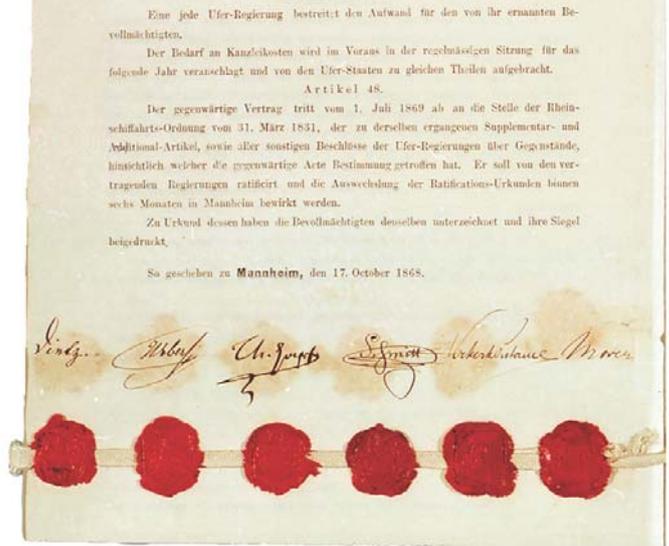


# Ausrüsterhaftung in der Slowakei



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

**Die Havarie eines Schiffes mit der Uferböschung der Donau auf dem Staatsgebiet der Slowakischen Republik unterliegt dem slowakischen Recht und der Zuständigkeit der Gerichte in der Slowakei.**

**Natürliche oder juristische Person, die eine Beförderung durchführen, haften für Schäden, die durch die besondere Art dieser Tätigkeit verursacht werden nach § 427 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches der Slowakei; nach Abs. 2 dieser Vorschrift haften auch Betreiber von Kraftfahrzeugen, Motorschiffen oder Luftfahrzeugen für derartige Schäden.**

**Für die Eigenschaft als Betreiber eines Beförderungsmittels ist nicht entscheidend, wer Eigentümer dieses Beförderungsmittels ist. Betreibt eine Leasingnehmerin im eigenen Namen das Schiff auf der Grundlage eines mit der Eigentümerin geschlossenen Chartervertrages, dann ist die Leasingnehmerin und nicht die Eigentümerin Betreiberin des Schiffes im Sinne des § 427 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch der Slowakei.**

Urteil des Bezirksgerichtes Dunajská Streda vom 1. Oktober 2024, Az.: 20 C/35/2018–564 (2218204049) nach Zurückverweisung durch das Kreisgericht Trnava, nicht rechtskräftig)

## Zusammenfassung des Urteiles (d. Red.)

Gegenstand des Verfahrens war eine Havarie eines Fahrgastschiffes auf der Donau, was nach Vortrag der Geschädigten auf ein Besatzungsversehen des alkoholisierten Schiffsführers zurückzuführen sein soll. Der Unfall ereignete sich am 11. September 2016 auf der Donau in der Slowakei.

Das Gericht erster Instanz (Bezirksgericht Dunajská Streda) hatte zunächst mit Urteil vom 31. August 2021 die Klage abgewiesen mit der Begründung, die Beklagte sei nicht Betreiberin des Schiffes gewesen. Diese Feststellungen waren vom Gericht zweiter Instanz (Kreisgericht Trnava) gerügt worden, die Sache wurde durch Beschluss vom 19. März 2024 unter Aufhebung des Urteiles zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Gericht erster Instanz verwiesen. Dem Gericht wurde vorgeworfen, seine Entscheidung in der Sache unzureichend begründet und die von ihm auf die Rechtssache und Sachverhalt angewandten Rechtsnormen falsch ausgelegt zu haben. Das Gericht erster Instanz wurde angewiesen, den Anspruch rechtlich korrekt einzuordnen und die Anwendung der Bestimmungen des § 427 des Bürgerlichen Gesetzbuches der Slowakei zu überprüfen. Nach erneuter Beweisaufnahme hat das Bezirksgericht Dunajská Streda am 1. Oktober 2024

die Klage erneut abgewiesen mit folgender Begründung:

Zwischen der Beklagten als Leasinggeberin und der S AG als Leasingnehmerin ist im Juni 2012 ein Chartervertrag geschlossen worden mit Nachträgen zwischen denselben Parteien vom 1. April 2016. Diese Vereinbarung bezieht sich auf mehrere Schiffe, darunter das die Havarie verursachende Schiff. Zum Zeitpunkt der Havarie am 11. September 2016 ist deshalb S AG Charterer des Schiffes gewesen. Weiter wurde ein Schiffsregisterauszug der Direktion der Schweizerischen Rheinhäfen-Basel vom 9. Juli 2015 (Rheinschiffsausweis) vorgelegt, der die Beklagte als Eigentümerin des besagten Schiffes und als Ausrüster bzw. Binnenreeder die S AG ausweist. Der Schiffsführer und Rudergänger des Schiffes, der die Havarie verursacht haben soll, stand seit dem 18. Mai 2015 in einem Arbeitsverhältnis mit der S AG.

