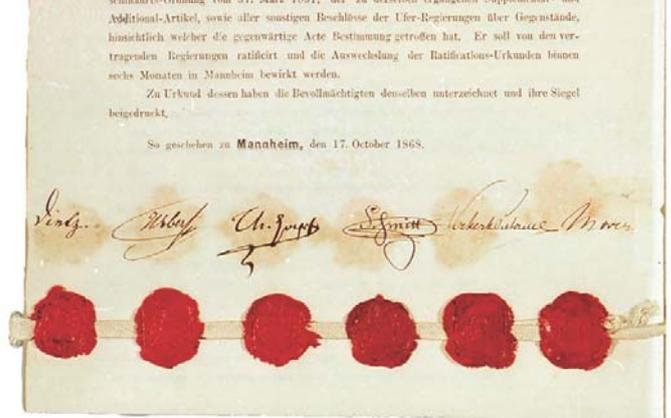


# Schleusenanfahrung und Höhere Gewalt



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

**Nach ständiger Rechtsprechung der österreichischen Gerichte kennt auch das Binnenschiffahrtsrecht in Österreich keine Gefährdungshaftung, auch nicht in analoger Anwendung zu anderen Rechtsnormen. Ein auf § 3 Abs. 1 BinSchG gestützte Schadensersatzanspruch setzt das Verschulden der Schiffsbesatzung voraus. Ein nautisches Verschulden des Kapitäns scheidet aus, wenn all seine Aktionen und Reaktionen nautisch vertretbar sind, auch wenn es sich um ungewöhnliche Maßnahmen handelt.**

**Auch ohne das Vorliegen völlig eindeutiger AIS-Daten (aufgrund der systembedingten Sprünge der Navigationsaufzeichnung durch Verdi) und der daraus resultierend nicht genauen Rekonstruktion der Geschwindigkeit eines Schiffes, ist der Entlastungsbeweis gegen nautisches Verschulden geführt, wenn ein Sachverständiger die Reaktion des Kapitäns nach Erkennen des bewiesenen Ausfalls eines Ruderpropellers nautisch gutheißt. Hat das Schiff für den Havariebereich keine gültige Zulassung, dann hat dies keinen Einfluss auf den Verschuldensvorwurf, wenn und soweit das Schiff technisch in einwandfreiem Zustand war. Urteil des Schifffahrtsgerichts Wien (Bezirksgericht für Handelssachen) vom 12. Januar 2024, Az.: 1 C 303/20w, nicht rechtskräftig.**

Das Bezirksgericht für Handelssachen Wien als Schifffahrtsgericht erkennt ... zu Recht: Das Klagebegehren, die beklagten Parteien seien zur ungeteilten Hand schuldig, der Klägerin € 326.627,24 samt 4 % Zins seit 1.3.2020 zu bezahlen, wird abgewiesen. Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit € 26.547,66 bestimmten Prozesskosten (darin € 3.978,20 Barauslagen und € 1.092,60 USt) binnen 14 Tagen zu bezahlen.

## Aus den Entscheidungsgründen:

Unstrittig ist, dass die Klägerin Eigentümerin des in Oberösterreich gelegenen Donaukraftwerkes Abwinden-Asten ist. Die Erstbeklagte ist eine niederländische Schifffahrtsgesellschaft und Eignerin des Motorfahrgastsschiffes MS Verdi. Der Zweitbeklagte ist Kapitän bei der Erstbeklagten und war am 22.5.2019 gegen 17 Uhr diensthabender Kapitän, also Schiffsführer, des Fahrgastkabinenschiffes im Schleusenbereich des Kraftwerkes Abwinden-Asten.

Die klagende Partei beehrte € 326.627,24 samt Anhang an Schadenersatz und brachte vor, der Zweitbeklagte habe durch ein nautisches Versehen im Schleusenvorhafen des Kraftwerkes das Schiff gegen die Kaimauer und die Mittelmauer gestoßen, danach sei die MS Verdi mit dem Oberhauptverschluss der linken Schleusenammer kollidiert, wodurch ein Reparaturaufwand von € 313.943,67 entstand sei. Begehrt wurden auch Kosten von € 12.687,57 zur Erhebung der Ursache und des Ausmaßes der Schäden. Die Erstbeklagte hafte als Schiffseignerin gemäß § 3 Binnenschiffahrtsgesetz zur ungeteilter Hand mit dem Zweitbeklagten.

