

Zeitschrift für das gesamte Recht
der Güterbeförderung,
der Spedition,
der Versicherungen des Transports,
der Personenbeförderung,
der Reiseveranstaltung

Herausgeber:
RA Prof. Dr. Rolf Herber
in Soz. Ahlers & Vogel,
Schaartor 1,
20459 Hamburg

Die Entwicklung des deutschen Binnenschiffrechts in den Jahren 1999 bis 2002

Prof. Dr. Karsten Otte, Mannheim/Rechtsassessorin Valérie Thyges, Mannheim*

A. Gesetzesrecht

Im Berichtszeitraum sind einschneidende Änderungen des Binnenschiffrechts zu verzeichnen – mit Folgen für die Rechtsprechung.

Der frachtvertragliche Teil des Binnenschiffahrtsgesetzes alter Fassung¹ (§§ 26 – 76) war bereits 1998 im Zuge der Transportrechtsreform mit Änderungen in das Landfrachtrecht des HGB eingearbeitet worden. Im gleichen Jahr wurde das deliktische Haftungsrecht des BinSchG in Anlehnung an das Haftungsbeschränkungsübereinkommen CLNI² reformiert. Im Gefolge der Transportrechtsreform ist die Rechtslage seither bekanntermaßen gespalten. Stichtag der intertemporalen Rechtsspaltung ist der 1. 7. 1998 (Art. 12 Abs. 2 TRG vom 25. 6. 1998³); intertemporale Zuweisungsregel mangels spezialgesetzlicher Überleitungsvorschrift⁴ ist Art. 170 EGBGB. Die Norm ist über das Anwendungsgebiet des Einführungsgesetzes hinaus Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens, wonach Schuldverhältnisse in ihrem Inhalt und ihrer Wirkung dem Recht unterstehen, das zur Zeit des Entstehungstatbestandes galt⁵. Maßgebend für die Anwendung des *alten Rechts* ist mithin, daß ein Frachtvertrag vor dem 1. Juli 1998 zustande gekommen ist. *Neues Recht* ist dagegen anzuwenden, wenn der Entstehungstatbestand nach dem 30. Juni 1998 verwirklicht wurde oder es sich um neue, von außen an das Schuldverhältnis herantretende, sich nicht nur als weitere Entwicklung des Schuldverhältnisses darstellende rechtserhebliche Umstände handelt⁶. Auch für die Frage der Anwendbarkeit hinsichtlich des BinSchG alter bzw. neuer Fassung⁷ ist Art. 170 EGBGB analog anzuwenden.⁸

Die intertemporale Rechtsspaltung macht sich seither in der Rechtsprechung bemerkbar. Altfälle herrschen im Berichtszeitraum zwar noch vor. Nach früherer Rechtslage zu beurteilende »Altfälle« werden zur weiteren Illustration nachfolgend aber zum Teil auch unter der Geltung neuen Rechts dargestellt.⁹

Auch fast fünf Jahre nach der Transportrechtsreform ist die in den §§ 425 ff. HGB gesetzlich vorgesehene Anpassung des Binnenschiffrechts an das Haftungsrecht der Landverkehrsträger vom transportierenden Gewerbe nicht in vol-

ler Breite übernommen worden. In zahlreichen firmeneigenen Bedingungswerken werden von § 431 HGB abweichende Haftungshöchstbeträge und die von § 425 HGB abweichende Freizeichnung vom nautischen Verschulden vereinbart, z. T. unter Verstoß gegen § 449 Abs. 2 (AGB-Festigkeit der §§ 425 ff. HGB) und Abs. 3 HGB (Haftungskorridor).

Art. 3 des 3. Seerechtsänderungsgesetzes vom 16. 5. 2001¹⁰ brachte mit Wirkung zum 8. Oktober 2002 Änderungen im Bergungsrecht und damit die Aufhebung der §§ 94 – 101 BinSchG.¹¹ In § 93 BinSchG findet sich nun ein Verweis auf die neuen §§ 740 – 753 a, 902 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und § 903 Abs. 3 HGB sowie Art 8 EGHGB. Sie finden auf die Rechte und Pflichten eines nicht von einem Seeschiff tätigen Bergers, der einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Bin-

* Lehrstuhl für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht, Bürgerliches Recht, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, Universität Mannheim. Gesetzessammlung zur Binnenschiffahrt unter www.transportrecht.de; Entscheidungssammlung unter <http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/bischi/entscheidungen/index.html>

