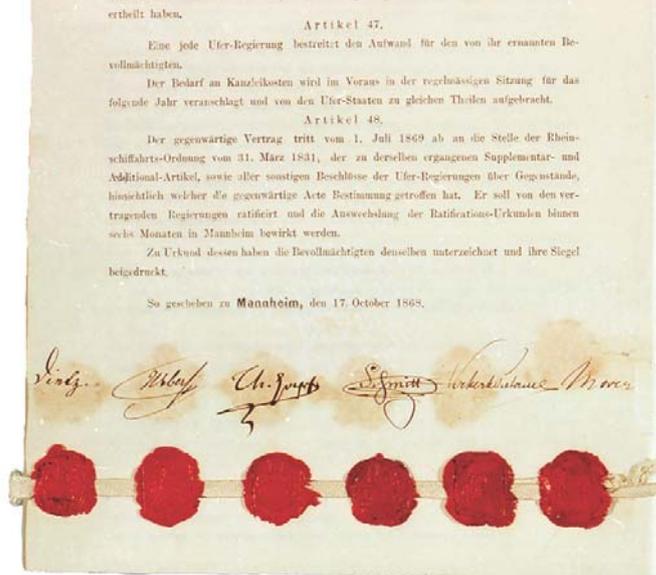


# Verschuldenshaftung und force majeure, Schleusenanfahrung in Österreich



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

**Das Schiffsrecht Österreichs kennt keine Gefährdungshaftung für Binnenschiffe, der Anspruchsteller trägt die Darlegungs- und Beweislast für ein havariersächliches Besatzungsverschulden.**

**Dem geschädigten Schleusenbetreiber, V GmbH in Österreich, kommt eine Beweiserleichterung nach den Grundsätzen der rechtlichen Sonderbeziehung im Falle einer Anmeldung der Schleusung und Freigabe einer Schleusenkammer für ein Schiff nicht zugute, da eine solche Beziehung allenfalls zur Republik Österreich, nicht aber zur V GmbH besteht. Die Personen der Schleusenaufsicht handeln bei der Schleusung in Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben des Bundes auf Schiffsaufsicht und sind deshalb in dieser Eigenschaft nicht Bedienstete der V GmbH.**

**Eine Beweislastumkehr gemäß § 1298 ABGB wegen Schutzgesetzverletzung kommt nur in Betracht, wenn der Geschädigte zunächst beweist, dass der Schädiger objektiv seine Pflicht nicht erfüllt hat.**

**Ob ein Aufstoppen ordnungsgemäß durchgeführt wurde, lässt sich nicht allein anhand der üblichen Fahrpraxis beurteilen, denn sonst würde jede Kollision für einen Fahrfehler sprechen, sondern nur auf Basis belastbarer Daten, insbesondere zu Geschwindigkeit und Position des Schiffes. DoRis-AIS-Daten kommt nicht die nötige Zuverlässigkeit zu, um daraus die für die Rekonstruktion eines Havarievorganges wesentlichen Daten (Schiffsposition, Geschwindigkeit und Fahrtroute) abzuleiten.**

**Schiffe, die über einen gültiges Rheinschiffsattest verfügen, benötigen keine gesonderte (österreichische) Zulassung für die Schifffahrt auf der Donau, selbst wenn das Rheinschiffsattest nur für einen Teil des Rheines gültig ist.**

*Urteil des Schiffsobersbergerichts Wien vom 29. August 2024, Az.: 1 R 53/24g (Schiffsobersgericht Wien, Az.: 1 C 303/20w-77), rechtskräftig*

Das Oberlandesgericht Wien als Schiffsobersbergericht hat ... zu Recht erkannt:

Der Berufung wird nicht Folge gegeben ...

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig.

## Aus den Entscheidungsgründen:

Die Klägerin ist Eigentümerin des in Oberösterreich gelegenen Donaukraftwerkes Abwinden-Asten. Die Erstbeklagte ist eine niederländische Schiffsahrtsgesellschaft und Eigentümerin des Motorfahrgastschiffes MS Verdi (in Folge: Verdi). Der Zweitbeklagte ist Kapitän bei der Erstbeklagten und war am 22.5.2019 gegen 17 Uhr diensthabender Kapitän, also Schiffsführer, der Verdi im Schleusenbereich des Kraftwerkes Abwinden-Asten. Er besaß am 22.5.2019 ein gültiges Kapitänspatent.

Am 22.5.2019 hatte die Donau einen stark erhöhten Mittelwasserstand. Auf Grund des Wasserstandes waren sämtliche Wehrtore der Schleusenanlage des Kraft-

werkes Abwinden-Asten geöffnet. Bei geöffneten Wehranlagen ist es nautisch geboten, am linken Ufer oberhalb der Schleuse zu Tal zu fahren, wie es der Zweitbeklagte tat.

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.

Der Zweitbeklagte stellte fest, dass es das Schiff »nach links zog« Dass er 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.

Die Verdi verfügt über 2 Aquamaster Ruderpropeller und ein Bug Querstrahlruder. Ruderpropeller sind Antriebspropeller, die 360 Grad schwenkbar sind. Mit dem Propellerstrahl wird gesteuert. Bei Anheben der Kupplung stellte der Zweitbeklagte fest, dass der linke Schottelantrieb (= Ruderpropeller) nicht reagierte. Grund für den Ausfall dieses Antriebs war, dass sich darin ein ca 10

Meter langes Seil, das nicht von der Verdi stammt, im Vorhafen oder in der Anfahrt auf den Vorhafen verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller des linken Schottelantriebs blockierte. Durch die Blockade wurde die backbordseitige Kupplung zerstört. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich.