Die Beklagten beantragten, die Klage kostenpflichtig abzuweisen und führten aus, dass zum Zeitpunkt der Havarie auf der Donau Hochwasser herrschte und alle

Wehrtore, sowohl die Unter- als auch die Obertafeln, weit offen standen, weshalb dort eine starke Strömung war. Als der Zweitbeklagte in den Vorhafen einfuhr und das Schiff vom Steuerbordaußensteuerstand steuern wollte, stellte er fest, dass der backbordseitige Schottelantrieb nicht reagierte. Er versuchte unverzüglich, die Steuerung von der Brücke und, als die Steuerung auch dort nicht funktionierte, die Steuerung vom Backbord-Steuerstand durchzuführen. All diese Versuche blieben ergebnislos. Der Kapitän versuchte, das Schiff zu stoppen, konnte jedoch eine Kollision nicht mehr vermeiden. Grund der Blockade des Schottels war ein zirka 10 Meter langes Schiffsseil mit einem Durchmesser von etwa 30 Millimetern, das sich im Propeller verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller des Backbordantriebes blockiert hatte. Die Havarie sei daher ohne jegliches Verschulden des Zweitbeklagten eingetreten ...

Beweis wurde erhoben durch Verlesung des Verklarungsaktes 1 Nc 123/19z, Einholung eines Sachverständigengutachtens des nautischen Sachverständigen P und Einsichtnahme in die vorgelegten Urkunden. Danach steht folgender Sachverhalt fest:

- Der Zweitbeklagte besaß am 22.5.2019 ein gültiges Kapitänspatent und arbeitete das dritte Jahr auf dem FGKS Verdi.
- Am 22.5.2019 hatte die Donau einen stark erhöhten Mittelwasserstand.
- Auf Grund des Wasserstandes waren sämtliche Wehrtore der Schleusenanlage des Kraftwerkes Abwinden-Asten geöffnet.

Bei geöffneten Wehranlagen ist es nautisch geboten, am linken Ufer oberhalb der Schleuse Abwinden zu Tal zu fahren – wie es der Zweitbeklagte getan hat – da es durch den Wehrüberlauf zu einer er-

höhten Querströmung oberhalb der Einfahrt in den Vorhafen der Schleuse kommt.

Die Einfahrtsgeschwindigkeit, die der Zweitbeklagte für die Einfahrt in den Vorhafen wählte, war nautisch richtig – unter der Voraussetzung, dass das Schiff über zwei funktionierende Propeller verfügt.

Das FGKS Verdi sollte in die freigegebene rechte Schleusenammer zu Tal einfahren. Dies wurde mittels Funk zwischen dem Schleusenmeister und dem Kapitän vereinbart.

Vor der Einfahrt in den Vorhafen stationierte der Kapitän routinemäßig den Matrosen L am Vorschiff, um das Schiff zu »parken«. L war per Funkgerät mit dem Kapitän in Verbindung.

Das FGKS Verdi verfügt über einen Backbordaußensteuerstand, einen Steuerbordaußensteuerstand und ein Steuerhaus in der Mitte. Die Brücke umfasst sowohl das Steuerhaus, als auch die Außensteuerstände. Das FGKS Verdi verfügt über 2 Aquamaster-Ruderpropeller und ein Bug Querstrahlruder. Schottel ist ein Synonym für Ruderpropeller. Ruderpropeller sind Antriebspropeller, die 360 Grad schwenkbar sind. Mit dem Propellerstrahl wird gesteuert.

Der Kapitän stellte fest, dass es das Schiff »nach links zieht«. Dass der Zweitbeklagte aktiv – irrtümlich – die linke Schleusenammer ansteuerte, kann nicht festgestellt werden. Jedenfalls wäre es möglich gewesen, die Verdi bei dem gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Antrieben vor der Havarie zu stoppen.

Der Zweitbeklagte begab sich vom Steuerhaus zum Außenfahrstand Steuerbord und übernahm die Steuerung dort. Er richtete die Ruderpropeller 90 Grad zur Schiffsachse mit der Abstrahleinrichtung nach innen. Diese Stellung der Ruderpro-

peller hemmt die Steuerfähigkeit des Schiffes, ist daher unüblich, aber nautisch vertretbar.

Bei Anheben der Kupplung stellte der Zweitbeklagte fest, dass der linke Schottelantrieb nicht reagiert. Er lief ins Steuerhaus, versuchte dort zu steuern, als das auch nicht funktionierte, lief er zum Backbord Steuerstand und versuchte es dort.

Dass Steuerstände ausfallen, kommt vor. Das Heck des Schiffes ging nach rechts und der Bug nach links. Sofort nachdem der Kapitän den Ausfall des linken Schottels bemerkt hatte, schloss er diesen Antrieb, drehte den rechten Schottelantrieb, um das Schiff zu bremsen und schaltete dazu auch den Bugstrahler ein. Dies noch am Steuerbordfahrstand, bevor er zum Steuerhaus wechselte. Das war wegen der Geschwindigkeit und der Strömung wenig effektiv. Der Kapitän wollte das Schiff gerade stellen, da es scharf nach links gegangen war.