- 1 Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz – BinSchG) vom 15. Juni 1895 (RGBl. S. 301) i. d. F. der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. S. 369, 868) (BGBl. III 4103–1) zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. 7. 1896 (BGBl. I S. 1120).
- 2 Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt, BGBl. 1998 Teil 2 Nr. 29, S. 1644 ff.
- 3 BGBl. 1998, S. 1588.
- 4 Vgl. dazu *Fremuth*, Das Transportrechtsreformgesetz und sein Überleitungsrecht, *TranspR* 1999, 95 ff.
- 5 BGH, Urt. v. 18. 10. 1965 – II ZR 36/64, BGHZ 44, 192, 194. *Soergel/Hartmann*, Bürgerliches Gesetzbuch, Bd. 10 Einführungsgesetz, 12. Aufl. 1996, Art. 170 Rz 1.
- 6 *Soergel/Hartmann*, (Fn. 5), Art. 170 Rz 2.
- 7 BGBl. I, S. 2489, in Kraft seit 1. 9. 1998.
- 8 OLG Karlsruhe – Schifffahrtsobergericht, Urt. v. 22. 9. 1998 – U 2/98 BSch, *TranspR* 1999, 310, 311.
- 9 §§ des HGB in neuer Fassung, soweit nicht abweichend vermerkt.
- 10 Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschiffahrt (3. SeeRÄG) vom 16. 5. 2001, BGBl. I 22. 5. 2001, S. 898, Art. 10 I; Ratifikationsgesetz v. 18. 5. 2001, BGBl. 2001 II, 510; Bekanntmachung des Inkrafttretens v. 25. 4. 2002, BGBl. 2002 II 1202.
- 11 Geändert werden ferner die §§ 4 I 1, § 5 Nr. 1, § 5 c I Nr. 2, 5 e II 1, 5 m Satz 1 Nr. 2, 5 i Satz 1, 5 k III, 102 Nr. 2, 116 I 1 und gestrichen § 117 I Nr. 4 BinSchG.

nenschiff oder sonstigem Vermögensgegenstand Hilfe leistet, sowie auf Rechte und Pflichten an der Bergung beteiligter Personen entsprechende Anwendung.

Schließlich erfaßt die Schuldrechtsreform im Jahre 2002 mit stark verändertem Leistungsstörungenrecht das Vertragsrecht der Ladungsbeteiligten und damit auch die Binnenschiffahrt, soweit nicht das speziellere Leistungsstörungenrecht des Frachtrechts Anwendung findet. Unmöglichkeit zur Zeit des Vertragsschlusses führt nicht mehr zur Vertragsunwirksamkeit (§ 306 BGB a. F., jetzt §§ 311a, 284 BGB n. F.). Die Abgrenzung des HGB zum Leistungsstörungenrecht des BGB bleibt ein schwieriges Kapitel.¹² Die Änderungen im Frachtrecht selbst sind gering. § 417 HGB (vormals §§ 33–35 BinSchG) setzt jetzt eine Ablehnungsandrohung nicht mehr voraus. Ausreichend ist nur noch eine Fristsetzung, innerhalb derer das Gut verladen oder zur Verfügung gestellt werden soll.¹³ Intertemporaler Stichtag ist gem. Art. 229 § 5 EGBGB der 1. 1. 2002 (Entstehungstatbestand der Schuldverhältnisse).