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.

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.

Die Klägerin begehrte Schadenersatz iHv EUR 326.627,24 samt Zinsen ...

Die Beklagten beantragten Klageabweisung. Die Havarie sei ohne jegliches Verschulden des Zweitbeklagten eingetreten: Grund der Blockade des Ruderpropellers sei ein zirka 10 Meter langes,

fremdes Schiffsseil gewesen, das sich im Propeller verfangen und aufgewickelt und beide Propeller des Backbordantriebes blockiert hätte.

Mit dem angefochtenen Urteil wies das Erstgericht das Klagebegehren ab. Es trat dazu die auf den Seiten 1, 2 bis 4 der Urteilsausfertigung ersichtlichen Feststellungen, auf die verwiesen wird und die am Beginn der Entscheidungsgründe zusammengefasst wiedergegeben wurden. In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, dass das Beweisverfahren kein Verschulden des diensthabenden Kapitäns ergeben habe. Eine (analoge) Gefährdungshaftung scheide im Binnenschiffahrtsrecht aus ...

### ... Zur Verfahrensrüge (Auszug)

2.3 Entgegen der Ansicht der Berufungswerberin ist die Zurückweisung des Vorbringens einer fehlenden Zulassung des Schiffes für die Donau bei gleichzeitiger Berufung auf eine Rheinzulassung (für die Fahrt auf dem Rhein von der offenen See bis Mannheim) nicht geeignet, einen nachteiligen Einfluss auf das Ergebnis des Verfahrens zu nehmen: Schiffe, die auf österreichischen Wasserstraßen wie der Donau fahren, bedürfen gem. § 100 Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (Schiffahrtsgesetz – SchFG) einer Zulassung durch die Behörde. Schiffe, die über ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes gültiges Schiffsattest verfügen, benötigen gem. § 101 Abs 1 Z 1 iVm Abs 2 Z 1 SchFG keine gesonderten (österreichische) Zulassung für die Schifffahrt auf der Donau. Artikel 22 Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868 lautet: Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rhein antritt, hat der Eigentümer oder der Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Teil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken. Die Bestimmung sieht somit auch auf Abschnitte des Rheins bezogene Zulassungen vor. Dass die von der Klägerin behauptete Zulassung der Verdi nur auf einen Teil des Rheins beschränkt ist, spielt für die Frage, ob sie auf der Donau unbeschränkt fahren darf, schon deshalb keine Rolle, weil § 101 Abs 1 Z 1 iVm Abs 2 Z 1 SchFG nur auf eine gültige Zulassung nach Artikel 22 Revidierte Rheinschiffahrtsakte Bezug nimmt, also offensichtlich auch – wie hier – auf Abschnitte des Rheins bestimmte Zulassungen als ausreichend erachtet. Die für den Rhein geltende Beschränkung »von der offenen See bis Mannheim« könnte auf der Donau ohnehin nicht umgesetzt werden und würde ein allfälliger Verstoß gegen die Zulassungsvorschriften gern § 114 SchFG eine Verwaltungsübertretung darstellen ...

### Zur Rechtsrüge (Auszug)

3.1.1 Der Zweitbeklagte ist aufgrund seiner Sorgfaltspflicht als Schiffsführer gemäß § 7 SchFG verpflichtet, alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um ua Beschädigungen von Regulierungsbauwerken und Anlagen im Gewässer zu vermeiden.

3.1.2 Die Klägerin behauptet in diesem Zusammenhang sekundäre Feststellungsmängel und begehrt erkennbar Zusatzfeststellungen zu nautischen Fehlern des Zweitbeklagten, die sich aus dem Gutachten des Sachverständigen P ergeben und zu einer stattgebenden Entscheidung geführt hätten: (i) zu hohe Geschwindigkeit für den Fahrkurs bei der Einfahrt in den Vorhafen, (ii) ungünstige Ausrichtung der Propeller gegeneinander, (iii) Bremsverzögerung durch Aufsuchen der anderen Steuerstände (Steuerhaus und Backbord-Außenfahrstand) und (iv) Reaktionsverzögerung von 27 Sekunden bzw. 90 m auf die Kursabweichung.

3.1.3 Zunächst ist auf die Ausführungen in der Tatsachenrüge zu verweisen, dass die Schlüsse des Sachverständigen P auf den DoRIS/AIS-Daten beruhen, diese aber nicht verlässlich sind und daher keine Grundlage für die gewünschten Feststellungen bilden können ...

### Einschub: Urteilsbegründung erster Instanz d. Red.

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. 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 (S 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 Schleusenkammer« 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« Schleusenkammer verursacht hat. Für den angedeuteten Schluss, der Kapitän habe die linke Schleusenkammer (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.

### Ende Einfügung d. Red.

Weiters steht unbekämpft fest, dass der technische Zustand des Schiffes vor der Havarie einwandfrei war, man das Schiff bei dem gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Propellern vor der Havarie hätte stoppen können und dass der Zweitbeklagte mit zwei funktionierenden Propellern die Havarie hätte verhindern können ...

3.2.1 Die Klägerin hat die schadenersatzrechtliche Haftung auch auf eine rechtsgeschäftliche Sonderbeziehung der Streitparteien zueinander durch die Anmeldung des Zweitbeklagten zur Schleusung und die Freigabe der rechten Schleusenkammer für die Verdi berufen.

