechnung angestellt werden muss, daraufhin deutet, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes nicht ausgeschlossen werden konnte (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65 –, VersR 1968, 550, 551); ein Sachverständigen Gutachten zu dieser Frage ist aus diesem Grund nicht zu einholen.

Die Rüge der Beklagten, sie habe vorgebracht und unter Sachverständigenbeweis gestellt, dass die Weisung der Backbord-Backbord-Begegnung nautisch sinnvoll gewesen sei (Berufungsbegründung Seite 6 [AS/II 21]), ist ohnehin unerheblich und würde nicht zur Einholung eines Sachverständigen Gutachtens nötigen. Selbst wenn eine Begegnung Backbord-Backbord nautisch sinnvoll gewesen wäre, hätte dies die Schiffsführung des TMS „Alukard“ nicht von ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der Sorgfaltsregeln der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für den Begegnungsverkehr entbunden (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65 –, VersR 1968, 550; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10. Juni 1998 – 374 Z 7/98 – [juris Rn. 56]; Urteil

vom 25. Oktober 2004–426 Z – 6/04 – [juris Rn. 19]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25. Januar 2002 – U 3/01 RhSch – [juris Rn. 38]).

3.3.4 Der Bergfahrer darf seinen Kurs nicht in einer Weise ändern, die zu einem Zusammenstoß führen könnte (§ 6.03 3. RheinSchPV), er darf insbesondere den Kurs des Talfahrers nicht kreuzen (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551; Urteil vom 25.11.1968 – II ZR 151/67 -, VersR 1969, 323, 324). Gegen diese Grundregel des Begegnungsverkehrs hat die Schiffsführung des TMS „Alukard“ verstoßen.

3.3.4.1 Da der Bergfahrer TMS „Alukard“ in der Mitte der Fahrrinne und das zu Tal fahrende FGKS „Thurgau Prestige“ linksrheinisch fuhren, schlossen ihre Kurse die Gefahr eines Zusammenstoßes aus. Das TMS „Alukard“ änderte seinen Kurs, als es sich anschickte, den Übergang zum linken Ufer zu machen. Aufgrund dieser Kursänderung entstand die Gefahr eines Zusammenstoßes. Die gesetzliche Regelung will verhindern, dass ein Fahrzeug den Kurs eines anderen Fahrzeuges schneidet und hierdurch eine Kollisionsgefahr entstehen kann. Eine solche Gefahr kann insbesondere dann entstehen, wenn ein Fahrzeug in nicht ausreichender Entfernung von dem Gegenfahrer dessen Kurs kreuzt. Kommt es zu einem Zusammenstoß, so muss das den Kurs ändernde Fahrzeug beweisen, dass durch die Kursänderung keine Gefahr entstehen konnte; denn nur unter dieser Voraussetzung ist die Kursänderung erlaubt. Das Gesetz stellt für das Verbot der Kursänderung nicht darauf ab, ob eine Kollisionsgefahr tatsächlich besteht, sondern darauf, ob das Entstehen einer solchen Gefahr möglich ist. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es daher geboten, strenge Anforderungen an die Voraussetzungen zu stellen, unter denen die Kursänderung zulässig ist (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65, VersR 1968, 550, 551 unter II.). Durch eine Kursänderung, die zur Kollision führen konnte, weil das TMS „Alukard“ seine Fahrlinie in Richtung des FGKS „Thurgau Prestige“ an das linksrheinische Ufer verlegte, also einen Kurs einschlug, der auf das FGKS „Thurgau Prestige“ zuführte, hat der Zeuge H seine Sorgfaltspflichten in erheblichem Maße verletzt (BGH, Urteil vom 19. Februar 1973 – II ZR 35/71 – [juris Rn. 17]).

3.3.4.2 Diese Kursänderung steht schon auf der Grundlage der Aussage des Zeugen H fest, denn er hat nach eigenen Angaben das Schiff „permanent nach Backbord gefahren“ (Protokoll der Vernehmung im Verklarungsverfahren 30 UR II 1/20 vom 17.01.2020, Seite 11 [AS 42]), wobei nach den Erläuterungen des Zeugen zu seinem Sprachgebrauch der Begriff

„Backbord“ tatsächlich eine Schiffsbewegungen nach Steuerbord und mithin zum linksrheinischen Ufer beschreibt, obwohl das Tal fahrende FGKS „Thurgau Prestige“ sich weiterhin am linksrheinischen Ufer hielt, was er auch erkannt hatte, wie sich aus der Aussage des Zeugen H, „Thurgau hat permanent auf uns zugesteuert“ (a. a. O., S. 11 [AS 42]) ergibt, wengleich diese Aussage zu verschleiern sucht, dass das TMS „Alukard“ seine Fahrlinie von der Fahrinnenmitte ans linksrheinischen Ufer verlegt hat, sodass tatsächlich dieses auf das FGKS „Thurgau Prestige“ Zufuhr und nicht umgekehrt.

3.3.4.3 Diese Aussage wird durch das von der Beklagten eingeholte Gutachten der Sachverständigen D bestätigt. Als das TMS „Alukard“ vom FGKS „Arosa Aqua“ überholt wurde, betrug der Abstand des TMS „Alukard“ vom linken Rand der Fahrrinne 39,98 m (Gutachten S. 47 [AS 136]). Danach erhöhte das TMS „Alukard“ den Abstand zum linken Rand der Fahrrinne auf 45,70 m (Gutachten S. 48 [AS 136R]), um ihn dann wieder auf 34,27 m (Gutachten S. 49 und 51 [AS 137 und 138]) und weiter bis zu einem Abstand von 11,43 m (Gutachten S. 54 [AS 139R]) zu verringern. Während dieser Zeit behielt das FGKS „Thurgau Prestige“ eine Fahrlinie am linksrheinischen Ufer bei (schwarze Linie, Gutachten S. 42 [AS 133R]), während sich das TMS „Alukard“ in Richtung linksrheinisches Ufer bewegte (a. a. O., rote Linie).

Als das TMS „Alukard“ seinen Abstand zum linksrheinischen Ufer von zunächst 45,70 m verringerte, war die Begegnung Steuerbord-Steuerbord mit dem FGKS „Thurgau Prestige“ bereits abgesprochen, denn diese erfolgte schon, als sich die „beiden Schiffe im Bild nebeneinander“ (Zeuge L, Protokoll vom 17.01.2020 im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20, S. 3 [AS 35]) zeigten. Das TMS „Alukard“ hätte deshalb seinen Kurs nicht in Widerspruch zu dieser Absprache ändern und zum linksrheinischen Ufer fahren dürfen. Diese Kursänderung in die Fahrlinie des FGKS „Thurgau Prestige“ stellt einen Verstoß gegen § 6.03 3. RheinSchPV dar.

Der offensichtlich interessengeleitete Versuch der Beklagten, diese – schon durch das von der Beklagten selbst vorgelegte Sachverständigen Gutachten zweifelsfrei belegte – Verlegung des Kurses des TMS „Alukard“ in Richtung des linksrheinischen Ufers als „Beibehaltung des Kurses“ zu qualifizieren (z. B. Berufungsbeurteilung Seite 2, AS/II 17, S. 18 f. [AS/11 32 f.]), hält einer Prüfung auf der Grundlage der tatsächlichen Schiffsbewegungen nicht stand. Das gleiche gilt für den ebenfalls offensichtlich interessengeleiteten, aber untauglichen Versuch, die Beibehaltung der Fahrlinie am linksrheinischen

Ufer durch das FGKS „Thurgau Prestige“ als Kursänderung zu qualifizieren.

Im Übrigen gebietet schon die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers (§ 1.05 RheinSchPV), einen Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt, auch wenn er mit der ursprünglichen Kursweisung in Widerspruch steht (BGH, Urteil vom 29.05.1972 – II ZR 118/70 – [juris Rn. 10]). Auch deshalb hätte die Schiffsführung des TMS „Alukard“ darauf verzichten müssen, von einer Position ungefähr in der Mitte der Fahrrinne an das linksrheinische Ufer und damit in die Fahrlinie des FGKS „Thurgau Prestige“ zu wechseln.