Gegen 17 Uhr stieß das Schiffsheck gegen die Kaimauer und der Bug gegen die Mittelmauer und kollidierte im Anschluss mit dem Oberhauptverschluss der linken Schleusenkammer. Diese Bauteile wurden durch die Kollision beschädigt. Vor der ersten Kollision mit dem Heck gab der Kapitän den Befehl, Anker zu werfen. Der Matrose am Bug warf Anker und sprang nach der Kollision vom Bug auf die Mauer. Er wollte dort – ohne Kommando dazu – Seile befestigen, um das Schiff zu bremsen.

Der linke Schottelantrieb (Backbordantrieb) besteht aus zwei gegenläufigen Antriebspropellern der Firma Aquamaster. Grund für den Ausfall dieses Antriebs war, dass sich darin ein ca 10 Meter langes Seil – das nicht vom FGKS Verdi stammt – im Vorhafen oder in Anfahrt auf den Vorhafen verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller blockiert wurden. Durch die Blockade wurde die backbordseitige Kupplung zerstört. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich. Das Schiffsseil hatte einen Durchmesser von zirka 30 Millimeter, weshalb beide Propeller blockiert wurden. Die Blockade führte infolge der Zerstörung der backbordseitigen Kupplung. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich (Befund im Akt). Die Blockade der backbordseitigen Steuerung war auch Ursache für den Kurswechsel »Schlenker« zur linken Schleusenkammer.

Treibgut – wie das oben beschriebene Seil – ist ein Problem bei allen Wasserständen, nicht nur in Ufernähe. Unter der Wasseroberfläche schwimmendes Treibgut ist für einen Kapitän nicht auszumachen. Gerade vor Sperrn wie einer Schleuse, sammelt sich Treibgut an. Der Zweitbeklagte hätte die Havarie mit zwei funktionierenden Schottelantrieben allerdings vermeiden können.

Der technische Zustand des Schiffes war vor der Havarie mängelfrei. Probleme mit der Elektrik oder Hydraulik gab es nicht ...

#### **Aus der Beweiswürdigung:**

Die Feststellungen zum Havariehergang gründen sich auf die glaubwürdige Aussage des Zweitbeklagten im Verklarungsverfahren ...

K gibt in seiner Einvernahme an, er habe die Schottel quergestellt/die Schrauben der Steuerung gegeneinandergestellt. Der im Verklarungsverfahren zur Einvernahme beigezogene nautische Sachverständigen erstellte eine Skizze. Der Gerichtssachverständige Kapitän P führte in seiner Fragebeantwortung dazu aus, dies sei ungewöhnlich aber nautisch vertretbar.

Dass das im Wasser treibende Schiffsseil Ursache des Ausfalls des Backbordantriebs war, gründet sich auf die Befundaufnahme von S (Verklarungsakt). Der Sachverständige führt auch aus, dass dieses Seil auf Grund der unterschiedlichen Bauart (anderer Durchmesser, keine blaue Litze) mit sehr großer Wahrscheinlichkeit nicht vom FGKS Verdi stammt. Auch die Feststellung, dass das Schiff vor der Havarie in technisch einwandfreiem Zustand war, gründet auf der Befundaufnahme S Befund im Verklarungsakt.

Der Sachverständige Kapitän G wurde im Verklarungsverfahren beauftragt, die AIS-Daten des FGKS Verdi auszuwerten und verständlich darzustellen. Daraus geht hervor, dass am Bild nur die Position der Antenne als AIS-Position des Schiffes dargestellt wird, da das FGKS Verdi nicht über eine Ausrüstung zur Übermittlung und Übertragung der Schiffslängsachse (»Heading«) verfügt. Dieses Positionsecho lässt keine Rückschlüsse auf die Abmessungen des Fahrzeuges und auf dessen Fahrtrichtung zu (Verklarungsakt).

Dem AIS-System ist eine elektronische Wasserstraßenkarte zugrunde gelegt. Bei gewissen Positionsnummern ändert sich die Darstellung (z.B vom 800 m auf den 400 m und dann auf den 200-m-Bereich). Bei der Umstellung des Anzeigemaßstabes werden die AIS Meldungen sofort im neuen Maßstab angezeigt, die elektronische Wasserstraßenkarte braucht für die Maßstabumstellung länger, dadurch werden die AIS-Positionsmeldungen in diesem Moment nicht an der richtigen Kartenposition angezeigt. Diese »Sprünge« sind systembedingt (Befund Kapitän G). Kapitän G kommt zum Schluss, dass der AIS-Track der Verdi keine Auffälligkeiten zeigt ...