3.2.2 In Wahrnehmung der Aufgaben der Bundes-Wasserstraßenverwaltung gemäß § 4 Abs 1 iVm 10 Abs 2 Z 1 Wasserstraßengesetz (WaStG) kümmert sich via Donau ua um die Verkehrsregelung bei den Schleusen auf den österreichischen

Wasserstraßen als hoheitliche Aufgabe des Bundes. Während sie die Schleusenaufsicht ausüben, sind Bedienstete der gemäß § 38 Abs 8 SchFG betrauten Unternehmen Hilfsorgane der Organe der Schifffahrtspflichten. Daraus folgt, dass die Schleusenaufsichtsorgane keine Dienstnehmer der Klägerin sind und durch die Verkehrsregelung in den Schleusen allenfalls eine rechtliche Sonderbeziehung zur Republik Österreich, nicht jedoch zur Klägerin zu Stande kommt.

Die Negativfeststellung, wonach ein aktives – irrtümliches – Ansteuern der linken Schleusenkammer durch den Zweitbeklagten nicht festgestellt werden könne, bewirkt, dass nicht nur kein Verschulden, sondern auch kein rechtswidriger, kausaler Pflichtverstoß des Zweitbeklagten nachgewiesen werden konnte. Auf die Frage, ob § 1298 ABGB im Verhältnis der Streitparteien zur Anwendung gelangt,

kommt es daher nicht an, da die Beweislastumkehr für das Verschulden nur greift, wenn der Geschädigte zunächst beweist, dass der Schädiger objektiv seine Pflicht nicht erfüllt hat (RS0026290).

3.3 Hier hat das Beweisverfahren ergeben, dass das Fahren am linken Ufer oberhalb der Schleuse nautisch geboten, die Einfahrtsgeschwindigkeit in den Vorhafen nautisch richtig war und es möglich gewesen wäre, das Schiff beim gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Propellern des linken Schottelantriebs zu stoppen und die Havarie dann ausgeblieben wäre. Der Grund für den Ausfall der Propeller des linken Schottelantriebs lag an einem nicht vom Schiff stammenden Seil, das sich verfangen und die Propeller blockiert hatte, was zu einer Zerstörung der backbordseitigen Kupplung führte und Ursache für das Abdriften (»den Schlenker«) zur linken Schleusenkammer war.

Da es weder Vorbringen noch Beweisergebnisse dazu gibt, dass das Seil für den Zweitbeklagten erkennbar gewesen wäre und er das Verheddern hätte verhindern können, ist das Erstgericht zu Recht davon ausgegangen, dass der Schadenseintritt unvermeidbar war und den Zweitbeklagten kein Verschulden trifft, sodass auch die Erstbeklagte als Schiffseigner nicht haftet, da diese gem § 4 Abs 1 Binn-SchiffG nur eine adjektivische, vom Verschulden des Schiffsführers abhängige Haftung, trifft.

4. Der Berufung war daher nicht Folge zu geben ...

6. Die ordentliche Revision war nicht zuzulassen, weil hier keine erhebliche Rechtsfrage im Sinn des § 502 Abs 1 ZPO zu beantworten war.

*Mitgeteilt durch Rechtsanwalt Hon.-Prof. Dr. Peter Csoklich, Wien*

## You can't sink a rainbow

71 Prozent unseres Planeten sind von Wasser bedeckt – der größte Lebensraum! Doch der Mensch hat daraus in wenigen Jahrzehnten ein globales Krisengebiet gemacht.

Seit über 40 Jahren begibt sich Greenpeace mit speziell ausgerüsteten Schiffen deshalb auf Flüssen und Ozeanen genau dorthin, wo Umweltverbrechen am und auf dem Wasser verübt werden. Kommen Sie mit an Bord. [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de)



**GREENPEACE**

Urteil des Schifffahrtsobergerichts Wien vom 12. Januar 2024, Az.: 1 R 53/24g (Schifffahrtsgericht Wien, Az.: 1 C 303/20w-77), nicht rechtskräftig

Das Oberlandesgericht Wien als Schifffahrtsobergericht hat durch den Senatspräsidenten als Vorsitzenden, die Richterin und den Kommerzialrat in der Rechtsache der klagenden Partei V GmbH, wider die beklagten Parteien 1) Verdi, Niederlande und 2), Kapitän, Ukraine, beide vertreten durch D Rechtsanwalt GmbH in Wien, wegen EUR 326.627,24 s.A., über die Berufung der klagenden Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichts für Handelsachen Wien vom 12.1.2024, 1 C 303/20w-77, in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Der Berufung wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit EUR 4.355,03 bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Die Klägerin ist Eigentümerin des in Oberösterreich gelegenen Donaukraftwerkes Abwinden-Asten. Die Erstbeklagte ist eine niederländische Schifffahrtsgesellschaft und Eigentümerin des Motorfahrgastschiffes MS Verdi (in Folge: Verdi). Der Zweitbeklagte ist Kapitän bei der Erstbeklagten und war am 22.5.2019 gegen 17 Uhr diensthabender Kapitän, also Schiffsführer, der Verdi im Schleusenbereich des Kraftwerks Abwinden-Asten. Er besaß am 22.5.2019 ein gültiges Kapitänspatent.

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 zu Tal zu fahren, wie es der Zweitbeklagte tat.

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.

Der Zweitbeklagte stellte fest, dass es das Schiff »nach links zog«. Dass er 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.