3.3.5 Schließlich hat die Schiffsführung des TMS „Alukard“ und insbesondere der Lotse H auch gegen § 6.044. RheinSchPV verstoßen, denn der Bergfahrer muss reagieren, wenn er befürchten muss, dass der Talfahrer die Weisung nicht erkannt hat oder beachtet (BGH, Urteil vom 26. Oktober 1970 – II ZR 125/69 – [juris n. 24]; Urteil vom 09. November 1992 – II ZR 192/91 – [juris Rn. 11]; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 29. Dezember 2014 – 495 BZ 6/14 -, BinSchiff 2015, Nr. 4, 72; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 18. Juni 2015 – 497 Z 4/15 -, BinSchiff 2015, Nr. 7, 86, 87; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch -, NZV 1996, 72, 74). Das gleiche muss gelten, wenn – folgte man den Angaben des Zeugen H – dessen „Erwartung“ einer Begegnung Backbord-Backbord sich als falsch oder zumindest zweifelhaft erweist. Deshalb hätte die Schiffsführung des TMS „Alukard“, als sie erkannte, dass das FGKS „Thurgau Prestige“ die Talfahrt am linksrheinischen Ufer fortsetzt, darauf reagieren müssen, weil erkennbare Missverständnisse, die für die bevorstehende Begegnung der Schiffe gefährlich werden können, unverzüglich aufzuklären sind. Diesen Sorgfaltsanforderungen hat die Schiffsführung des TMS „Alukard“ nicht genügt. Denn sie konnte aufgrund der auf dem Radar sichtbaren Fahrlinie des FGKS „Thurgau Prestige“ linksrheinisch am Rand des Fahrwassers, die dieses während des gesamten Annäherungsvorgangs beibehielt und zudem noch weiter nach linksrheinisch auswich, erkennen, dass die – ohnehin durch nichts gerechtfertigte – Annahme, dieses werde zwischen dem bergfahrenden „Arosa Aqua“ und dem TMS „Alukard“ durchfahren, dieses mithin Backbord-Backbord passieren, falsch war. Ein Talfahrer, der wie FGKS „Thurgau Prestige“ beständig den linksrheinischen Rand der Fahrrinne anhält und an seiner Steuerbordseite ausreichenden Raum für die Begegnung mit der Bergfahrt lässt (vgl. die Angaben zum Abstand von linksrheinischen Ufer in dem von der Beklagten vorgelegten Gutachten,

S. 47 ff. (AS 136 ff.), hat seinen Kurs – für die Bergfahrt offensichtlich – nicht auf eine Begegnung Backbord an Backbord ausgerichtet. TMS „Alukard“ hätte deshalb unverzüglich und deutlich früher auf die von ihm beabsichtigte Begegnung Backbord-Backbord hinweisen müssen, was schon nach den Angaben des Lotsen H nicht geschehen ist; spätestens nachdem dieser gesehen hatte, dass das FGKS „Thurgau Prestige“ ein Blinklicht zeigt (Protokoll der Hauptverhandlung vom 05.10.202, S. 6 [AS 225 der Strafakte 50 Ds 404 J5 41974/19 BSch] und Protokoll der Vernehmung im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20 vom 17.01.2020, Seite 10 [AS 42]: „Er hatte einen Blinker gesetzt. Mit Blinker meine ich blaue Tafel.“), das übliche Zeichen für eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord (vgl. § 6.04. 3. a) RheinSchPV), hätte sofort und eindeutig reagiert werden müssen (BGH, Urteil vom 09. November 1992–11 ZR 192/91 – [juris Rn. 11, 13]; Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 29. Dezember 2014 – 495 BZ 6/14 -, BinSchiff 2015, Nr. 4, 72, 73; Urteil vom 18. Juni 2015 – 497 Z 4/15 – BinSchiff 2015, Nr. 7, 86/87; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch -, NZV 1996, 72, 74), weil sich daraus zumindest gewichtige Zweifel an einer Begegnung Backbord-Backbord ergaben. Statt der zu fordernden eindeutigen, jeden Zweifel ausschließenden Reaktion ergibt sich aus der Aussage des Zeugen H, dass er den Kurs des FGKS „Thurgau Prestige“ (lediglich) weiter beobachtet und „gerufen“ hat („Ich habe gesehen, dass das Thurgau Prestige eine Geschwindigkeit von 20 bis 22 km/h gefahren ist. Das konnte ich im GPS sehen. Thurgau hat permanent auf uns zugesteuert, ich habe dann permanent begonnen, Backbord, Backbord zu rufen, ohne einen Namen zu nennen“; Protokoll der Vernehmung im Verklarungsverfahren 30 UR 111/20 vom 17.01.2020, Seite 10/11 [AS 42/43]), wobei nach der Aussage offenbleibt, wann die Rufe „Backbord, Backbord“ tatsächlich erfolgt sind. Die gebotene Reaktion auf diese Erkenntnis, das Unterlassen weiterer Kursänderung in Richtung des Talfahrers, unterblieb jedoch. Verlässt der Bergfahrer einen objektiv für die Begegnung geeigneten Weg und nähert sich dem Talfahrer, liegt darin ein Verstoß gegen das Kursänderungsverbot des § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV (so zu Recht Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urt. v. 19.12.2006 – 3 U 124/06 BSch -, OLGR Köln 2007, 272, 273 zum umgekehrten Fall der Kursänderung des Talfahrers).

Im Übrigen hätte der Zeuge H bereits aufgrund des mitgehörten Funkverkehrs und der sich daraus ergebenden 2-maligen („beide“) Absprache einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord auf die von ihm beabsichtigte Begegnung Backbord-Backbord hinweisen müssen (Rheinschif-

fahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch -, NZV 1996, 72, 73), zumal – wie bereits gezeigt – dessen Deutung des Funkverkehrs ohnehin nicht überzeugt und vor dem Hintergrund der Verkehrssituation einer tragfähigen Grundlage entbehrt.

3.3.6 Nur der Vollständigkeit halber ist anzuführen, dass der Zeuge H auch gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 RheinSchPV verstoßen hat. Denn jedenfalls zu dem Zeitpunkt, als aufgrund der eingehaltenen Kurse die konkrete Gefahr einer Kollision erkennbar war, gebot es die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers, einen Kurs zu wählen, der zu einer kollisionsfreien Begegnung führt, auch wenn er mit der Kursweisung in Widerspruch steht (BGH, Urteil vom 29. Mai 1972–11 ZR 118/70 – [juris Rn. 10]), weshalb es an dieser Stelle nicht darauf ankommt, ob die Kursweisung einer Begegnung Backbord-Backbord rechtzeitig erfolgte und von dem FGKS „Thurgau Prestige“ zu beachten war. Aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer folgt, dass sie vor allem gehalten sind, gegenseitige Beschädigungen der Fahrzeuge zu vermeiden (BGH, Urteil vom 22.01.1976 – II ZR 71/74-, VersR 1976, 487). Deshalb würde es die Schiffsführung des TMS „Alukard“ selbst dann nicht von der Einhaltung der Sorgfaltspflichten aus § 1.04 RheinSchPV entbinden, wenn von einer ordnungsgemäßen Weisung einer Begegnung Backbord-Backbord auszugehen wäre. Denn wer durch zumutbare Sorgfalt ein Risiko vermeiden kann, muss auf die Befolgung einer solchen Weisung verzichten, wenn deren Durchsetzung mit Sicherheit andere in Gefahr bringt. Deshalb ist bei sämtlichen Manövern mit vorausschauender Umsicht zu verfahren und stets ist der Weg zu wählen, der das geringere Risiko birgt (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 08. Juni 2017–3 U 121/16 BSchRh – [juris Rn. 32]), dies ungeachtet einer früheren Kursweisung (BGH, Urteil vom 29. Mai 1972–II ZR 118/70 – [juris Rn. 10]). Die Schiffsführung des TMS „Alukard“ hatte alle Maßnahmen zu ergreifen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht gebot, um die Gefährdung von Menschenleben sowie die Beschädigung anderer Fahrzeuge zu vermeiden (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. Juni 1994 – U 13/92 RhSch -, NZV 1996, 72, 73). Dies konnte ohne weiteres dadurch geschehen, dass auf die Fortsetzung eines Kurses in Richtung des linksrheinischen Ufers verzichtet wurde und TMS „Alukard“ sich weiterhin mehr in der Mitte der Fahrinne hielt. Stattdessen hat die Schiffsführung des TMS „Alukard“ gegen diese allgemeine Sorgfaltspflicht grob schuldhaft verstoßen, indem sie bis kurz vor der Kollision mit unverminderter Geschwindigkeit auf den Bereich zufuhr, in

dem die Kurse beider Fahrzeuge sich trafen (vgl. Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 18. Juni 2015 – 497 Z – 4/15-, BinSchiff 2015, Nr. 7, 86, 87)), mithin auf Kollisionskurs ging.

3.3.7 Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass im Bereich der späteren Unfallstelle ein Übergang der Bergfahrer an das linksrheinische Ufer üblich ist, denn die Schifffahrtsüblichkeit von Kursen entband die Schiffsführung des TMS „Alukard“ nicht von ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der vorgenannten Sorgfaltsregeln (BGH, Urteil vom 19.02.1968 – II ZR 167/65 -, VersR 1968, 550; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10. Juni 1998 – 374 Z – 7/98 – [juris Rn. 56]; Urteil vom 25. Oktober 2004 – 426 Z – 6/04 – ZfB 2006, Heft 5, Seite 52 ff [juris Rn. 19]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25. Januar 2002 – U 3/01 RhSch – [juris Rn. 38]).

3.3.8 Sowohl der Sorgfaltsverstoß der Schiffsführung des TMS „Alukard“ gegen das Kursänderungsverbot (§ 6.03 3. RheinSchPV) als die Verstöße gegen § 6.04 4. RheinSchPV, § 6.32 2. RheinSchPV und § 1.04 RheinSchPV waren für die Kollision ursächlich. Hätte diese nicht entgegen der Absprache einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord den Kurs in Richtung des linksrheinischen Ufers verlegt (geändert) und hätte sie rechtzeitig die von ihr gewünschte Begegnung Backbord-Backbord angewiesen und zielgerichtet darauf reagiert, dass das FGKS „Thurgau Prestige“ von einer Begegnung Steuerbord-Steuerbord ausging und erkennbar keinen für eine Begegnung Backbord-Backbord geeigneten Kurs hielt, wäre die Kollision vermieden worden. Spätestens zu dem Zeitpunkt, als die Schiffsführung des TMS „Alukard“ erkannte, dass sich das FGKS „Thurgau Prestige“ beständig am linksrheinischen Ufer hielt, war TMS „Alukard“ verpflichtet, von einer Begegnung Backbord-Backbord Abstand zu nehmen und von einer weiteren Fahrt in Richtung der Fahrlinie des FGKS „Thurgau Prestige“, die zu einer Kollision führen würde, eine Kollision zumindest sehr wahrscheinlich machte, abzusehen, was – offensichtlich – eine Kollision verhindert hätte.