Auf Grund der Ungenauigkeiten der AIS-Daten – auf denen auch die Geschwindigkeitsberechnungen, die Positionsrechnungen und die Fahrtroutenberechnungen des Sachverständigen beruhen –

konnten die genauen Geschwindigkeiten des FGKS Verdi im Vorhafen und vor der Havarie nicht festgestellt werden. Der Sachverständige führt auf Seite 39 seines Gutachtens aus, die Dauer der Reaktionen des Kapitäns nach Erkennen des Ausfalls des Ruderpropellers ließen sich nicht eingrenzen. Letztendlich gibt der Sachverständige aber an, dass die Einfahrtgeschwindigkeit in den Vorhafen in der Annahme, über zwei funktionierende Propeller zu verfügen, nachvollziehbar sei. Aus den Ausführungen des Sachverständigen nach Auswertung der AIS-Daten geht klar hervor, dass es keinen Sachbeleg für den genauen Zeitpunkt des Ruderpropellerausfalls gibt, der Sachverständige bezieht sich dabei auch auf die Aussage des Kapitäns.

Das Gericht geht davon aus, dass das Seil, das sich um den Propeller gewickelt hat, bereits die Kursänderung verursacht hat und danach den Ausfall des Propellers bzw. des gesamten Antriebs ...

Das Vorbringen der Klägerin in der mündlichen Streitverhandlung vom 11.9.2023 war zurückzuweisen. Auf den Akt der Schiffsfahrtaufsicht wurde bereits im Verklarungsverfahren im Jahr 2019 von den Sachverständigen Bezug genommen. Dass das FGKS Verdi zu Fahrten auf der Donau nicht zugelassen ist, wurde daher grob schuldhaft verspätet vorgebracht. Die Schiffsatteste wurden von der beklagten Partei mit Schriftsatz vom 6.7.2022 vorgelegt. Die Zulassung des FGKS Verdi hatte auf die Havarie keinerlei Einfluss. Das Schiff war technisch in einwandfreiem Zustand.

#### **Rechtlich folgt:**

Ein auf § 3 Abs 1 Binnenschiffahrtsgesetz (dRGLB. S 868/1898) gestützter Schadenersatzanspruch setzt das Verschulden der Schiffsbesatzung voraus. Ein Verschulden des diensthabenden Kapitäns hat das Beweisverfahren nicht ergeben. Vielmehr ist die Havarie darauf zurückzuführen, dass sich ein im Wasser schwimmendes fremdes Schiffsseil um den Backbordschottelantrieb gewickelt hat und diesen zerstört hat. Ein nautisches Verschulden des Kapitäns liegt nicht vor. Alle seine Aktionen und Reaktionen sind nautisch vertretbar.

Die ständige Rechtsprechung besagt, dass eine Gefährdungshaftung im Binnenschiffahrtsgesetz analog zu anderen Rechtsnormen, die eine Gefährdungshaftung vorsehen, zu verneinen ist (SZ 49/89; 8 Ob 16/85; 1 Ob 32/92; vgl RIS-Justiz RS0053036; RS0029938; RS002921 4; RS0033348; RS0038230). Das Klagebegehren war daher abzuweisen ...

Rechtsanwalt Prof. Dr. Peter Csoklich,  
Wien

Urteil des Schifffahrtsgerichts Wien (Bezirksgericht für Handelssachen) vom 12. Januar 2024, Az.: 1 C 303/20w, nicht rechtskräftig

Das Bezirksgericht für Handelssachen Wien als Schifffahrtsgericht erkennt ... zu Recht:

Das Klagebegehren, die beklagten Parteien seien zur ungeteilten Hand schuldig, der Klägerin € 326.627,24 samt 4 % Zinsan seit 1.3.2020 zu bezahlen, wird abgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Partei die mit € 26.547,66 bestimmten Prozesskosten (darin € 3.978,20 Barauslagen und € 1.092,60 USt) binnen 14 Tagen zu bezahlen.

#### ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Unstrittig ist, dass die Klägerin Eigentümerin des in Oberösterreich gelegenen Donaukraftwerkes Abwinden-Asten ist. Die Erstbeklagte ist eine niederländische Schifffahrtsgesellschaft und Eignerin des Motorfahrgastsschiffes MS Verdi. Der Zweitbeklagte ist Kapitän bei der Erstbeklagten und war am 22.5.2019 gegen 17 Uhr diensthabender Kapitän also Schiffsführer des Fahrgastkabinschiffes Verdi im Schleusenbereich des Kraftwerks Abwinden-Asten.