Völkerrechtliche Irritationen ergaben sich im Berichtszeitraum im Bereich der Drittlandsverkehre: Deutschland wendet die bilateralen Binnenschiffahrtsverträge mit MOE-Staaten zur Zeit auch auf Personen- und Gütertransporte zwischen Häfen der beteiligten Vertragsstaaten an, wenn diese durch Schiffe aus einem anderen EU-Mitgliedsstaat durchgeführt werden und nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind. In einigen Verkehrsrelationen sind genehmigungspflichtig solche Binnenschifftransporte zwischen deutschen Binnenhäfen, die nicht an der Donau gelegen sind, und Häfen außerhalb der EU, wenn diese Transporte mit Schiffen durchgeführt werden, die weder im deutschen Schiffsregister noch im Register des anderen Staates eingetragen sind, in dem der Be- oder Entladehafen liegt.¹⁴ Besonders die österreichische Seite beklagt, daß eine bußgeldbewehrte Genehmigungspflicht in praktisch allen Verkehrsrelationen besteht, auch wenn der anzuwendende bilaterale Vertrag keine einschlägige Bestimmung enthält, und daß eine Genehmigung praktisch immer verweigert werde, wenn sich ein deutsches Schiffsverkehrsunternehmen bereit erkläre, den Transport durchführen zu wollen. Die Heranführung deutschen Frachtraums führe zu Verzögerungen. Der Antragsteller sei zu unnötigen Leerfahrten gezwungen. Zudem sind Anträge auf Kabotage, Drittland- und Transitverkehre seit 1. Juli 2002 gebührenpflichtig (100 Euro).¹⁵ Die Praxis betrifft in der Hauptsache belgische, niederländische und österreichische Schiffe. Die österreichische Seite sieht darin für Unternehmen aus EU-Staaten zu Recht eine Beschränkung des Marktzugangs, der einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot und das in Art. 74 EGV niedergelegte Benachteiligungsverbot ggü. Unternehmen aus EU-Staaten darstellt. Beklagt wird außerdem die Ablehnung der Anträge außerhalb eines rechtsförmlichen Verwaltungsverfahrens mit der lapidaren Feststellung ausreichender inländischer (= deutscher) Kapazität, die aber dann erst durch Bekanntgabe des Antrages an deutsche Schiffsverkehrsunternehmen getroffen werde. Die deutsche Seite war zwischenzeitlich zur Aufhebung der Genehmigungspflicht im Verhältnis zu EU-Staaten bereit, wenn sichergestellt würde, daß den Schiffen aus Nicht-EU-Staaten nicht auf diese Weise die genehmigungsfreie Anschlußkabotage eingeräumt werde. Die österreichische Seite hat inzwischen Beschwerde bei der EU-Kommission eingelegt.¹⁶ Mit Beitritt der MOE-Staaten 2004 dürfte das Problem jedoch an Brisanz verlieren.

Brisanz enthält der gegenwärtige Entwurf einer EU-Umwelthaftungsrichtlinie.¹⁷ Die damit verbundenen Beratun-

gen über Gefährdungshaftung und Versicherungsschutz dürften die z. Z. wiederbelebten Beratungen zu dem verkehrsträgerübergreifenden Gefährdungshaftungsübereinkommen CRTD und dem Entwurf eines rein binnenschiffahrtsbezogenen Gefährdungshaftungsübereinkommen CRDNI deutlich beeinflussen. Das gezeichnete, aber noch nicht in Kraft getretene CRTD ist in dem Entwurf einer EU-Umwelthaftungsrichtlinie als vorbestehendes Übereinkommen genannt, das von der Richtlinie nicht berührt werden soll. Die mit den CRDNI-Beratungen einen Sonderweg beschreitende Binnenschiffahrt wäre davon freilich nicht betroffen. Hier sollte noch einmal abgewogen werden, ob nicht der im RiL-Entwurf garantierte Bestandsschutz die Motive für einen Sonderweg im CRDNI überwiegt. (Noch) nicht im RiL-Entwurf erwähnt ist das Straßburger Haftungsbeschränkungsabkommen CLNI mit seiner für die Binnenschiffahrt so wichtigen globalen Haftungsbeschränkung.

B. Rechtsprechung

Im folgenden wird die Rechtsprechung im Berichtszeitraum dargestellt.

I. Frachtvertragsrecht

1. Fracht – Anspruchsumfang

a) *Öffentliches Hafens- und Ufergeld.* Umstritten ist immer wieder das Ob und Wie nichtfrachtbezogener Aufwendungen. Nach § 407 Abs. 2 HGB steht dem Frachtführer ein Vergütungsanspruch zu, wenn er den Erfolg seiner Beförderungsverpflichtung vertragsgemäß herbeigeführt hat. Mitabgegolten werden dabei in der Regel sämtliche vorhersehbaren und normalen Leistungen des Frachtführers bei der Beförderung als sogenannte beförderungsbezogene Kosten¹⁸. Vom Anspruch auf Fracht nicht erfaßt werden dagegen – in Anlehnung an § 66 BinSchG a. F. – güterbezogene Kosten¹⁹ wie öffentlich-rechtliche Hafens- und Ufergelder. Diese sind als Aufwendungen *neben* der Fracht über § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB gesondert zu erstatten.

12 Dazu *Koller*, Die Auswirkungen der Reform des deutschen Schuldrechts auf das Transportrecht, *TranspR* 2001, 425 ff., 431 f. Vgl. unten bei Fn. 52–58.

13 Dies entspricht der Verringerung der Anforderungen in § 326 BGB a. F. in § 323 BGB n. F., dazu *Steck*, Das HGB nach der Schuldrechtsreform, *NJW* 2002, 3201, 3203 f.