4. Die Klägerinnen müssen keine Kürzung ihrer Schadensersatzansprüche hinnehmen.

4.1 Ein Mitverschulden der Klägerinnen gemäß §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 i. V. m. §§ 1.04, 6.03, 6.04 RheinSchPV i. V. m. § 254 Abs. 1 BGB scheidet schon mangels einer schadensstiftenden Handlung der Klägerin zu 2 aus, eine solche wird auch nicht dargelegt.

4.2 Es kann offenbleiben, ob die Beklagte

nachgewiesen oder zumindest in prozessual erheblicher Weise Beweis dafür angeboten hat, dass die Schiffsführung des FGKS „Thurgau Prestige“ die Kollision mitverursacht hat, was grundsätzlich zu einer Kürzung des Schadensersatzanspruchs nach §§ 92, 92c Abs. 1, 92d BinSchG, § 254 BGB führen könnte (zur Anwendbarkeit vgl. BGH, Urteil vom 30.09.1965 – II ZR 174/63 – [juris Rn. 24]; Urteil vom 26.10.1970 – II ZR 125/69 – [juris Rn. 28]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – [juris Rn. 34; OLG Köln, Urte. v. 19.12.2006 – 3 U 124/06 BSch – [OLGR Köln 2007, 272, 275]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10.05.2001 – 406 Z 2/01 – ZfB 2001, Sammlung Seite 1828 ff [juris Rn. 37]; Urteil vom 07.12.2015 – 498 Z 9/15 -, RdTW 2016, 171 Rn. 23; siehe aber auch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 25.10.2004–426 Z 6/04 – ZfB 2006, Heft 5, Seite 52 ff [juris Rn. 41]; Urteil vom 19.06.2006–432 Z 2/06 – [juris Rn. 64], wo nur §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG zitiert werden; vgl. dazu auch v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92c Rn. 1). Zwar ist bei der Schadensverteilung wegen der adjektivischen Natur der Schiffseignerhaftung von der Verursachung und dem Verschulden der Schiffsführer (einschließlich der übrigen Besatzung) auszugehen (BGH, Urteil vom 29. Juni 1959 – II ZR 3/58-, VersR 1959 S. 608, 612). Das ursächliche Verschulden jedes einzelnen Schiffsführers der beteiligten Schiffe einschließlich eines eventuellen Verschuldens sonstiger Besatzungsmitglieder ist festzustellen (§ 92b BinSchG), gemäß § 92c BinSchG abzuwägen und der Umfang der Haftung quotenmäßig zu bestimmen (BGH, Urteil vom 12. Dezember 1963– II ZR 25/62 – [juris Rn. 33]).

Die Voraussetzungen, unter denen die Beklagte nach diesen Vorschriften der Klägerin zu 2 und mithin auch der Klägerin zu 1, die durch Forderungsübergang und Abtretung Ansprüche nur in dem Umfang erlangt hat, wie sie der Klägerin zu 2 zugestanden haben, eine Mithaftung entgegenhalten könnte, liegen jedoch nicht vor, denn die Klägerin zu 2 ist nicht, wie es die Anwendung dieser Vorschriften voraussetzt, Eignerin des FGKS „Thurgau Prestige“ im Sinne von § 1 BinSchG (vgl. Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 2 Rn. 23). Der Umstand, dass die Klägerin zu 2 – unstreitig – Eigentümerin des Schiffes ist, genügt dafür nicht.

4.3Zwar bezeichnet das Rheinschiffahrtsgericht im unstreitigen Tatbestand die Klägerin zu 2 als Schiffseignerin. Daran ist der Senat jedoch nicht gebunden, weil insoweit die Voraussetzungen einer Bindung nach § 314 ZPO nicht vorliegen.

4.3.1Die Bindungswirkung aus § 314 ZPO bezieht sich auf das mündliche Parteivorbringen, mithin den Tatsachenvortrag der Parteien. Zwar hat das Rheinschiffahrtsgericht im Tatbestand seines Urteils bei der Beschreibung der Parteirollen ausgeführt, „die Klägerin Ziffer 2 [sei] Schiffseignerin des Fahrgastkabinenschiffes (FGKS) „Thurgau Prestige“. Damit hat es jedoch Rechtstatsachen nicht festgestellt und nicht – wie für eine Bindung an den Tatbestand erforderlich – bestimmte, den Begriff des Schiffseigners ausfüllende Tatsachenbehauptungen als unstreitig gekennzeichnet. Es handelt sich dabei auch nicht um einen einfachen Rechtsbegriff, der in der Art eines Tatsachenbegriffs zugleich zur abkürzenden Bezeichnung der der rechtlichen Einordnung zugrunde liegenden Tatsachen verwendet werden kann, weshalb diese Formulierung nicht geeignet ist, zur unmissverständlichen Bezeichnung bestimmter Tatsachen oder Rechtsverhältnisse zu dienen (vgl. dazu BGH, Urteil vom 02. März 1978– III ZR 173/75 – [juris Rn. 17, 18]; ebenso Urteil vom 20. Februar 1990– XI ZR 198/89 – [juris Rn. 26]; Urteil vom 24. Januar 2013 – 1 ZR 136/11 – [juris Rn. 18]). Denn die Einordnung der Klägerin zu 2 unter den Rechtsbegriff des Schiffseigners gemäß § 1 BinSchG erfordert gerade in der hier vorliegenden Konstellation mit verschiedenen auf das Schiff und dessen Verwendung bezogenen Vertragsgestaltungen eine detaillierte und schwierige Subsumtion unter die maßgeblichen Voraussetzungen der Eigenschaft als Schiffseigner; insbesondere bedarf es – vom Rheinschiffahrtsgericht nicht getroffener - Feststellungen dazu, wer das FGKS „Thurgau Prestige“ im Sinne des Gesetzes zur Binnenschiffahrt verwendet. Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass auch in den Entscheidungsgründen (Seite 26 des Urteils) kein Versuch unternommen wird, die Tatbestandsvoraussetzungen für die Stellung der Klägerin zu 2 als Schiffseignerin gemäß von § 1 BinSchG festzustellen, eine Subsumtion des Parteivortrags unter diese Norm fehlt vielmehr vollständig, selbst der für die Qualifizierung als Fig nerin wesentliche und unbestrittene Vortrag der Klägerinnen wird nicht erwähnt.

4.3.2Aus dem Tatsachenvortrag der Parteien in beiden Rechtszügen ergibt sich nicht, dass die Klägerin zu 2 als Schiffseignerin anzusehen ist, dieser Tatsachenvortrag belegt vielmehr das Gegenteil. Denn für eine Stellung der Klägerin zu 2 als Schiffseignerin wäre – neben dem unstreitigen Eigentum am Schiff – zusätzlich erforderlich, dass sie dieses selbst zur Schifffahrt verwendet (§ 1 BinSchG), was sich nicht nur nicht feststellen lässt, nach dem unstreitigen Tatsachenvortrag steht vielmehr das Gegenteil fest. Die Klägerin beschreibt ihre Rechtsstellung

wie folgt: „Eigentümer des FGKS „Thurgau Prestige“ ist die Klägerin Ziffer 2. Sie stellt dieses Schiff dem Tourismusunternehmer Thurgau Travel im Rahmen eines Bareboatchartervertrags zur Verfügung und stellt über zwei Tochtergesellschaften nautisches Personal, Servicepersonal und Catering“ (Klage S. 22 [AS 1 22]; ebenso Schriftsatz von 25.05.2021, S. 10 [AS 1 89]). Dem ist die Beklagte nicht entgegengetreten, sie hat sich im Berufungszug vielmehr dieses Vorbringen ausdrücklich zu eigen gemacht und daraus die – wie bereits gezeigt – rechtlich unzutreffende Schlussfolgerung gezogen, dass allein die Ausrüsterin aktivlegitimiert sei (Schriftsatz vom 20.01.2022, Seite 2, 4 [AS II 81, 83]). Angesichts dessen fehlt es an der notwendigen Verwendung des FGKS „Thurgau Prestige“ zur Binnenschiffahrt durch die Klägerin zu 2, denn bei einem Bareboat-Chartervertrag handelt es sich lediglich um einen Mietvertrag (§§ 27 Abs. 1 BinSchG, 553 HGB), dies und das Eigentum der Klägerin zu 2 am Schiff genügt nicht, um sie als Eignerin im Sinne von § 1 BinSchG anzusehen (v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 1 BinSchG Rn. 47, 49). Dass die bloße Eigentümerstellung nicht ausreicht, um die Rechtsstellung als Schiffseigner zu begründen, ergibt sich im Übrigen schon aus § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG, denn die gesonderte Erwähnung des Schiffseigners in dieser Vorschrift wäre überflüssig, wenn dieser bereits nach § 4 BinSchG als Schiffseigner seine Haftung begrenzen könnte (vgl. die Begründung zu § 5c BinSchG, BT Drucksache 13/8446, S. 24, und die Denkschrift zum Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt [CLNI 2012], S. 4). Der Schiffseigner muss selbst oder durch seine Hilfspersonen das ihm gehörende (§ 903 BGB) Schiff zur Schifffahrt auf Binnengewässern einsetzen (Koller, TransportR, 11. Aufl. 2023, BinSchG § 1 Rn. 1).