Die Verdi verfügt über 2 Aquamaster Ruderpropeller und ein Bug Querstrahlru-

der. Ruderpropeller sind Antriebspropeller, die 360 Grad schwenkbar sind. Mit dem Propellerstrahl wird gesteuert. Bei Anheben der Kupplung stellte der Zweitbeklagte fest, dass der linke Schottelantrieb (= Ruderpropeller) nicht reagierte. Grund für den Ausfall dieses Antriebs war, dass sich darin ein ca 10 Meter langes Seil, das nicht von der Verdi stammt, im Vorhafen oder in der Anfahrt auf den Vorhafen verfangen und aufgewickelt hatte und beide Propeller des linken Schottelantriebs blockierte. Durch die Blockade wurde die backbordseitige Kupplung zerstört. Eine Schaltung auf retour war mit dieser Maschine nicht mehr möglich.

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

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.

Die Klägerin begehrte Schadenersatz iHv EUR 326.627,24 samt Zinsen und brachte vor, der Zweitbeklagte habe als Schiffsführer 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 der Klägerin ein Reparaturaufwand von EUR 313.943,67 entstanden sei. Zusätzlich begehrte sie Kosten iHv EUR 12.687,57 zur Erhebung der Ursache und des Ausmaßes der Schäden. Durch die Anmeldung zur Schleusung und die Freigabe einer Schleusenammer für die Verdi sei ein (unentgeltliches) Vertragsverhältnis zu Stande gekommen, das den Zweitbeklagten auch ex contractu verpflichte, jede Beschädigung der Schleusenanlage zu unterlassen. Die Erstbeklagte hafte als Schiffseignerin gemäß § 3 Binnenschiffahrtsgesetz zur ungeteilten Hand mit dem Zweitbeklagten.

Die Beklagten beantragten Klageabweisung. Die Havarie sei ohne jegliches Verschulden des Zweitbeklagten eingetreten: Grund der Blockade des Ruderpropellers sei ein zirka 10 Meter langes, fremdes Schiffsseil gewesen, das sich im Propeller verfangen und aufgewickelt und beide Propeller des Backbordantriebes blockiert hätte.

Mit dem angefochtenen Urteil wies das Erstgericht das Klagebegehren ab. Es traf dazu die auf den Seiten 1, 2 bis 4 der Urteilsausfertigung ersichtlichen Feststel-

lungen, auf die verwiesen wird und die am Beginn der Entscheidungsgründe zusammengefasst wiedergegeben wurden. In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, dass das Beweisverfahren kein Verschulden des diensthabenden Kapitäns ergeben habe. Eine (analoge) Gefährdungshaftung scheide im Binnenschiffrechtsrecht aus.

Dagegen richtet sich die Berufung der Klägerin wegen unrichtiger Tatsachenfeststellung aufgrund unrichtiger Beweiswürdigung, Mangelhaftigkeit des Verfahrens und unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, dem Klagebegehren stattzugeben. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagten beantragen, der Berufung nicht Folge zu geben.

Die Berufung ist in nicht berechtigt.

Zur Tatsachenrüge

1.1 Die Klägerin begehrt statt der Feststellungen:

»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.« [Fi]

folgende Ersatzfeststellung:

»Nachdem der Zweitbeklagte den Ausfall des linken Schottels bemerkt hatte, verließ er den steuerbordseitigen Außenfahrstand ohne sofortige durchgehende Bremsung und versuchte zunächst im Steuerhaus und im backbordseitigen Außenfahrstand, das Schiff zu steuern, wodurch er dessen Bremsung verzögerte«

1.2.1 Das Erstgericht begründet diese zum Havariehergang zählende Feststellung mit der Aussage des Zweitbeklagten im Verklarungsverfahren (ON 15 in 1 Nc 123/19z), in dem die hier Beklagten Antragsteller und die hier Klägerin Antragsgegnerin waren. Die Einvernahme erfolgte in einer Verhandlung am 18.7.2019 vor der Erstrichterin, die daher einen persönlichen Eindruck vom Zweitbeklagten gewinnen konnte, in Anwesenheit der hier ebenfalls vertretenden Parteienvertreter und unter Beiziehung eines Dolmetschers und des nautischen Sachverständigen G. Gegen die Verlesung und Verwertung des Einvernahmeprotokolls des Zweitbeklagten hat die Berufungswerberin keinen Einwand erhoben, sodass es keine Rolle spielt, ob das Erstgericht zu Recht angenommen hat, dass der Zweitbeklagte für die Teilnahme an der Verhandlung vom 2.3.2023 entschuldigt war, und sein Fernbleiben nicht nach § 381 ZPO zu seinen Lasten gewürdigt hat. Die Berufungswer-

berin behauptet auch nicht, dass die – auf Basis der Aussage des Zweitbeklagten – getroffene Darstellung der Abläufe nicht in Einklang mit dem Videomaterial steht, das im Verklarungsakt enthalten ist.

1.2.2 Hinsichtlich der bekämpften Feststellung [F1] führte der Zweitbeklagte im Verklarungsverfahren deutlich mehr aus, als die von der Berufungswerberin ins Treffen geführten Aussagen, dass er »dann den Bugstrahler eingeschalten habe« und weiters: »Ich kann nicht genau sagen, wie lang es jetzt gedauert hat, als ich gemerkt habe, dass die Steuerung nicht geht, weil ich war so im Stress, aber meine letzten Steuerversuche waren von der Brücke.« Insbesondere führte er aus: »Als ich im Vorhafen war, bin ich von der Brücke zum Außenfahrstandsteuerbord gegangen. Ich habe die Steuerung übernommen und die Schrauben gegeneinander gestellt, um manövrieren zu können. (...) Ich habe die Kupplung angehoben und habe festgestellt, dass der linke Schottel nicht reagiert. Es ist nur eine Schraube gegangen, weshalb das Heck dann nach rechts gegangen ist und der Bug nach links. Die Maschine hat einen Bugstrahler.