Die klagende Partei beehrte € 326.627,24 samt Anhang an Schadenersatz und brachte vor, der Zweitbeklagte habe durch ein nautisches Versehen im Schleusenvorhafen des Kraftwerkes das Schiff gegen die Kaimauer und die Mittelmauer gestoßen, danach sei die MS Verdi mit dem Oberhauptverschluss der linken Schleusenkammer kollidiert wodurch ein Reparaturaufwand von € 313.943,67 entstand sei. Begehrt wurden auch Kosten von € 12.687,57 zur Erhebung der Ursache und des Ausmaßes der Schäden. Die Erstbeklagte hafte als Schiffseignerin gemäß § 3 Binnenschifffahrtsgesetz zur ungeteilten Hand mit dem Zweitbeklagten.

Die Beklagten beantragten, die Klage kostenpflichtig abzuweisen und führten aus, dass zum Zeitpunkt der Havarie auf der Donau Hochwasser herrschte und alle Wehrtore, sowohl die Unter- als auch die Obertafeln, weit offen standen, weshalb dort eine starke Strömung war. Als der Zweitbeklagte in den Vorhafen einfuhr und das Schiff vom Steuerbordaußensteuerstand steuern wollte, stellte er fest, dass der backbordseitige Schottelantrieb nicht reagierte. Er versuchte unverzüglich die Steuerung von der Brücke und als die Steuerung auch dort nicht funktionierte, die Steuerung vom Backboard Steuerstand durchzuführen. All diese Versuche blieben ergebnislos. Der Kapitän ver-

suchte, das Schiff zu stoppen, konnte jedoch eine Kollision nicht mehr vermeiden. Grund der Blockade des Schottells war ein zirka 10 Meter langes Schiffsseil mit einem Durchmesser von zirka 30 Millimeter, das sich im Propeller verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller des Backbordantriebes blockiert hatte. Die Havarie sei daher ohne jegliches Verschulden des Zweitbeklagten eingetreten.

In der mündlichen Streitverhandlung vom 11.9.2023 wurde das Verfahren auf den Grund des Anspruches Eingeschränkt.

Beweis wurde erhoben durch Verlesung des Verklarungsaktes 1 Nc 123/19z, Einholung eines Sachverständigengutachtens des nautischen Sachverständigen P und Einsichtnahme in die vorgelegten Urkunden.

Danach steht folgender Sachverhalt fest:

Der Zweitbeklagte besaß am 22.5.2019 ein gültiges Kapitänspatent und arbeitete das dritte Jahr auf dem FGKS Verdi.

Am 22.5.2019 hatte die Donau einen stark erhöhten Mittelwasserstand.

Auf Grund des Wasserstandes waren sämtliche Wehrtore der Schleusenanlage des Kraftwerkes Abwinden-Asten geöffnet.

Bei geöffneten Wehranlagen ist es nautisch geboten, am linken Ufer oberhalb der Schleuse Abwinden zu Tal zu fahren – wie es der Zweitbeklagte getan hat – da es durch den Wehrüberlauf zu einer erhöhten Querströmung oberhalb der Einfahrt in den Vorhafen der Schleuse kommt.

Die Einfahrtsgeschwindigkeit, die der Zweitbeklagte für die Einfahrt in den Vorhafen wählte war nautisch – unter der Voraussetzung, dass das Schiff über zwei funktionierende Propeller verfügt – richtig.

Das KFGS Verdi sollte in die freigegebene rechte Schleusenkammer zu Tal einfahren. Dies wurde mittels Funk zwischen dem Schleusenmeister und dem Kapitän vereinbart.

Vor der Einfahrt in den Vorhafen stationierte der Kapitän routinemäßig einen Matrosen L am Vorschiff um das Schiff zu „parken“. L war per Funkgerät mit dem Kapitän in Verbindung.

Das FGKS Verdi verfügt über einen Backbordaußensteuerstand, einen Steuerbordaußensteuerstand und ein Steuerhaus in der Mitte. Die Brücke umfasst sowohl

das Steuerhaus, als auch die Außensteuerstände.

Das FGKS Verdi verfügt über 2 Aquamaster Ruderpropeller und ein Bug Querstrahlruder. Schottel ist ein Synonym für Ruderpropeller.

Ruderpropeller sind Antriebspropeller, die 360 Grad schwenkbar sind. Mit dem Propellerstrahl wird gesteuert.

Der Kapitän stellte fest, dass es das Schiff „nach links zieht“. Dass der Zweitbeklagte aktiv – irrtümlich – die linke Schleusenkammer ansteuerte, kann nicht festgestellt werden. Jedenfalls wäre es möglich gewesen, die Verdi bei dem gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Antrieben vor der Havarie zu stoppen.