Anhaltspunkte dafür, dass aufgrund der konkreten Vertragsgestaltung die Klägerin zu 2 gleichwohl als Schiffseignerin anzusehen sein könnte, fehlen. Insbesondere steht dem entscheidend entgegen, dass die Klägerin zu 2 nicht die Schiffsbesatzung zur Verfügung stellte, die Mitglieder der Schiffsbesatzung auch nicht bei ihr angestellt waren, sie mithin keinen Einfluss auf die Verhältnisse an Bord ausübte (vgl. zu diesem Gesichtspunkt Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 8. Dezember 1994–317 Z 15/94 – [juris Rn. 121, 122]; Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 30. November 2015 – 22 U 2/15 BSch – [juris Rn. 28]; Rammig, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 4 III. 2. c), Rn. 92). Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass selbst im Fall

der Dienstverschaffung durch die Klägerin zu 2 diese nicht als Eignerin anzusehen wäre (Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1. Auflage 2009, § 4 III. 2. d), Rn. 94), was erst recht dann gelten muss, wenn wie hier das Personal (die Besatzung) durch eine eigenständige Rechtsperson (Firma R) gestellt wird.

Dass die – anwaltlich vertretenen – Klägerinnen die Klägerin zu 2 dennoch als Schiffseignerin bezeichnen (Klage, Seite 3; Schriftsatz vom 30.06.2022, S. 9 [AS 11125]), ist deshalb verfehlt. Diese Annahme verkennt die anerkannten Voraussetzungen, die für die Qualifizierung als Schiffseignerin erforderlich sind und die allein durch den Umstand, dass die Klägerin zu 2 das ihr gehörende Schiff versicherte, ebenso wenig erfüllt sind wie dadurch, dass das Schiff von rechtlich selbstständigen Tochtergesellschaften bemannt wird, weshalb schon die Auffassung, „sie [die Klägerin zu 2] bemannt das Schiff über R“ (Schriftsatz vom 30.06.2022, a. a. O.), bestenfalls ungenau ist, weil – wie die Anl. K 4 belegt – insoweit ausschließlich Rechtsbeziehungen zwischen der Firma R und der Fa. T bestehen, die Klägerin zu 2 die Besatzung mit hin – offensichtlich – nicht zur Verfügung stellt. Auch nach dem Hinweis des Senats (Terminsverfügung vom 22.08.2023 unter 2.5.) haben die Parteien nichts vorgebracht, was eine Rechtsstellung der Klägerin zu 2 als Eignerin begründen könnte. Zudem können die Klägerinnen dem Senat die rechtliche Beurteilung ohnehin nicht bindend vorgeben. In der mündlichen Verhandlung vom 30.10.2023 vor dem Senat haben die Klägerinnen zudem klargestellt, dass die Ausführungen im Schriftsatz vom 28.11.2023 nicht dahin zu verstehen seien, dass nunmehr entgegen dem bisherigen Vortrag die Klägerin zu 2 als Schiffseignerin anzusehen sei (Niederschrift S. 3 [AS 11/1 57]).

4.2.3 Eine analoge Anwendung der §§ 3 Abs. 1, 92c BinSchG auf den (Nur-)Schiffseigentümer scheidet schon mangels Vergleichbarkeit der Sachverhalte aus. Denn eine entsprechende Anwendung wurde lediglich in Konstellationen erwogen, bei denen im Rahmen des Schiffsbetriebes tätig gewordene Personen typische Schiffsdienste verrichtet haben, mit denen erfahrungsgemäß besondere Gefahren verbunden sind, weshalb die Gleichheit der Interessenlage es für geboten erscheinen ließ, dem Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren (vgl. z. B. BGHZ 3, 34, 40 f.; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris 36]). Der Schiffseigentümer, der – wie hier – sein Schiff einem anderen lediglich zur Verwendung zur Binnenschiffahrt („Bareboat“) überlässt, handelt insoweit nicht im Rahmen

eines Hilfsbetriebs und eröffnet auch nicht die aus diesem folgenden besonderen Gefahren.

4.3. Aus diesen Gründen kommt es auf die Behauptungen der Beklagten zur (Mit-)Verursachung der Kollision durch die Schiffsführung des FGKS „Thurgau Prestige“ aus Rechtsgründen nicht an, nach § 3 BinSchG haftet nur der Schiffseigner für ein Fehlverhalten der Besatzung. Deshalb bedarf es auch keiner Entscheidung darüber, ob das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht von der Erhebung eines Sachverständigengutachtens abgesehen hat und ob für ein Sachverständigengutachten zur Frage der Mitverursachung von der Beklagten hinreichende Anknüpfungstatsachen vorgetragen und bewiesen wurden. Mangels rechtlicher Relevanz dieser Frage ist vom Senat kein Gutachten einzuholen.

Angesichts der danach dem Grunde nach in vollem Umfang bestehenden Ansprüche stehen der Klägerin zu 1 die geltend gemachten Ansprüche in der ausgeurteilten Höhe zu, der Klägerin zu 2 stehen die von dieser geltend gemachten Ansprüche jedoch nur teilweise zu; eine Haftungsbeschränkung nach § 4 BinSchG (i.V.m. § 2 Abs. 1 BinSchG) wird von der Beklagten nicht geltend gemacht.

1. Die Klägerin zu 1 hat Anspruch auf Erstattung der von ihr und ihren Mitversicherern auf den Sachschaden geleisteten Zahlung nebst Zinsen hierauf und anteiliger außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten:

1.1 Dass der Klägerin zu 2 als Eigentümerin des FGKS „Thurgau Prestige“ ein zu ersetzender (§ 249 BGB) Sach(Kasko-)schaden zuzüglich Expertisekosten in einer Gesamthöhe von EUR 372.447,93 (zur Berechnung siehe den Schriftsatz vom 24.06.2021, S. 4 [AS 1/110]) entstanden ist, ist zwischen den Parteien unstrittig, dagegen wendet sich die Beklagte in der Berufung auch nicht. Wie bereits gezeigt ist dieser Schadensersatzanspruch der Klägerin zu 2 durch die von der Klägerin zu 1 geleistete Zahlung darauf und im Übrigen aufgrund der Zahlungen und Abtretungen durch die übrigen Versicherer in Höhe von EUR 342.922,72 (Schriftsatz vom 24.06.2021, S. 4 [AS 1/110]) auf die Klägerin zu 1 übergegangen, sodass dieser eine Ersatzleistung in dieser Höhe zusteht. Soweit das Rheinschiffahrtsgericht der Klägerin zu 1 Schadensersatz in Höhe von EUR 376.058,70 zugesprochen hat (Tenor unter 1.) handelt es sich ausweislich der Berechnung auf S. 26 des Urteils um einen Schreibfehler und eine offenbare Unrichtigkeit im Sinne von § 319 Abs. 1 ZPO, die der Senat von Amts wegen berichtigen kann (BGH, Beschluss vom 09. Februar 1989 – V ZB 25/88 – [juris Rn. 13];

Beschluss vom 16. Dezember 2021 – III ZR 29/21 – [juris Rn. 2]; eines gesonderten Beschlusses bedarf es nicht, vgl. BGH, Urteil vom 10. Juli 1991 – IV ZR 155/90 – [juris Rn. 13]).

1.2 Darüber hinaus hat die Klägerin zu 1 aufgrund der Zahlungsaufforderung mit Schreiben vom 23.12.2020 mit Fristsetzung bis zum 15.01.2021 (AH KL 1 AS/25) seit dem 16.01.2021 Anspruch auf Verzinsung des Schadensersatzanspruchs betreffend den Sachschaden mit dem gesetzlichen Zinssatz (§§ 286 Abs. 1, 280 Abs. 2, 288 Abs. 1, 186, 187 Abs. 1 BGB). Hinsichtlich der Expertisekosten (EUR 26.220,40 und EUR 3.304,81; vgl. Schriftsatz vom 24.06.2021 S. 4, AS/1 110) lässt sich eine vorgerichtliche Mahnung nicht feststellen, eine solche wird auch nicht behauptet, das Mahnschreiben vom 23.12.2020 betraf schon nach dem Vortrag der Klägerinnen lediglich den Sachschaden (Klage S. 21, AS/1 21), sodass die Klägerin zu 1 insoweit Zinsen erst ab Rechtshängigkeit (§ 291 BGB) fordern kann. Da mit der Klage Expertisekosten nur in Höhe von (netto) EUR 21.699,75 und EUR 2.731,25 geltend gemacht wurden, sind diese Beträge ab dem 27.02.2021 (die Zustellung der Klage erfolgte am 26.02.2021, AS 1/39) zu verzinsen (§§ 186, 187 Abs. 1 BGB). Soweit erstmals mit Schriftsatz vom 24.06.2021 insoweit die Bruttobeträge von EUR 26.220,40 und EUR 3.304,81 geltend gemacht wurden (die Berechtigung dazu wurde von der Beklagten nicht bestritten), ist die Differenz in Höhe von EUR 5.094,21 erst ab Zustellung dieses Schriftsatzes am 29.06.2021 (AS/1 11) und mithin ab dem 30.06.2021 (§§ 186, 187 Abs. 1 BGB) zu verzinsen. Der vom Rheinschiffahrtsgericht angenommene Beginn der Verzinsung war daher zu korrigieren.