Als ich das bemerkt habe, habe ich die linke Maschine sofort geschlossen. Ich habe dann die rechte Maschine so gedreht, dass das Schiff nach hinten gehen sollte. Dann habe ich den Bugstrahler eingeschalten. (...) Der Bug ist nach links gegangen, weshalb ich den Bugstrahler so gestellt habe, dass der Bug nach rechts geht. Ich wollte das Schiff geradestellen. Weil es eben scharf nach links gegangen ist. (...) Als ich gesehen habe, dass das Steuerbord nicht funktioniert, bin ich auf die Brücke gelaufen, habe dort versucht zu steuern, das hat auch nicht funktioniert, dann bin ich nach Backbord gelaufen und habe das dort versucht, auch da hat es nicht funktioniert, ich bin zurück zur Brücke gegangen und habe dem Matrosen gesagt, er soll Anker werfen.

Weiters führte der Zweitbeklagte aus: »Ich habe den linken Schottel bzw die linke Steuerung noch ausgeschaltet, als ich am Steuerbordschottel war. Auch den Bugstrahler habe ich sofort am Steuerbordfahrstand eingeschalten.

Diese Ausführung stehen auch mit der noch am Unfalltag abgelegten Aussage vor der Schifffahrtssaufsicht (./F) in keinem Widerspruch, zumal der Zweitbeklagte gleich zu Beginn ausführt (Hervorhebung durch das Berufungsgericht) »Am Beginn des Vorhafens steuerte ich den Schottelantrieb vom steuerbordseitigen Außensteuerstand auf rückwärts.«

Dass er auch – worauf die Klägerin die begehrte Ersatzfeststellung stützt – ausführte: »Ich bemerkte, dass der backbordseitige Schottel nicht reagierte. Ich ver-

suchte vom Steuerhaus und dem backbordseitigen Steuerstand das Schiff zu steuern. Ich bemerkte, dass sich nur der steuerbordseitige Antrieb steuern ließ. Ich gab mit der Steuerbordmaschine volle Kraft retour, um eine Kollision mit dem Oberhauptschluss der linken Kammer zu vermeiden.

begründet keinen Widerspruch, legt er doch dort nur grundsätzlich seinen Weg vom steuerbordseitigen Außensteuerstand zum Steuerhaus und zum backbordseitigen Steuerstand dar und (mangels entsprechender Fragestellung) nicht, welche konkreten Schritte er wo setzte. Insgesamt ergeben sich aus seinen Angaben vor der Schifffahrtspolizei keine überzeugenderen, letztlich zwingenden Argumente für die begehrte Ersatzfeststellung (vgl Pimmer in Fasching/ Konecny3 § 467 ZPO Rz 40/2 mwN)

Dass der Zweitbeklagte von »Strömungen« im Vorhafen sprach, die gar nicht existieren, kann darauf zurückgeführt werden, dass sich Bug und Heck – bedingt durch das Seil – in entgegengesetzte Richtungen drehten, und macht seine Aussage deshalb nicht per se unglaubwürdig.

Dass das (in direkter Rede widergegebene) Vorbringen im Verklarungsantrag »mit angemessener Geschwindigkeit auf den Unterhauptverschluss der linken Kammer zugefahren« lautete (ON 1, S. 3 in 1 Nc 123/19z), der Zweitbeklagte jedoch eine bewusste Zufahrt zur linken, für ihn geschlossenen Schleusenammer abstritt, stellt keinen Widerspruch dar, weil der Rechtsvertreter der Beklagten mit dieser Formulierung zum Ausdruck bringen wollte, dass der Zweitbeklagte die aufgrund der damals herrschenden Wasserhältnisse nautisch gebotene Fahrlinie am linken Ufer oberhalb der Schleuse eingehalten hat.

1.2.3 Die Erstrichterin hat einzelne Aussagen der Sachverständigen S und P in ihrer Beweiswürdigung angeführt, um die Angaben des Zweitbeklagten zu plausibilisieren, nicht jedoch, um die hier bekämpfte F1 zu begründen (- 1.4.1f).

1.2.4 Es trifft zwar zu, dass der Sachverständige P fünf Ursachen der Havarie nennt: i) das im Wasser treibenden Seil, ii) die Kursänderung (ein »Schlenker«) des Schiffes nach links, iii) eine unzureichende Bremsung nach Bemerkten der Kursänderung, iv) eine ungünstige Ausrichtung der Ruderpropeller gegeneinander, v) Zeitverlust durch Steuerungsversuche an den anderen Steuerständen, doch hat er in der Erörterungstagsatzung klargestellt, dass er sich bei seinen Schlussfolgerungen auf die AIS-Daten (oder auch »DoRIS-Daten«) verlassen hat. Die Erstrichterin hat in ihrer sorgfältigen Beweiswürdigung unter Bezugnahme auf

die Ausführungen des Sachverständigen G im Verklarungsverfahren (1 Nc 123/19z) dargelegt, dass den AIS-Daten im begrenzten Vorhafen- und Schleusenbereich nicht die nötige Zuverlässigkeit zukommt, um daraus die für die Rekonstruktion des Havarievorganges wesentlichen Daten (Schiffsposition, Geschwindigkeit und Fahrtroute) abzuleiten, weil nur die Position der Antenne als AIS Position des Schiffes dargestellt wird, dieses Positionsecho keine Rückschlüsse auf die Abmessungen des Fahrzeuges und auf dessen Fahrtrichtung zulässt, es bei gewissen Positionen systembedingt zu einer Umstellung des Anzeigemaßstabs kommt, die AIS Meldungen sofort im neuen Maßstab angezeigt wird, die elektronische Wasserstraßenkarte jedoch für die Umstellung mehr Zeit benötigt, sodass »Sprünge« entstehen. Weiters hat sie auch darauf hingewiesen, dass selbst der Sachverständige P von einer »angreifbaren numerischen Simulation« spricht (ON 59 Pkt 7, AS 335f).