Der Zweitbeklagte begab sich vom Steuerhaus zum Außenfahrstand Steuerbord und übernahm die Steuerung dort. Er richtete die Ruderpropeller 90 Grad zur Schiffsachse mit der Abstrahleinrichtung nach innen. Diese Stellung der Ruderpropeller hemmt die Steuerfähigkeit des Schiffes ist unüblich aber nautisch vertretbar.

Bei Anheben der Kupplung stellte der Zweitbeklagte fest, dass der linke Schottelantrieb nicht reagiert. Er lief ins Steuerhaus, versuchte dort zu steuern, als das auch nicht funktionierte, lief er zum Backbord Steuerstand und versuchte es dort.

Dass Steuerstände ausfallen, kommt vor.

Das Heck des Schiffes ging nach rechts und der Bug nach links. Sofort nachdem der Kapitän den Ausfall des linken Schottells bemerkt hatte, schloss er diesen Antrieb, drehte den rechten Schottelantrieb um das Schiff zu bremsen und schaltete dazu auch den Bugstrahler ein. Dies noch am Steuerbordfahrstand bevor er zum Steuerhaus wechselte. Das war wegen der Geschwindigkeit und der Strömung wenig effektiv. Der Kapitän wollte das Schiff gerade stellen, da es scharf nach links gegangen war.

Gegen 17 Uhr stieß das Schiffsheck gegen die Kaimauer und der Bug gegen die Mittelmauer und kollidierte im Anschluss mit dem Oberhauptverschluss der linken Schleusenkammer. Diese Bauteile wurden durch die Kollision beschädigt.

Vor der ersten Kollision mit dem Heck gab der Kapitän den Befehl Anker zu werfen. Der Matrose am Bug warf Anker und sprang nach der Kollision vom Bug auf die Mauer. Er wollte dort – ohne Kommando dazu – Seile befestigen um das Schiff zu bremsen.

Der linke Schottelantrieb = Backbordantrieb besteht aus zwei gegenläufigen Antriebspropellern der Firma Aquamaster. Grund für den Ausfall dieses Antriebs war, dass sich darin ein ca 10 Meter langes Seil – das nicht vom FGKS Verdi stammt – im Vorhafen oder in Anfahrt auf den Vorhafen verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller blockiert wurden. Durch die Blockade wurde die backbordseitige Kupplung zerstört. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich. Das Schiffsseil hatte einen Durchmesser von zirka 30 Millimeter, weshalb beide Propeller blockiert wurden. Die Blockade führte infolge zur Zerstörung der backbordseitigen Kupplung. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich (Befund im Akt).

Die Blockade der backbordseitigen Steuerung war auch Ursache für den Kurswechsel „Schlenker“ zur linken Schleusenammer.

Treibgut – wie das oben beschriebene Seil – ist ein Problem bei allen Wasserständen, nicht nur in Ufernähe. Unter der Wasseroberfläche schwimmendes Treibgut ist für einen Kapitän nicht auszumachen. Vor Sperren, wie eine Schleuse eine ist, sammelt sich Treibgut an.

Der Zweitbeklagte hätte die Havarie mit zwei funktionierenden Schottelantrieben vermeiden können.

Der technische Zustand des Schiffes war vor der Havarie mängelfrei. Probleme mit der Elektrik oder Hydraulik gab es nicht.

Das FGKS Verdi wurde von der Schleusenmeisterei angewiesen die Nacht vor Ort zu bleiben und konnte am nächsten Tag mit einem funktionierenden Schottelantrieb langsam zur Schiffswerft Linz weiterfahren.

Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zum Havariehergang gründen sich auf die glaubwürdige Aussage des Zweitbeklagten im Verklarungsverfahren. Die Einvernahme fand unter Beiziehung eines Dolmetschers und des nautischen Sachverständigen Kapitän G statt. Die Havarie ist – wie vom Kapitän beschrieben – auch auf dem angeschlossenen Video zu verfolgen. Die Angaben des Kapitäns im Verklarungsverfahren entsprechen in den wesentlichen Punkten seinen Angaben vor der Schifffahrtspolizei. K betont in seiner Aussage, „es habe ihn nach links gezogen“. Im Zusammenhang mit den Ausführungen des Sachverständigen S der dort auf Seite 3 angibt seiner Ansicht und aus dem Havariebericht der Schifffahrtssaufsicht gehe hervor, dass auf Grund der Blockade der Steue-