2. Soweit die Klägerin zu 2 Ansprüche verfolgt, ist die Berufung der Beklagten teilweise begründet. Zwar ist die Klägerin zu 2 mit den Ansprüchen aus der Verletzung ihres Eigentums – wie gezeigt – nicht ausgeschlossen. Allerdings stehen ihr die geltend gemachten Ansprüche lediglich zu einem Teil zu. Die Klägerin zu 2 leitet ihre Ansprüche aus einem nicht von den Versicherungen gezahlten Restschaden und weiter daraus her, dass sie das in ihrem Eigentum stehende FGKS „Thurgau Prestige“ an die Fa. T im Wege eines Bareboatchartervertrags zu einem Tagessatz von 2.984,14 EUR vermietet habe und ihr deshalb für den Zeitraum vom 20.12.2019 bis zum 03.01.2020, in dem das Schiff nicht nutzbar gewesen sei, die Charter mit einem Gesamtbetrag von 41.477,96 EUR entgangen sei, die Charter für diesen Zeitraum habe wieder gutgeschrieben werden müssen (Klage, Seite 22, AS/1 22 mit Anl. K 3). Weiter behauptet die Klägerin zu 2, dass durch ihre Tochtergesell-

schaft Firma R die Organisation und die Stellung des gesamten nautischen Personals erfolge, die dafür von der T geschuldete Vergütung bereits bezahlt gewesen und diese in einer Gesamthöhe von EUR 36.734,74 wieder zurückerstattet worden sei (Klage Seite 22/23 mit Anl. K 4 [AS 1/29]). Schließlich behauptet die Klägerin zu 2, das gastronomische Management für das FGKS „Thurgau Prestige“ werde durch die Fa. Edelweiß Gastro Ltd. besorgt, die dafür EUR 18.015,06 und EUR 20.811,28 erhalten und wieder habe zurückerstatten müssen (Klage Seite 23 mit Anl. K 5 und Anl. K 6 [AS 1/30,31]).

Hinsichtlich dieser Schadensposition gilt folgendes:

2.1 Die Klägerin zu 2 kann zunächst gemäß §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 i. V. m. den Vorschriften der RheinSchPV, 249 BGB den von den Versicherungen nicht regulierten Teilbetrag des Schadens aus der Verletzung des Eigentums am FGKS „Thurgau Prestige“ beanspruchen, der sich auf EUR 7.360,26 € beläuft ([Kas-ko]Schaden von EUR 350.282,98 abzüglich Versicherungsleistung von EUR 342.922,72). Gegen die Höhe dieses bei der Klägerin zu 2 verbliebenen Teilschadens hat die Beklagte in beiden Rechtszügen keine Einwendungen erhoben.

Da dieser Betrag nicht mit der Zahlungsaufforderung mit Schreiben vom 23.12.2020 (AH KL I AS/25) als Schaden der Klägerin zu 2 geltend gemacht wurde (der dort als Schaden der Klägerin zu 2 geltend gemachte Betrag von 117.339,04 € [Anl. K 5] enthält, wie die Schadensaufstellung auf Seite 23 der Klage [AS 1/23] zeigt, diesen Betrag gerade nicht), kann die Klägerin zu 2 nicht Verzinsung seit dem 16.01.2021 beanspruchen. Dieser Betrag wurde erstmals mit Schriftsatz vom 24.06.2021 als Schaden der Klägerin zu 2 geltend gemacht (dort S. 4, AS 1/110), sodass dieser lediglich Rechtshängigkeitszinsen (§ 291 BGB) ab der am 29.06.2021 erfolgten Zustellung dieses Schriftsatzes (AS/1 11) und mithin ab dem 30.06.2021 (§§ 186, 187 Abs. 1 BGB) zustehen. Der vom Rheinschiffahrtsgericht angenommene Beginn der Verzinsung war daher zu korrigieren.

2.2 Soweit die Klägerin zu 2 eine Zahlung in Höhe von EUR 41.777,96 (Anl. K 3 [AS 1/28]) beansprucht, weil ihr aufgrund der Beschädigung des FGKS „Thurgau Prestige“ Charter in dieser Höhe entgangen ist, ist das Begehren ebenfalls begründet. Dass die Klägerin zu 2 das FGKS „Thurgau Prestige“ an die Fa. T zu den behaupteten Tagessätzen verchartert hat und dass die Klägerin zu 2 die bereits für den geltend gemachten Zeitraum erhaltene Charter zurückerstatten musste, weil sie

dieser die vereinbarte Nutzung nicht gewähren konnte, ist zwischen den Parteien nicht streitig. Die Klägerin zu 2 ist insoweit auch aktivlegitimiert, denn die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Schiffseigner gemäß § 2 BinSchG schließt – wie gezeigt – Schadensersatzansprüche der Eigentümerin aufgrund der Verletzung ihres Eigentums nicht aus. Dass zu dem zu ersetzenden Schaden (§§ 823 Abs. 1, 249 BGB) auch der entgangene Gewinn (§ 252 BGB) gehört, lässt sich nicht bezweifeln. Die Frage, ob die Klägerin zu 2 Schadensersatzansprüche ihrer Tochtergesellschaften unmittelbar oder im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen kann, stellt sich insoweit nicht, es handelt sich vielmehr um einen eigenen Anspruch der Klägerin zu 2.

Diese Forderung ist aufgrund der Zahlungsaufforderung mit Schreiben vom 23.12.2020 mit Fristsetzung bis zum 15.01.2021 (AH KL 1 A5125) ebenfalls seit dem 16.01.2021 mit dem gesetzlichen Zinssatz zu verzinsen (§§ 286 Abs. 1, 280 Abs. 2, 288 Abs. 1, 186, 187 Abs. 1 BGB BGB), denn dieser Anspruch war von dem Mahnschreiben, mit dem auch der Nutzungsverlust eingefordert wurde, umfasst (siehe die Erläuterung des dort als Schaden der Klägerin zu 2 geltend gemachte Betrag von 117.339,04 € [Anl. K 5] durch die Schadensaufstellung auf Seite 23 der Klage [AS 1/23]).

2.3 Die Zahlung eines Betrags von EUR 36.734,74 (Anl. K 4) kann die Klägerin zu 2 hingegen nicht fordern, eine Rechtsgrundlage für diesen Anspruch ist nicht erkennbar.

2.3.1 Zwar ist auch insoweit unstrittig, dass ihre Tochtergesellschaft Firma R die Organisation und das gesamte nautische Personal stellte und die für den streitgegenständlichen Zeitraum von der T geschuldete Vergütung dieser bereits wieder zurückerstattet wurde. Allerdings lässt sich daraus ein Schaden der Klägerin zu 2 nicht herleiten, dies war nicht unmittelbare Folge der Verletzung ihres Eigentums und die Möglichkeit, dass Dritte im Zusammenhang mit dem Betrieb des FGKS „Thurgau Prestige“ Einkünfte erzielen, hat keine negativen Auswirkungen auf das deliktisch geschützte Rechtsgut der Klägerin zu 2, stellt insbesondere keinen der Klägerin zu 2 entgangenen Gewinn dar. Eine sonstige – insbesondere eine vertragliche – Rechtsgrundlage für das Begehren ist weder ersichtlich noch vorgetragen.

Bedenken gegen die Zulässigkeit der Klage insoweit bestehen nicht mehr, weil die Klägerin zu 2 es zwar zunächst unterlassen hat deutlich zu machen, in welchem Verhältnis sie eigene Ansprüche aus Drittschadensliquidation und fremde Ansprü-

che aus Abtretung geltend machen will, mithin den Streitgegenstand nicht ausreichend bestimmt hatte. Mit den Ausführungen auf den Hinweis des Senats, sie sei im Rahmen der Drittschadensliquidation berechtigt, Zahlung an sich selbst zu verlangen, hilfsweise werde im Rahmen eines Anspruchs der Klägerin zu 2 aus Drittschadensliquidation (wie der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat) der Antrag angeklündigt, an die Geschädigten selbst zu leisten, die Abtretungen seien nur höchst vorsorglich vorgelegt, wurden die Bedenken gegen die Zulässigkeit beseitigt.

2.3.2 Entgegen der Annahme des Rheinschiffahrtsgerichts kann die Klägerin zu 2 diesen Schaden nicht im Wege der Drittschadensliquidation verfolgen.

2.3.2.1 Dabei bedarf es an dieser Stelle keiner Entscheidung darüber, ob die Regeln der Drittschadensliquidation auf deliktische Ansprüche Anwendung finden können, denn der maßgebliche Geltungsgrund besteht darin, dass das durch den Vertrag geschützte Interesse infolge besonderer Rechtsbeziehungen zwischen dem aus dem Vertrag berechtigten Gläubiger und dem Träger des Interesses derart zufällig auf den Dritten „verlagert“ wird, dass der Schaden rechtlich ihn und nicht den Gläubiger trifft (vgl. BGH, Urteil vom 26. November 1968 – VI ZR 212/66 – [juris Rn. 8]), was bei einem Eingriff in ein deliktisch geschütztes Rechtsgut nicht der Fall ist. Auch erscheint die Anwendung dieses Rechtsinstituts nicht schon deshalb von vornherein ausgeschlossen, weil hier keine der anerkannten klassischen Fallgruppen vorliegt, in denen eine Drittschadensliquidation für zulässig erachtet wird (mittelbare Stellvertretung, Treuhand, obligatorische Gefahrenentlastung, Obhutsverhältnisse, vgl. MüKoBGB/Qetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 249 Rn. 296 ff.; BeckOK BGB/Johannes W. Flume, 65. Ed. 1.2.2023, BGB § 249 Rn. 368 ff.; Dauner-Lieb/Langen/Magnus, BGB Schuldrecht, 4. Auflage 2021, Vorbemerkungen zu §§ 249–255, Rn. 52 ff., jeweils m. w. Nachw.). Selbst wenn man die Geltendmachung eines fremden Schadens wie in der vorliegenden Konstellation außerhalb vertraglicher Beziehungen grundsätzlich zulassen wollte, käme dies nur unter den Voraussetzungen in Betracht, die allgemein für dieses Rechtsinstitut gelten, weshalb anerkannt ist, dass der Schaden grundsätzlich nur insoweit geltend gemacht werden kann, als er auch beim Gläubiger selbst eingetreten wäre (BGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – VII ZR 271/14 – [juris Rn. 27]). Denn maßgeblich für die Zulassung einer Drittschadensliquidation ist der Gesichtspunkt, dass der Schädiger keinen Vorteil daraus ziehen soll, wenn ein Schaden, der ei-