Dass der Sachverständige P dennoch an seiner Vermutung festhielt, dass der Zweitbeklagte nicht ordnungsgemäß abgebremst habe, die nicht nur auf den Positionsdaten sondern auch auf seiner Praxis beruhe, reicht nicht aus, um die gewünschte Ersatzfeststellung zu tragen, weil die Frage, ob ein Bremsvorgang ordnungsgemäß durchgeführt wurde, nur auf Basis belastbarer Daten – insbesondere Geschwindigkeit und Position – und nicht allein anhand der Fahrpraxis beurteilt werden kann. Denn sonst würde jede Kollision für einen Fahrfehler sprechen. Nur weil der Sachverständige aus den Daten abliest, dass das Schiff nicht sukzessive langsamer geworden ist, heißt nicht, dass der Zweitbeklagte nicht ordnungsgemäß abgebremst hat. Der Sachverständige gesteht in seinem Gutachten auch ein, dass sich die Dauer der Reaktion des Zweitbeklagten zeitlich nicht eingrenzen lässt.

1.3 Die Klägerin bekämpft weiters die Feststellung: »Die Blockade der backbordseitigen Steuerung war auch Ursache für den Kurswechsel = »Schlenker« zur linken Schleusenammer.« [F2]

und begehrt stattdessen die Negativfeststellung, »dass die Ursache für den schadensträchtigen Kurswechsel bzw. »Schlenker« des Schiffes nach links – ob gewollt oder ungewollt – nicht feststellbar ist.«

1.4.1 Das Erstgericht begründete die bekämpfte Feststellung mit den glaubwürdigen Angaben des Zweitbeklagten, die es mit den Ausführungen des Sachverständigen S und P plausibilisierte: K (= der Zweitbeklagte) betont in seiner Aussage, »es habe ihn nach links gezogen«. Im Zusammenhang mit den Ausführun-

gen des Sachverständigen S (ON 5 in Akt 1 Nc 123/19z), der dort auf Seite 3 angibt, seiner Ansicht und aus dem Havariebericht der Schifffahrtsaufsicht gehe hervor, dass auf Grund der Blockade der Steuerung 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 (5 24 GA P ON 43).«

1.4.2 Diesen Überlegungen setzt die Berufungswerberin keine überzeugenderen, letztlich zwingenden Argumente entgegen: Soweit sie sich auf die Ausführungen des Sachverständigen P in seinem Gutachten beruft, dass die Richtungsänderung des Schiffes nach Backbord noch außerhalb des Vorhafens (POS 18 – 20) mit großer Wahrscheinlichkeit durch aktives Steuern des Kapitäns herbeigeführt worden sein müsse, ist darauf hinzuweisen, dass der Sachverständige dies bei der Erörterung relativieren musste, da seine Berechnungen und Vermutungen auf den AIS-Daten beruhen, die aber – wie er selbst zugestehen musste – unerklärliche Positionssprünge/Positionabweichungen und Kilometerangaben aufweisen, die so nicht stimmen können. Dass aber der Linksschwenker auf den Ausfall der Propeller in Folge des Umwickelns mit dem Seil zurückgeführt werden kann, hat der Sachverständige selbst bei seiner ergänzenden Erörterung zugestanden.

1.4.3 Entgegen der Ansicht der Berufungswerberin besteht kein Widerspruch zwischen der bekämpften F2 und der unbekämpft gebliebenen Negativfeststellung, dass ein aktives – irrtümliches – Ansteuern der linken Schleusenammer durch den Zweitbeklagten nicht festgestellt werden könne (Urteil, S. 3 Mitte). Tatsächlich hätte es sein können, dass der Zweitbeklagte die linke Schleusenammer ansteuert (bewusst und gewollt oder irrtümlich) es aber trotzdem zu einem – durch das Seil ausgelösten – »Schlenker zur linken Schleusenammer« kommt. Das eine schließt das andere schon zeitlich nicht aus.

Mit der Negativfeststellung stellte das Erstgericht klar, dass es keinen Hinweis auf den von der Klägerin behaupteten »Fahrfehler« durch irrtümliches Ansteuern der falschen Schleusenammer gab.

1.5 Der Beweistrübe ist somit hinsichtlich der von der Klägerin bekämpften Feststellungen der Erfolg zu versagen. Das Berufungsgericht übernimmt daher diese erstgerichtlichen Feststellungen als Ergebnis einer sorgfältigen Beweiswürdi-

gung und legt sie seiner weiteren Beurteilung zugrunde (§ 498 ZPO)

#### Zur Verfahrensrübe

2.1 Die Klägerin macht als Verfahrensmangel gern § 496 Abs 1 Z 2 ZPO geltend, dass das Erstgericht das von ihr in der Tagsatzung am 11.9.2023 erstattete Vorbringen, dass die Verdi zum Zeitpunkt der Havarie über keine gültige Schiffszulassung für die Fahrt auf der Donau, sondern lediglich über eine Rheinzulassung verfügt hätte, erkennbar als verspätet zurückgewiesen hat.