rung das Schiff in die Einfahrt zur linken Schleusenammer getrieben wurde kam das Gericht zum Schluss, dass die Blockade der Steuerung durch das Seil auch schon kausal für den „Schlenker“ des Kurses war. Das ist auch insofern naheliegend, da der genaue Zeitpunkt, an dem sich das Seil im Antrieb verfangen hat, nicht feststellbar ist. Der Zweitbeklagte hat in seinen Skizzen .1 1 und ./11 auch einen Kurs eingezeichnet bzw Punkte bezeichnet. In seiner Einvernahme gibt der Zweitbeklagte auch an, er habe zur Skizze der Schifffahrtspolizei gesagt, die sei nicht richtig, worauf ihm mitgeteilt wurde, das müsse nur ungefähr so sein. Das ist lebensnah und sind auch die Skizzen, die er auf Wunsch des Gerichtes angefertigt hat, nur bedingt im Zusammenhang mit seiner Aussage brauchbar.

K gibt in seiner Einvernahme an, er habe die Schottel quergestellt/die Schrauben der Steuerung gegeneinandergestellt. Der im Verklarungsverfahren zur Einvernahme beigezogene nautische Sachverständigen erstellte eine Skizze (.1111). Der Gerichtssachverständige Kapitän P führte in seiner Fragebeantwortung dazu aus, dies sei ungewöhnlich aber nautisch vertretbar.

Dass das im Wasser treibende Schiffsseil Ursache des Ausfalls des Backbordantriebs war, gründet sich auf die Befundaufnahme von S (Verklarungsakt, Fotos). Der Sachverständige führt auch aus, dass dieses Seil auf Grund der unterschiedlichen Bauart (anderer Durchmesser, keine blaue Litze) mit sehr großer Wahrscheinlichkeit nicht vom FGKS Verdi stammt.

Auch die Feststellung, dass das Schiff vor der Havarie in technisch einwandfreiem Zustand war, gründet auf der Befundaufnahme S (im Verklarungsakt).

Der Sachverständige Kapitän G wurde im Verklarungsverfahren beauftragt die AIS – Daten des FGKS Verdi auszuwerten und verständlich darzustellen. Daraus geht hervor, dass am Bild nur die Position der Antenne als AIS Position des Schiffes dargestellt wird, da das FGKS Verdi nicht über eine Ausrüstung zur Übermittlung und Übertragung der Schiffslängsachse = „Heading“ verfügt. Dieses Positionsecho lässt keine Rückschlüsse auf die Abmessungen des Fahrzeuges und auf dessen Fahrtrichtung zu (im Verklarungsakt). Dem AIS System ist eine elektronische Wasserstraßenkarte zugrunde gelegt. Bei gewissen Positionsnummern ändert sich die Darstellung (z.B vom 800m auf den 400 m und dann auf den 200 m Bereich). Bei der Umstellung des Anzeigemaßstabes werden die AIS Meldungen sofort im neuen Maßstab angezeigt, die elektronische Wasserstraßenkarte braucht für die Maßstabumstellung länger, dadurch

werden die AIS Positionsmeldungen in diesem Moment nicht an der richtigen Kartenposition angezeigt. Diese „Sprünge“ sind systembedingt (5 5 des zitierten Befundes Kapitän G). Kapitän G kommt zum Schluss, dass der AIS Track der Verdi keine Auffälligkeiten zeigt. Er führt aus, dass im Schleusenvorhafen der AIS Kursverlauf „das Verhalten einer Einfahrt in die linke Schleusenammer“ zeige, was sich mit der Aussage des Zweitbeklagten „es habe ihn nach links gezogen“, deckt. Die oben angeführten Unsicherheiten bei der Bestimmung der genauen Position des Schiffes lassen gerade im begrenzten Vorhafen- und Schleusenbereich keinen anderen Schluss zu, als den, dass das Seil bereits den Kurs zur „falschen“ Schleusenammer verursacht hat. Für den ange deuteten Schluss, der Kapitän habe die linke Schleusenammer (irrtümlich/absichtlich) angesteuert, gibt es keinerlei Beweisergebnisse. Der Sachverständige Kapitän P führt aus, dass die Trackinglinie des AIS Transponders den Kurs nur dann darstellt, wenn dieses sich stetig und möglichst auf geradem Kurs fortbewegt. Die seitliche Abdrift könne nicht bildlich dargestellt werden. Weitere Unsicherheiten ergeben sich aus allfälligen Ausfällen der Signale. Wie der Sachverständige selbst anführt, ist eine numerische Simulation einer Schleuseneinfahrt äußerst komplex und auf Grund unbekannter Parameter angreifbar.