gentlich bei dem Vertragspartner hätte eintreten müssen, zufällig aufgrund eines zu dem Dritten bestehenden Rechtsverhältnisses auf diesen verlagert ist (BGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – VII ZR 271/14 – [juris Rn. 27]; MüKoBGB/Oetker, 9. Aufl. 2022, BGB § 249 Rn. 292). Die Anwendung der Grundsätze der Drittschadensliquidation scheidet hingegen aus, wenn dies zu einer Erweiterung des Haftungsrisikos und zu einer Schadenshäufung führen würde (BGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – VII ZR 271/14 – [juris Rn. 27]; vgl. auch BGH, Urteil vom 26. November 1968 – VI ZR 212/66 – [juris Rn. 16]).

2.3.2.2 Diese Voraussetzungen (ergänze: der Drittschadensliquidation d. Red.) sind hier nicht erfüllt. Das (deliktisch) geschützte Interesse der Klägerin zu 2 (die Unversehrtheit ihres Eigentums am FGKS „Thurgau Prestige“) wurde nicht auf die Firma R verlagert. Die Firma R war zu keinem Zeitpunkt Trägerin dieses geschützten Rechtsguts (des Eigentums), dieses Rechtsgut war ihr auch nicht in sonstiger Weise zugeordnet, der dieser – nach der Behauptung der Klägerin zu 2 – erwachsene Schaden, der Verlust von Einnahmen aus einer vertraglichen Vereinbarung mit der Fa. T, konnte zu keinem Zeitpunkt bei der Klägerin zu 2 selbst eintreten. Das Risiko eines Schadens aus der Substanzbeeinträchtigung des Eigentums wurde durch die vertraglichen Beziehungen zwischen der Firma R und der Fa. T nicht von der Klägerin zu 2 auf die Firma R „verlagert“, zumal ein zu einer Schadensverlagerung führendes Rechtsverhältnis im Sinne des Rechtsinstituts der Drittschadensliquidation zwischen der Klägerin zu 2 und der Fa. Firma R nicht besteht, die (nicht näher umschriebene) Beteiligung der Klägerin zu 2 an dieser (Tochtergesellschaft) genügt nicht. Vermögensinteressen der Firma R waren in der vorliegenden Fallkonstellation lediglich mittelbar in der Weise betroffen, als deren Vertragspartnerin, die Fa. T, das FGKS „Thurgau Prestige“ aufgrund der Beschädigung nicht mehr zur Erzielung von Einnahmen nutzen konnte und deshalb kein wirtschaftliches Interesse daran hatte, dass ihr das gesamte nautische Personal zur Verfügung gestellt wird, wobei schon offen ist, ob die Fa. Firma R deshalb zur Rückerstattung der erhaltenen Vergütung verpflichtet war. Damit folgt dieser Schaden allein aus den vertraglichen Vereinbarungen zwischen der T und der Firma R und hat keinen rechtlichen Bezug zur Klägerin zu 2, die an diesem Vertragsverhältnis nicht beteiligt war. Es handelt sich lediglich um mittelbare weitere Folgen des Schiffsunfalls, deren Einbeziehung zu einer Erweiterung des Haftungsrisikos und zu einer Schadenshäufung führen würde, die über das Rechtsinstitut der Drittschadensliquidation nicht liquidiert werden können. Die

von der Klägerin zu 2 postulierte rein wirtschaftliche Betrachtung überzeugt demgegenüber nicht, die (mittelbaren) wirtschaftlichen Folgen, die dadurch entstehen, dass sie ihre wirtschaftlichen Interessen auf verschiedene selbstständige Rechtspersonen „ausgelagert“ hat, muss die Klägerin zu 2 tragen und kann diese nicht im Wege einer „wirtschaftlichen (Gesamt-)Betrachtung“ der Beklagten aufbürden. Insbesondere kann sie durch die gewählte Aufspaltung der wirtschaftlichen Interessen keine Erweiterung des Haftungsrisikos der Beklagten herbeiführen. Die Klägerin zu 2 verkennt, dass im Deliktsrecht anders als im Vertragsrecht keine bloßen Vermögensinteressen geschützt werden, weshalb es auf eine rein vermögensrechtliche (wirtschaftliche) Betrachtung nicht ankommen kann. Mit dem Hinweis auf eine „typische Schadensverlagerung im Ausrüstungsverhältnis“ (zuletzt Schriftsatz vom 15.02.2022, AS/II 96) verkennt die Klägerin zu 2, dass sie keine Ansprüche der Ausrüsterin geltend macht (so ausdrücklich Schriftsatz vom 28.08.2023, S. 2 [AS 11/141]); da sie „aus organisatorischen Gründen die Aufgaben der Instandhaltung und Erhaltung des Schiffes, der Aufnahme und Beherbergung von Passagieren sowie Verköstigung der Passagieren auf 2 Tochtergesellschaften ausgelagert hat“ (Berufungsantwort S. 9 [AS 11/58]) und diese eine Schadens erlitten hätten, den sie geltend machen will (Schriftsatz vom 28.08.2023, S. 5 [AS 11/144]). Auf die Frage, ob im Verhältnis Eigentümerin/Ausrüsterin eine Drittschadensliquidation in Betracht kommen könnte, kommt es deshalb nicht an. Der Annahme der Klägerin zu 2, diese bewusst gewählte Verteilung ihrer wirtschaftlichen Interessen auf verschiedene Rechtspersonen und verschiedene selbstständige Rechtsbeziehungen beinhalte eine zufällige Verlagerung von Schäden, vermag sich der Senat ebenso wenig anzuschließen wie ihrer Auffassung, aufgrund der (nicht näher dargestellten) gesellschaftsrechtlichen und wirtschaftlichen Verflechtung mit den genannten Tochtergesellschaften sei deren Verhalten ohnehin ihr zuzurechnen, was die Anwendung der Grundsätze der Drittschadensliquidation rechtfertige (insbesondere Schriftsatz vom 28.08.2023, S. 5 [AS 11/144]).

2.3.3 Aus abgetretenem Recht kann die Klägerin zu 2 ebenfalls nicht vorgehen. Mit der von ihr erstmals im Berufungszug behaupteten Abtretung der Forderungen der Tochtergesellschaft durch diese an sie (Berufungsantwort vom 30.11.2021, Seite 9, AS/II 58; ebenso Schriftsatz vom 28.08.2023, S. 6, AS 11/145) ist die Klägerin zu 2 zwar nicht gemäß § 531 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen, weil die Beklagte die behauptete Abtretung nicht bestritten hat. Ebenso ist uner-

heblich, dass die Klägerin zu 2 die behaupteten Abtretungserklärungen nicht vorgelegt hat. Denn darauf kommt es nicht an, weil, selbst wenn wirksame Abtretungen erfolgt sein sollten, dies der Klägerin zu 2 keinen Anspruch verschaffen würde, weil der Firma R keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zustehen, die die Klägerin zu 2 geltend machen könnte. Ansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB bestehen offensichtlich nicht, eine Verletzung eines deliktisch geschützten Rechtsguts der Firma R ist weder ersichtlich noch geltend gemacht. Insbesondere liegt keine haftungsbegründende Verletzung des als sonstiges Recht im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs vor, weil dies einen unmittelbaren Eingriff in den gewerblichen Tätigkeitskreis voraussetzen würde, woran es hier fehlt, weil sich die schadensstiftende Handlung nicht – wie erforderlich – gerade gegen den Betrieb und seine Organisation oder gegen die unternehmerische Entscheidungsfreiheit der Firma R und mithin nicht gegen deren Betrieb als solchen gerichtet hatte, also nicht betriebsbezogen war (BGH, Urteil vom 6. Februar 2014 – 1 ZR 75/13 – [juris Rn. 12]; Urteil vom 28. Februar 2013 – 1 ZR 237/11 – [juris Rn. 16]; Beschluss vom 10. Dezember 2002 – VI ZR 171/02 – [juris Rn. 7]; jeweils m. w. Nachw.). Die Beschädigung einer Sache, für deren Nutzung die Fa. Firma R Leistungen an einen Dritten erbringt, genügt dafür nicht (BGH, Beschluss vom 10. Dezember 2002 – VI ZR 171/02 – [juris Rn. 8] m. w. Nachw.). Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass auch keine Ansprüche aus der Verletzung eines deliktisch geschützten Besitzrechts der Fa. Firma R in Betracht kommen, weil diese keinen Besitz an dem Schiff hatte.