2.2 Der Anfechtungsgrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens ist nur dann gegeben, wenn der behauptete Verstoß gegen ein Verfahrensgesetz abstrakt geeignet war, eine erschöpfende und gründliche Beurteilung der Streitsache zu hindern (R50043049, R50043027). Im Rechtsmittelverfahren ist daher auch die Erheblichkeit eines behaupteten Verfahrensmangels darzulegen (vgl. RS0043049 [T6]; R50043039 [T4, T5]); Pimmer in Fasching/Konecny3 § 496 ZPO Rz 37 mwN).

2.3 Entgegen der Ansicht der Berufungswerberin ist die Zurückweisung des Vorbringens einer fehlenden Zulassung des Schiffes für die Donau bei gleichzeitiger Berufung auf eine Rheinzulassung (für die Fahrt auf dem Rhein von der offenen See bis Mannheim) nicht geeignet, einen nachteiligen Einfluss auf das Ergebnis des Verfahrens zu nehmen: Schiffe, die auf österreichischen Wasserstraßen wie der Donau fahren, bedürfen gern § 100 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz – SchFG) einer Zulassung durch die Behörde. Schiffe, die über ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes gültiges Schiffsattest verfügen, benötigen gem. § 101 Abs 1 Z 1 iVm Abs 2 Z 1 SchFG keine gesonderten (österreichische) Zulassung für die Schifffahrt auf der Donau. Artikel 22 Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868 lautet: Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rhein antritt, hat der Eigentümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Teil der Rheinschifffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken. Die Bestimmung sieht somit auch auf Abschnitte des Rheins bezogene Zulassungen vor. Dass die von der Klägerin behauptete Zulassung der Verdi nur auf einen Teil des Rheins beschränkt ist, spielt für die Frage, ob sie auf der Donau unbeschränkt fahren darf, schon deshalb keine Rolle, weil § 101 Abs 1 Z 1 iVm Abs 2 Z 1 SchFG nur auf eine gültige Zulassung nach Artikel 22 Revidierte Rheinschiffahrtsakte Bezug nimmt, also offensichtlich auch – wie hier – auf Abschnitte des Rheins bestimmte Zulassungen als ausreichend erachtet. Die für den Rhein geltende Beschränkung

»von der offenen See bis Mannheim« könnte auf der Donau ohnehin nicht umgesetzt werden und würde ein allfälliger Verstoß gegen die Zulassungsvorschriften gern § 114 SchFG eine Verwaltungsübertretung darstellen.

Eine Schutzgesetzverletzung hat die Klägerin im Verfahren erster Instanz nicht behauptet, sodass das diesbezüglich erst in der Berufung erstattete Vorbringen auch gegen das Neuerungsverbot verstößt.

#### Zur Rechtsrübe

3.1.1 Der Zweitbeklagte ist aufgrund seiner Sorgfaltspflicht als Schiffsführer gemäß § 7 SchFG verpflichtet, alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um ua Beschädigungen von Regulierungsbauwerken und Anlagen im Gewässer zu vermeiden.

3.1.2 Die Klägerin behauptet in diesem Zusammenhang sekundäre Feststellungsmängel und begehrt erkennbar Zusatzfeststellungen zu nautischen Fehlern des Zweitbeklagten, die sich aus dem Gutachten des Sachverständigen P ergäben und zu einer stattgebenden Entscheidung geführt hätten: (i) zu hohe Geschwindigkeit für den Fahrtkurs bei der Einfahrt in den Vorhafen, (ii) ungünstige Ausrichtung der Propeller gegeneinander, (iii) Bremsverzögerung durch Aufsuchen der anderen Steuerstände (Steuerhaus und Backbord-Außenfahrstand) und (iv) Reaktionsverzögerung von 27 Sekunden bzw. 90 m auf die Kursabweichung.

3.1.3 Zunächst ist auf die Ausführungen in der Tatsachenrübe zu verweisen, dass die Schlüsse des Sachverständigen P auf den DoRS/AIS-Daten beruhen, diese aber nicht verlässlich sind und daher keine Grundlage für die gewünschten Feststellungen bilden können. Dies betrifft auch seine Ausführungen zu den gewünschten Zusatzfeststellungen (i) bis (iv) : (i) Die von der Berufungswerberin gewünschte Zusatzfeststellung würde im Übrigen auch zur unbekämpft gebliebenen Feststellung im Widerspruch stehen, dass die Einfahrtsgeschwindigkeit, die der Zweitbeklagte für die Einfahrt in den Vorhafen wählte, nautisch richtig war (unter der Voraussetzung, dass das Schiff über zwei funktionierende Propeller verfügt) . Dass er zu diesem Zeitpunkt wusste, dass einer der Propeller ausgefallen war, hat die Klägerin nicht behauptet und lässt sich dieser Schluss auch nicht aus den sonstigen Feststellungen ableiten. Weiters steht unbekämpft fest, dass der technische Zustand des Schiffes vor der Havarie einwandfrei war, man das Schiff bei dem gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Propellern vor der Havarie hätte stoppen können und dass der Zweitbeklagte mit zwei funktionierenden Propellern die Havarie hätte verhindern können. (ii) Auch diese gewünschten Zusatzfest-