Auf Grund der Ungenauigkeiten der AIS Daten – auf denen auch die Geschwindigkeitsberechnungen, die Positionsberechnungen und die Fahrtroutenberechnungen des Sachverständigen beruhen – konnten die genauen Geschwindigkeiten des FGKS Verdi im Vorhafen und vor der Havarie nicht festgestellt werden. Der Sachverständige führt auf Seite 39 seines Gutachtens aus, die Dauer der Reaktionen des Kapitäns nach Erkennen des Ausfalls des Ruderpropellers ließen sich nicht eingrenzen. Letztendlich gibt der Sachverständige aber an, die Einfahrtgeschwindigkeit in den Vorhafen war in der Erwartung, zwei funktionierende Propeller zu haben ok.

Dass der Zweitbeklagte nicht ergänzend vernommen werden konnte, ist auf Grund der Kriegssituation in der Ukraine keinesfalls nach § 381 ZPO zu seinen Lasten zu würdigen. Der Klagevertreter hat einer ZOOM Einvernahme nicht zugestimmt, eine Videoübernahme in der Ukraine zu organisieren ist derzeit unmöglich, seine derzeitige Adresse konnte auch nicht ermittelt werden, nachdem er telefonisch mitteilte, seine Adresse in der Ukraine stimme nicht mehr. Eine ergänzende Befragung des Kapitäns kann aber auch auf Grund der bisherigen Ergebnisse des Beweisverfahrens unterbleiben.

Aus den Ausführungen des Sachverständigen nach Auswertung der AIS Daten geht klar hervor, dass es keinen Sachbeleg für den genauen Zeitpunkt des Ruderpropellerausfalls gibt, der Sachverständige bezieht sich auch auf die Aussage des Kapitäns.

Das Gericht geht davon aus, dass das Seil, dass sich um den Propeller gewickelt hat, bereits die Kursänderung verursacht hat und danach den Ausfall des Propellers bzw des gesamten Antriebs.

In der mündlichen Erörterung des Gutachtens in der Verhandlung vom 17.10.2022 und vom 11.9.2023 führt der Sachverständige aus, es wäre möglich gewesen mit zwei Antrieben das Schiff beim gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit zu stoppen. Er gibt auch an, dass die Kursänderung daran liegen könne, dass sich das Seil um den Propeller gewickelt hatte. Entgegen der Aussage des Sachverständigen der Kapitän habe nicht ausgesagt ob der Propeller aus- oder eingekuppelt war, hat der Kapitän im Verklarungsverfahren ausgesagt, er habe den Bugstrahler noch am Steuerbordaußensteuerstand eingeschalten, die linke Maschine geschlossen und die rechte Maschine so gedreht, dass das Schiff nach hinten gehen sollte. Daraus ist zu schließen, dass der funktionierende Propeller auch beim Wechsel der Steuerstände durchwegs eingeschalten war.

Das Vorbringen der Klägerin in der mündlichen Streitverhandlung vom 11.9.2023 war zurückzuweisen. Auf den Akt der Schifffahrtsaufsicht wurde bereits im Verklarungsverfahren im Jahr 2019 von den Sachverständigen dort Bezug genommen. Dass das FGKS Verdi zu Fahrten auf der Donau nicht zugelassen ist, wurde daher grob schuldhaft verspätet vorgebracht. Die Schiffsatteste wurden von der beklagten Partei mit Schriftsatz vom 6.7.2022 vorgelegt. Die Zulassung des FGKS Verdi hatte auch auf die Havarie keinerlei Einfluss. Das Schiff war technisch in einwandfreiem Zustand.

Rechtlich folgt:

Ein auf § 3 Abs 1 Binnenschifffahrtsgesetz (dRGBI. S 868/1898) gestützter Schadenersatzanspruch setzt das Verschulden der Schiffsbesatzung voraus. Ein Verschulden des diensthabenden Kapitäns hat das Beweisverfahren nicht ergeben.

Das Beweisverfahren hat ergeben, dass die Havarie darauf zurückzuführen ist, dass sich ein im Wasser schwimmendes fremdes Schiffsseil um den Backbord-schottelantrieb gewickelt hat und diesen zerstört hat. Ein nautisches Verschulden des Kapitäns liegt nicht vor. Alle seine Aktionen und Reaktionen sind nautisch vertretbar.

Die ständige Rechtsprechung besagt, dass eine Gefährdungshaftung im Binnenschifffahrtsrecht analog zu anderen Rechtsnormen, die eine Gefährdungshaftung vorsehen zu verneinen ist (SZ 49/89; 8 Ob 16/85; 1 Ob 32/92; vgl RIS-Justiz RS0053036; RS0029938; RS002921 4; RS0033348; RS0038230).

Das Klagebegehren war daher abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 41 ZPO.