Auch Ansprüche nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. den Verhaltensanforderungen aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bestehen nicht, weil diese Sorgfaltspflichten lediglich dem Schutz der Verkehrskreise dienen, die auf dem Rhein Binnenschiffahrt betreiben, diese Personen und deren Eigentum mithin vor den Gefahren des Schiffsverkehrs schützen sollen; sie dienen jedoch nicht dem Schutz anderer Personen, die aus Rechtsgeschäften mit diesen Einkünfte erzielen, deren Vermögensinteressen werden in den Schutzzweck nicht einbezogen. Es besteht auch keine Veranlassung reine Vermögensinteressen allgemein in den Schutzbereich von § 823 Abs. 2 BGB und die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung einzubeziehen (MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 590; BeckOK BGB/Förster, 67. Ed. 1.8.2023, BGB § 823 Rn. 278, jeweils m. w. Nachw.). Wie die Straßenverkehrsordnung dient auch die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung als sachlich begrenztes Ordnungsrecht der Abwehr von typischen

Gefahren, die vom Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein ausgehen, und stellt nicht im Ganzen und insbesondere nicht hinsichtlich der hier einschlägigen Sorgfaltspflichten ein Gesetz zum Schutz des Vermögens Dritter dar (so zur vom Regelungszweck her vergleichbaren StVO BGH, Urteil vom 14. Juni 2005 – VI ZR 185/04 – [juris Rn. 10]; BGH, Urteil vom 9. Dezember 2014 – VI ZR 155/14 – [juris Rn. 13]).

2.4 Auch die Zahlung von 18.015,06 EUR und 20.811,28 EUR kann die Klägerin zu 2 nicht fordern, eine Rechtsgrundlage für diesen Anspruch ist ebenfalls nicht erkennbar.

2.4.1. Zwar ist auch insoweit unstrittig, dass ihre Tochtergesellschaft, die E, das gastronomische Personal (Service) und die Verpflegung für das FGKS „Thurgau Prestige“ stellte und dass diese die für den Zeitraum 20.12.2020 (richtig wohl 20.12.2019) bis zum 03.01.2020 der T einen Betrag von 18.015,06 EUR und für den Zeitraum vom 20.12.2020 – 03.01.2020 einen Betrag von 20.811,28 EUR zurückerstattet hat. Allerdings lässt sich daraus ein Schaden der Klägerin zu 2 nicht herleiten, denn auch dies war nicht unmittelbare Folge der Verletzung ihres Eigentums und die Möglichkeit, dass Dritte im Zusammenhang mit dem Betrieb des FGKS „Thurgau Prestige“ Einkünfte erzielen, hat keine negativen Auswirkungen auf das Vermögen der Klägerin zu 2, stellt insbesondere keinen der Klägerin zu 2 entgangenen Gewinn dar.

2.4.2 Aus den bereits dargelegten Gründen kann die Klägerin zu 2 diese Schadenspositionen auch nicht im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen, weil es an einer zufälligen Schadensverlagerung fehlt, diese Schäden vielmehr von Anfang an nicht bei der Klägerin zu 2 eintreten konnten. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter B III. 2.3.2.2 verwiesen.

2.4.3 Auch aus abgetretenem Recht kann die Klägerin zu 2 nicht vorgehen. Mit der von ihr erstmals im Berufungsrechtszug behaupteten Abtretung der Forderungen der Tochtergesellschaft ist die Klägerin zu 2 zwar nicht gemäß § 531 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen, weil die Beklagten die behauptete Abtretung nicht bestritten haben. Allerdings steht der Tochtergesellschaft der Klägerin zu 2, der E, kein Schadensersatzanspruch, der auf die Klägerin zu 2 hätte übergehen können, zu. Die Beklagte haftet weder nach Deliktsrecht (§ 823 BGB) noch aus sonstigen Gründen für diesen geltend gemachten Schaden. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf die Erwägungen zu Schadensersatzansprüchen der Firma R, die auch hier Geltung beanspruchen, verwiesen werden.

2.4.4 Damit kann die Klägerin insgesamt lediglich EUR 49.138,22 (= EUR 7.360,26 + EUR 41.777,96) fordern.

3. Außerdem können die Klägerinnen als Bestandteil ihrer Schadensersatzansprüche (§ 249 BGB) die ihnen durch die unstrittig erfolgte außergerichtliche Geltendmachung angefallenen Anwaltskosten fordern, wobei die Beklagte gegen deren Aufteilung zwischen den beiden Klägerinnen keine Einwendungen erhebt und Bedenken insoweit auch nicht ersichtlich sind, weil diese Aufteilung nicht zu einer höheren Belastung der Beklagten führt, der Rechenweg der Klägerinnen deshalb der Berechnung ihres Anspruchs zugrunde gelegt werden kann. Bei der Bestimmung des Gegenstandswertes ist jedoch zu beachten, dass die außergerichtliche Geltendmachung der Ansprüche der Klägerin zu 2 – wie gezeigt – nur bezüglich des Betrages von EUR 49.138,02 berechnungsfähig war. Ausgehend von der Berechnungsmethode der Klägerinnen ergibt sich demnach ein – berechtigter – Gesamtgegenstandswert der außergerichtlichen Tätigkeit von EUR 421.585,95 (EUR 372.447,72 + EUR 49.138,02), sodass sich unter Zugrundelegung der vom Prozessbevollmächtigten der Klägerinnen in Ansatz gebrachten Gebühr von 1,5, die nicht zu beanstanden ist und gegen die die Beklagten auch keine Einwendungen erheben, nach der bis zum 31.12.2020 geltenden Gebührentabelle, die auch der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen seiner Berechnung zugrunde legt, eine Gebühr gemäß Nr. 2300, 1008 VV RVG von EUR 4.459,50 zzgl. der Auslagenpauschale (Nr. 7001, 7002 VV RVG) von EUR 20,00, mithin der Betrag von EUR 4.479,50 ergibt. Dies führt – erneut entsprechend der Berechnung der Klägerinnen – zu einer Aufteilung von 89,91 % zu 10,09 % und damit zu einem Anteil der Klägerin zu 1 von EUR 4.027,52 und einem der Klägerin zu 2 von EUR 451,98. Nachdem die Klägerin zu 1 lediglich einen Gebührenanteil von EUR 3.610,77 fordert, ist der Senat gehindert, ihr einen höheren Betrag zuzusprechen (§ 308 Abs. 1 ZPO).

Außerdem können die Klägerinnen die gesetzlichen Zinsen auf die ihnen jeweils zustehenden vorgerichtlichen Anwaltskosten seit dem 27.02.2021 (die Zustellung der Klage erfolgte am 26.02.2021, AS 1/39) verlangen (§§ 291, 186, 187 Abs. 1 BGB).

Der Senat ist an der Zuerkennung der außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in diesem Umfang nicht deshalb gehindert, weil der Tenor des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts keinen entsprechenden Ausspruch enthält, die Klägerinnen keinen Antrag auf Urteilsergänzung (§ 321 ZPO) gestellt und ihr Begehren im Berufungsverfahren sich auf die Zurückweisung der

Berufung der Beklagten beschränkt und der insoweit im 1. Rechtszug gestellte Antrag nicht wiederholt wurde. Denn auch insoweit handelt es sich ausweislich der Begründung auf S. 27 des Urteils um eine offenbare Unrichtigkeit im Sinne von § 319 Abs. 1 ZPO, die der Senat von Amts wegen berichtigen kann (BGH, Beschluss vom 09. Februar 1989 – V ZB 25/88 – [juris Rn. 13]; Beschluss vom 16. Dezember 2021 – III ZR 29/21 – [juris Rn. 2]), da sich aus diesen Ausführungen unzweifelhaft ergibt, dass das Rheinschiffahrtsgericht der Klägerin zu 1 Rechtsverfolgungskosten von EUR 3.610,77 und der Klägerin zu 2 solche von EUR 1.208,73, jeweils zuzüglich Zinsen, zusprechen wollte, sodass ausnahmsweise eine Berichtigung möglich und zulässig ist (vgl. BGH, Urteil vom 18. Juni 1964 – VII ZR 152/62 – [juris Rn. 76]; Urteil vom 10. Juli 1991 – IV ZR 155/90 [juris Rn. 12]). Eines gesonderten Beschlusses bedarf es zur Berichtigung nicht (vgl. BGH, Urteil vom 10. Juli 1991 – IV ZR 155/90 – [juris Rn. 13]; vgl. auch BGH, Beschluss vom 13. August 2019 – VI ZR 46/19 – [juris Rn. 1]). Dieser berichtigte Urteilsauspruch der 1. Instanz war zugleich entsprechend den vorstehenden Ausführungen abzuändern.

IV.

Im Endergebnis zu Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht angenommen, dass den Klägerinnen zu 1 und 2 ein Schiffsgläubigerrecht an dem TMS „Alukard“ zusteht.

1. Die Klägerinnen, die Klägerin zu 1 aus übergegangenem Recht, sind Schiffsgläubiger im Sinne von § 102 Nr. 4 BinSchG, weil ihnen – wie gezeigt – Ansprüche wegen Sachschäden gemäß § 4 Abs. 3 BinSchG zustehen. Sie haben deshalb ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht an dem Schiff nebst Zubehör (§ 103 Abs. 1 BinSchG; BGH, Urteil vom 21. März 1983 – II ZR 179/82 – [juris Rn. 10]; Urteil vom 30. Januar 1986 – II ZR 127/85 – [juris Rn. 6]; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris Rn. 39]), das sich auch auf die Zinsen erstreckt (§ 105 BinSchG), sodass nicht zu beanstanden ist, dass das Rheinschiffahrtsgericht das Pfandrecht auch auf die Verzinsung der Schadensersatzforderungen erstreckt hat. Für die Entstehung dieses Pfandrechts ist unerheblich, dass die Beklagte für das Verschulden der Besatzung (lediglich) als Ausrüsterin verantwortlich ist (§§ 2 Abs. 1 und 3 Abs. 1 BinSchG), denn § 102 Nr. 4 BinSchG setzt nur voraus, dass die Forderung auf Sachschäden (§ 4 Abs. 3), die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind, beruht (BGH, Urteil vom 16. Dezember 1996 – II ZR 268/95 – ZfB 1997, Sammlung Seite 1658 f [juris Rn. 5]; Schiffahrtsobergericht

Karlsruhe, Urteil vom 29. April 2005 – 22 U 4/05 BSch – [juris Rn. 38]).