stellung würde mit den unbekämpfte geliebten Feststellungen »Er richtete die Ruderpropeller 90 Grad zur Schiffsachse mit der Abstrahleinrichtung nach innen. Diese Stellung der Propeller hemmt die Steuerfähigkeit des Schiffes ist unüblich aber nautisch vertretbar« in Widerspruch stehen. Der Sachverständige P bestätigte im Übrigen, dass durch das vom Zweitbeklagten bei der Einfahrt in die Schleuse vorgenommene – aus seiner Sicht unübliche – »Gegeneinanderrichten« der beiden Schottel die Geschwindigkeit verringert, aber dadurch die Steuerungsfähigkeit sehr stark eingeschränkt wurde. Aus den Feststellung ergibt sich außerdem, dass der Zweitbeklagte beim Anheben der Kupplung der Schottelantriebe bemerkte, dass der linke Schottelantrieb nicht reagierte, sodass das Gegeneinanderausrichten der Propeller durch das wirkungslose Kuppeln links ohnehin nicht zu einer »Verringerung der Steuerungsfähigkeit« führte, die die Havarie verursachte. (iii) Soweit die Berufungswerberin sich auf die Behauptungen des Sachverständigen P bezieht, dass der Kapitän bei der Reaktion auf das Steuerungsproblem unnötig Zeit verloren habe, indem er versuchte, von den anderen Steuerständen zu steuern, anstatt das Schiff mit dem verbliebenen Antrieb abzubremsen, entfernt sich die Berufungswerberin insoweit von den gerichtlichen Feststellungen, zumal die diesbezügliche Tatsachenrüge ohne Erfolg blieb (- 1.1 bis 1.2.4) . Aus den Feststellungen ergibt sich vielmehr, dass der Zweitbeklagte sofort – also noch am Steuerbord Steuerstand – mit dem Bremsmanöver begann, indem er den linken Schottelantrieb schloss, den rechten Schottelantrieb drehte und den Bugstrahler einschaltete. (iv) Die Berechnung der Reaktionsverzögerung des Sachverständigen P von 77 Sekunden auf 190 Metern beruht auf den DORIS/AIS-Daten, die aber – wie bereits dargelegt (- 1.2.4) – keine zuverlässigen Rückschlüsse auf die tatsächlichen Geschwindigkeiten und Entfernungen zulassen, sodass sie nicht als Basis der gewünschten Zusatzfeststellungen dienen können.

3.2.1 Die Klägerin hat die schadenersatzrechtliche Haftung auch auf eine rechtsgeschäftliche Sonderbeziehung der Streitparteien zueinander durch die Anmeldung des Zweitbeklagten zur Schleusung und die Freigabe der rechten Schleusenkammer für die Verdi berufen.

3.2.2 In Wahrnehmung der Aufgaben der Bundes-Wasserstraßenverwaltung gemäß § 4 Abs 1 iVm 10 Abs 2 Z 1 Wasserstraßengesetz (WaStG) kümmert sich via donau ua um die Verkehrsregelung bei den Schleusen auf den österreichischen Wasserstraßen als hoheitliche Aufgabe des Bundes. Während sie die Schleusenaufsicht ausüben, sind Bedienstete der

gemäß § 38 Abs 8 SchFG betrauten Unternehmen Hilfsorgane der Organe der Schifffahrtsaufsicht. Daraus folgt, dass die Schleusenaufsichtsorgane keine Dienstnehmer der Klägerin sind und durch die Verkehrsregelung in den Schleusen allenfalls eine rechtliche Sonderbeziehung zur Republik Österreich, nicht jedoch zur Klägerin zu Stande kommt.

Die Negativfeststellung, wonach ein aktives – irrtümliches – Ansteuern der linken Schleusenkammer durch den Zweitbeklagten nicht festgestellt werden könne, bewirkt, dass nicht nur kein Verschulden, sondern auch kein rechtswidriger, kausaler Pflichtverstoß des Zweitbeklagten nachgewiesen werden konnte. Auf die Frage, ob § 1298 ABGB im Verhältnis der Streitparteien zur Anwendung gelangt, kommt es daher nicht an, da die Beweislastumkehr für das Verschulden nur greift, wenn der Geschädigte zunächst beweist, dass der Schädiger objektiv seine Pflicht nicht erfüllt hat (RS002 6290)

3.3 Hier hat das Beweisverfahren ergeben, dass das Fahren am linken Ufer oberhalb der Schleuse nautisch geboten, die Einfahrtsgeschwindigkeit in den Vorhafen nautisch richtig war und es möglich gewesen wäre, das Schiff beim gewählten Kurs und der gewählten Geschwindigkeit mit zwei funktionierenden Propellern des linken Schottelantriebs zu stoppen und die Havarie dann ausgeblieben wäre. Der Grund für den Ausfall der Propeller des linken Schottelantriebs lag an einem nicht vom Schiff stammenden Seil, das sich verfangen und die Propeller blockiert hatte, was zu einer Zerstörung der backbordseitigen Kupplung führte und Ursache für das Abdriften („den Schlenker«) zur linken Schleusenkammer war. Da es weder Vorbringen noch Beweisergebnisse dazu gibt, dass das Seil für den Zweitbeklagten erkennbar gewesen wäre und er das Verheddern hätte verhindern können, ist das Erstgericht zu Recht davon ausgegangen, dass der Schadenseintritt unvermeidbar war und den Zweitbeklagten kein Verschulden trifft, sodass auch die Erstbeklagte als Schiffseigner nicht haftet, da diese gern § 4 Abs 1 Binn-SchiffG nur eine adjektivische, vorn Verschulden des Schiffsführers abhängige Haftung, trifft.

4. Der Berufung war daher nicht Folge zu geben.

5. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 41, 50 Abs 1 ZPO. Die Beklagten haben Kosten iHv EUR 4.355,03 ohne Umsatzsteuer verzeichnet.

6. Die ordentliche Revision war nicht zuzulassen, weil hier keine erhebliche Rechtsfrage im Sinn des § 502 Abs 1 ZPO zu beantworten war.