Die Beklagte hatte vorgetragen, dass sie zum Zeitpunkt des Schadeneintrittes nicht Betreiber des Schiffes gewesen sei, was sich sowohl aus dem Schiffsregisterauszug – unter Bezugnahme auf Art. 24 Abs. 4 lit. e des Gesetzes Nummer 338/2000 idGF als auch aus dem Bericht über den Schiffsunfall und aus dem dem Registerantrag beigefügten Chartervertrag ergibt. Nach erneuter Tatsachenfeststellung hat das Bezirksgericht erneut die Passivlegitimation der Beklagten als Eigentümerin des Schiffes verneint.

Voraussetzung für den Erfolg eines jeden Verfahrens ist die Aktivlegitimation der Partei. Unter materiellrechtlicher Legiti-

mation versteht man einen Sachverhalt, der sich aus dem materiellen Recht ergibt, bei dem eine der Parteien Inhaberin eines Rechtes ist (aktivlegitimiert) und die andere Partei Inhaber einer Rechtspflicht (passivlegitimiert). Die fehlende Klagebefugnis (aktiv oder passiv) führt immer zur Abweisung der Klage/des Antrags.

Gemäß Art. 2 des Gesetzes Nr. 338/2000 idGF, das am 11. September 2016 (dem Tag des Unfalles) in Kraft war, ist der Eigentümer eines im Schiffsregister eingetragenen Schiffes eine juristische oder natürliche Person, die berechtigt ist, das Schiff im eigenen Namen und auf eigene Verantwortung zu betreiben. Der Betreiber des Schiffes ist dessen Eigentümer oder die Person, die das Schiff in eigenem Namen und auf der Grundlage eines Vertrages mit dem Eigentümer des Schiffes betreibt.

Gemäß § 427 Bürgerliches Gesetzbuch der Slowakei haften natürliche Person, die eine Beförderung durchführen, für Schäden, die durch die besondere Art dieser Tätigkeit verursacht werden (Abs. 1). Auch andere Betreiber von Kraftfahrzeugen, Motorschiffen und Luftfahrzeugen sind haftbar (Abs. 2).

Nach Ergänzung der tatsächlichen Feststellungen ist (weiterhin) unstreitig, dass zum Zeitpunkt des Schiffsunfalles am 11. September 2016 Betreiberin des Schiffes die S AG auf der Grundlage eines mit der Beklagten im Juni 2012 geschlossenen Chartervertrages und eines Nachtrages dazu vom 1. April 2016 war. Aus dem zitierten 338/2000 idGF ergibt sich auch,

dass dieser Vertrag und Nachtrag auch von der Verkehrsbehörde verwertet wurden; andernfalls hätte die Verkehrsbehörde dem Schiff keine Zulassungsbescheinigung ausgestellt (wegen der Nichterfüllung der gesetzlichen Bedingungen nicht ausstellen können), die eine Voraussetzung für die Nutzung der Wasserstraße in der Slowakischen Republik ist.

Da der Fall dem slowakischen Recht unterliegt (Art. 15 des Gesetzes Nr. 97/1963 SLG, ZMPS), sind bei der Beurteilung des Schadensersatzanspruches die Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches der Slowakei anzuwenden. Ausgehend von den Umständen, unter denen der Schaden eingetreten ist (Schiffunfall), richtet sich die Schadensersatzpflicht nach Art. 427 des Bürgerlichen Gesetzbuches, in denen die haftenden Parteien als »Beförderungsunternehmen« und »andere Unternehmen« bezeichnet werden, d.h. eindeutig die Betreiber des Beförderungsmittels. Es ist nicht entscheiden, wer Eigentümer des Beförderungsmittels ist (vgl. Bürgerliches Gesetzbuch für die Praxis, Kommentar, Euro Union, 2015 S. 1657 (1)).

Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Beklagte zum Zeitpunkt des Schadeneintritts nicht der Betreiber des Transportmittels (Schiff) war, durch dessen Betrieb der Schaden verursacht wurde. Sie ist daher materiell nicht zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Das Gericht wies die Klage daher erneut mit der Begründung ab, dass die Beklagte die Voraussetzung der Passivlegitimation nicht erfüllt habe.

Mitgeteilt durch Rechtsanwältin  
Dr. Vlasta Margocova,  
Bratislava

#### Anmerkung der Redaktion:

Die Zusammenfassung der Urteilsbegründung hat der Unterzeichner gefertigt, der den Prozess über zwei Instanzen von Deutschland aus begleitet hat. Nachdem die unterlegene Klägerin Rechtsmittel eingelegt hat, ist das Urteil erneut in zweiter Instanz rechtshängig. Die zweite Instanz wird überprüfen, ob die erneuten Tatsachenfeststellungen die rechtliche Entscheidung der Klageabweisung tragen.

Die vom Gericht zugrunde gelegte Rechtslage in der Slowakischen Republik entspricht materiellrechtlich im Wesentlichen der Rechtslage nach dem deutschen Recht. Nach § 3 BinSchG haftet der Schiffseigner für Verschulden der Schiffsbesatzung. Schiffseigner ist nach § 1 BinSchG der Eigentümer eines Schiffes, der dieses selbst zur Binnenschifffahrt verwendet; dem Schiffseigner gleichgestellt ist der Ausrüster nach § 2 BinSchG,

das ist derjenige, der ein fremdes Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet. Der sogenannte Nur-Eigentümer, also der Eigentümer, der das Schiff nicht zur Binnenschifffahrt verwendet, haftet für Besatzungverschulden nicht und ist deshalb im Falle einer Schadensersatzklage nicht passivlegitimiert.

So lag auch der der Entscheidung des Bezirksgerichts Trnava zugrunde liegende Sachverhalt. Auch dort gab es einen Eigentümer des Schiffes und eine andere selbständige juristische Person, die das Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet hat. Das Gericht in der Slowakei verwendet verschiedene Ausdrücke, um diese Eigenschaft zu beschreiben. Nach dem zugrunde liegenden Gesetz wird von »Betreiber« eines Schiffes gesprochen, das Gericht hat aber auch den Begriff »Ausrüster bzw. Binnenreeder« verwendet. Nach deutschem Recht ist der Begriff »Ausrüster« ein terminus technicus und bezeichnet die in § 3 Abs. 1 BinSchG genau beschriebene Eigenschaft dieser Person. In der deutschen Rechtsprechung ist anerkannt, dass Ausrüster ist, wer das fremde Schiff nach eigener Entscheidung zur Binnenschifffahrt einsetzt, es bemannt und versichert. Für den Einsatz zur Binnenschifffahrt ist unter anderem das sogenannte Direktionsrecht des Ausrüsters ein maßgebliches Kriterium (dazu v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rn. 11 ff).

Jedenfalls in zivilrechtlicher Hinsicht gibt es nach deutschem Recht eine dem § 427 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch der Slowakei entsprechende Vorschrift nicht. Der bloße Einsatz des Schiffes für die Beförderung als Tätigkeit alleine begründet nach deutschem Recht keine Passivlegitimation des Beförderers jedenfalls nicht zivilrechtlich im Rahmen der adjektivischen Haftung für Besatzungverschulden.

Zur Beweiserhebung über die Eigenschaft als Ausrüster hat sich das Gericht der Slowakischen Republik nicht zuletzt auf die Rheinschifffahrtszugehörigkeitsurkunde der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel gestützt, daneben aber auch auf den abgeschlossenen Chartervertrag und den Abschluss der Arbeitsverträge mit der Besatzung. All diese Umstände rechtfertigen es, die Haftung des Betreibers im Sinne des Rechtes der Slowakischen Republik als Ausrüsterhaftung zu bezeichnen.

Eine im Sinne der Harmonisierung des internationalen Binnenschifffahrtsrechtes auf europäischen Wasserstraßen sehr zu begrüßende Entscheidung.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main



# ...mehr geht nicht!

Erleben Sie die ganze Geschichte der Schifffahrt in der weltweit größten maritimen Privatsammlung in Hamburgs ältestem Speichergebäude mitten in der HafenCity.



Internationales  
Maritimes Museum  
Hamburg

KAISPEICHER B | KOREASTRASSE 1 | 20457 HAMBURG  
TELEFON: 040 300 92 30-0 | WWW.IMM-HAMBURG.DE  
ÖFFNUNGSZEITEN: TÄGLICH VON 10 BIS 18 UHR