2. Allerdings ist fraglich, ob die Klägerinnen ein nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliches rechtliche Interesse an der Feststellung des Pfandrechts (§ 103 Abs. 1 BinSchG) haben.

2.1 Ein solches Interesse besteht nur dann, wenn dem konkreten vom Feststellungsantrag betroffenen Recht des Klägers eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und der erstrebte Feststellungsausspruch geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (vgl. BGH, Urteil vom 21. Dezember 2021 – VI ZR 457/20 – [juris Rn. 8]; Urteil vom 13. Januar 2010 – VIII ZR 351/08 – [juris Rn. 12] jew. m. w. Nachw.). Eine solche von der Beklagten veranlasste Unsicherheit besteht hier jedoch gerade nicht, die Beklagte hat sich weder im 1. Rechtszug noch im 2. Rechtszug dagegen gewandt, dass die hier geltend gemachten Forderungen für den Fall, dass sie bestehen, Forderungen im Sinne von § 102 Nr. 4 BinSchG sind und den Klägerinnen dann ein Pfandrecht nach § 103 Abs. 1 BinSchG an dem Tankmotorschiffes „Alukard“ zusteht (vgl. zu diesem Anknüpfungspunkt für ein rechtliches Interesse BGH, Urteil vom 22. Januar 2019 – II ZR 59/18 – [juris Rn. 12]). Auch sonstige Umstände, die ein derartiges Feststellungsinteresse der Klägerin begründen könnten, werden von diesen nicht aufgezeigt, insbesondere genügt ein allgemeines Interesse an der Klärung dieser Frage nicht (BGH; Urteil vom 13. Januar 2010 – VIII ZR 351/08 – [juris Rn. 12]), zumal eine Feststellung im Verhältnis zur Beklagten ohnehin keine Rechtskraftwirkung gegenüber Dritten entfalten würde (§ 322 Abs. 1 ZPO). Auch die weiteren Überlegungen des Rheinschiffahrtsgerichts sind ungeeignet, ein solches Feststellungsinteresse zu begründen, zumal dieses verkennt, dass die Befriedigung nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung erfolgt (§ 103 Abs. 3 BinSchG), weshalb der Gläubiger eine Vollstreckung nur dann betreiben kann, wenn er zuvor eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung erfolgreich erhoben hat. Der Hinweis auf die Entscheidung des Rheinschiffahrtsobergericht Köln (Urteil vom 25.01.2011, 3 U 75/09 BSch – ZfB 2011, Sammlung Seite 2026 ff [juris Rn. 18]) überzeugt ebenfalls nicht, weil – was das Rheinschiffahrtsgericht verkennt – sich die Entscheidung mit dieser Frage überhaupt nicht befasst. Dort wird lediglich – zutreffend – darauf hingewiesen, dass das Rechtsschutzbedürfnis für eine dingliche Klage gegen den Eigentümer nicht deshalb verneint werden könne, weil gegen die Ausrüster ein Zahlungstitel erwirkt wurde, befasst sich demnach mit der hier zu beurteilenden Problematik nicht.

2.2 Das Feststellungsbegehren kann auch nicht nach § 256 Abs. 2 ZPO ohne weite-

res für zulässig erachtet werden, weil zum einen die Entstehung des Pfandrechts im Verlauf des Rechtsstreits zwischen den Parteien nicht streitig wurde und zum anderen dessen Entstehung für die Beurteilung der hier allein infrage stehenden deliktischen Ansprüche der Klägerinnen ohne Bedeutung ist, die Entscheidung darüber deshalb nicht von der Entstehung des Pfandrechts abhängt.

2.3 Allerdings ist in der Rechtsbrechung anerkannt, dass in Fällen, in denen eine entsprechende Feststellung zur Vereinfachung der – insbesondere vollstreckungsrechtlichen – Umsetzung des Urteils führt, die Anforderungen an ein Rechtsschutzbedürfnis gering erachtet werden können (z.B. BGH, Urteil vom 28. Oktober 1987 – VIII ZR 206/86 – [juris Rn. 22]), wenn schutzwürdige Interessen dies aus Gründen der Zweckmäßigkeit rechtfertigen (vgl. zum Annahmeverzug BGH, Urteil vom 31. Mai 2000 – XII ZR 41/98 – [juris Rn. 24]; Urteil vom 13. Dezember 2001 – VII ZR 27/00 – [juris Rn. 22]; OLG Köln, Urteil vom 21. Februar 2019 – 1–12 U 376/17-, [juris Rn. 34]; OLG Stuttgart, Urteil vom 29. März 2022 – 6 U 619/19 – [juris Rn. 30]). Eine solche Interessenlage ist auch hier gegeben. Denn die beantragte Feststellung erleichtert den Klägerinnen die Durchsetzung des kraft Gesetzes erworbenen Pfandrechts im Rahmen einer Duldungsklage (§ 103 Abs. 3 BinSchG), weil in diesem Prozess die gesetzlichen Voraussetzungen für die Entstehung des Pfandrechts, nämlich das Vorliegen einer Forderung im Sinne von § 102 BinSchG, nicht mehr geprüft werden muss, diese Voraussetzung für die Geltendmachung des Pfandrechts vielmehr zwischen den Parteien mit materieller Rechtskraft (§ 322 Abs. 1 ZPO) feststeht. Diese Erleichterung für die Durchsetzung rechtfertigt aus Gründen der Zweckmäßigkeit die Bejahung eines Rechtsschutzinteresses, um dem Gläubiger bereits im Erkenntnisverfahren die Möglichkeit zu eröffnen, den Nachweis für die Entstehung des Pfandrechts führen zu können.

2.4 Diese Überlegungen führen aber lediglich dazu, das Entstehen eines Pfandrechts am Tankmotorschiff „Alukard“ festzustellen (wenngleich ohne Begründung im Ergebnis ebenso Schiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 2. Oktober 2012 – 3 U 34/12 BSch – [juris Rn. 23]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 24. Februar 2000 – 396 Z – 1/00 – [juris Rn. 16]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10. Mai 2001 – 407 Z – 1/01 – [juris Rn. 60]). Für die weiter vom Rheinschiffahrtsgericht getroffene Feststellung, dass das Schiffsgläubigerrecht den Rang aus § 109 Abs. 1 BinSchG habe, fehlt es allerdings an einem schutzwürdigen Interesse, den Gründe der Zweckmä-

ßigkeit, die eine solche Feststellung bereits im Erkenntnisverfahren rechtfertigen könnten, sind weder ersichtlich noch vorgetragen. Das Rangverhältnis zwischen verschiedenen Pfandrechten ergibt sich bereits aus dem Gesetz (§ 109 BinSchG), ein Rechtsschutzbedürfnis dafür, diese Rechtsfolge im Urteil abstrakt festzustellen (ein bestimmtes Rangverhältnis zu möglichen anderen Pfandrechten wurde vom Rheinschiffahrtsgericht weder festgestellt noch war dies überhaupt möglich) ist nicht erkennbar. Das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts war deshalb insoweit zu korrigieren. Außerdem wurde der Urteilsausspruch insoweit sprachlich neugefasst.

2.5 Das Pfandrecht umfasst neben der Forderung gemäß § 102 Nr. 4 BinSchG auch die darauf entfallenden Zinsen (§ 105 BinSchG), sodass die geltend gemachten Schadenersatzforderungen, soweit sie berechtigt sind, in vollem Umfang dem Pfandrecht unterfallen. Die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten sind vom Antrag nicht umfasst, sodass es keiner Entscheidung darüber bedarf, ob diese Kosten im Sinne von § 105 BinSchG wären.

V.

Gerichtgebühren fallen nicht an (Art. 39 der revidierten Mannheimer Akte). Von den sonstigen Kosten des gerichtlichen Verfahrens (Art. 39 2. Halbsatz der revidierten Mannheimer Akte) in beiden Rechtszügen einschließlich der Kosten des vorangegangenen Verklarungsverfahrens (Amtsgericht Mannheim, Az.: 30 UR II 1/20 -; siehe zur Berücksichtigung dieser Kosten Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Beschluss vom 08. Mai 1992 – W 1/92 BSch – VRS Bd. 83, 251; Schiffahrtsobergericht Nürnberg, Beschluss vom 26. Juli 2016 – 9 W 450/16 BSch – [juris Rn. 16]; Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 02. Februar 2018 – 6 W 38/17 BSch – [juris Rn. 6]) tragen die Beklagte 85 % und die Klägerin zu 2 15 %; die geringfügige Klagerücknahme durch die Klägerin zu 1 bleibt außer Betracht (§ 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO). Die außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 1 trägt die Beklagte; von den außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 2 trägt die Beklagte 40 % von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten trägt die Klägerin zu 2 15 %. Im Übrigen behalten die Parteien ihre Kosten auf sich (§§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 ZPO) sind nicht gegeben.