14 Bp.: »Österreichisches« Schiff mit Ladung nach Rotterdam und Rückladung von deutschem Rheinhafen nach Bratislava oder Budapest. Oder: Holländisches Schiff in Österreich erhält Rückladung von Bratislava nach deutschem Rheinhafen. – Nicht genehmigungspflichtig sind hingegen Transporte zwischen Donauhäfen (wegen der Schiffsfahrtsfreiheit), Transporte innerhalb eines EU-Staates und zwischen zwei EU-Staaten (VO EG 3921/91 und 1356/96).

15 Nr. 703 des Gebührenverzeichnisses (Anlage zu § 1 Abs. 2) der Binnenschiffahrtskostenverordnung; Einzug durch die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung.

16 Beschwerde Nr. 98/4513 SG (98) A/9328.

17 Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Umwelthaftung betreffend die Vermeidung von Umweltschäden und die Sanierung der Umwelt vom 23. 1. 2002, KOM(2002) 17 endgültig, 2002/0021(COD) http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/pdf/2002/de_502PC0017.pdf

18 *Fremuth* in *Fremuth/Thume*, Kommentar zum Transportrecht, 2000, § 407 HGB Rdn. 60.

19 Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 52.

Den Frachtführer wiederum treffen öffentlich-rechtliche Abgaben nicht uneingeschränkt: Ein Entgelt für das bloße Liegen eines Schiffes am Rheinufer einer Stromhafenanlage kann nämlich ohne Verstoß gegen die Abgabefreiheit des Art. 3 der Mannheimer Akte nach § 38 Abs. 1 LWG²⁰ nur erhoben werden, solange das Hafenge- und Ufergeld gemäß § 38 Abs. 2 LWG so bemessen ist, daß es zum Umfang und wirtschaftlichen Wert der Inanspruchnahme der Einrichtungen nicht in einem offensichtlichen Mißverhältnis steht.²¹ Diesen Anforderungen wird nach Auffassung des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln²² eine Tarifordnung nicht gerecht, die nur für unangemeldete beziehungsweise unberechtigt anliegende Schiffe ein Liegeentgelt von 300,00 DM/netto erhebt, ordnungsgemäß angemeldete Schiffe aber unberücksichtigt läßt. Durch diese Differenzierung bekomme die Gebührenerhebung gleichsam Vertragsstrafecharakter. Im Ergebnis führe dies zu einem Verstoß gegen § 38 Abs. 2 LWG.

b) *Teilbeförderung.* Klärungsbedürftig war der Frachtanspruch bei nichtzurechenbarer Teilbeförderung. Im Falle einer Teilbeförderung kann ein Frachtführer abweichend von § 407 Abs. 2 HGB ausnahmsweise gemäß § 416 Satz 2 HGB Zahlung der vollen Fracht verlangen, wenn auf Verlangen des Absenders nur ein Teil der Ladung befördert wird und dem Frachtführer der Beweis der Anspruchsvoraussetzung nach § 416 Satz 4 HGB gelingt, daß die Unvollständigkeit der Verladung nicht seinem eigenen Risikobereich zuzurechnen ist. Eine Zurechnung zur Frachtführersphäre ist jedenfalls dann abgelehnt worden, als eine aus Ungarn stammende Ladung unter Zollverschluß weitertransportiert werden mußte, womit eine Deckslast nicht möglich war. So konnten trotz frachtvertraglicher Vereinbarung eines Transports von 600 t Sonnenblumenkernen tatsächlich nur 532 t unter Deck befördert werden. Eine solche Teilbeförderung ist nach Auffassung des Schiffahrtsobergerichts Köln²³ dem Absender wegen fehlender Informationsweitergabe bei Vertragsschluß zuzurechnen, denn »ein Schiffsführer braucht über die zollrechtlichen Erfordernisse keine Kenntnisse zu haben und darf darauf vertrauen, daß er die Ladung auch einschließlich der Deckslast übernehmen kann, wenn sein Schiff über die entsprechende Tragfähigkeit verfügt«. Damit werden also die zollrechtlichen Kenntnisse im Risikobereich des Absenders angesiedelt. Über § 416 HGB dürfte man zum gleichen Ergebnis kommen.

c) *Auskehrung von Subventionszahlungen.* Umstritten war die Einrechnung von Subventionszahlungen für akquirierte Beförderungsverträge in den Frachtanspruch. Zum Ausgleich von Wettbewerbsnachteilen der Basel-landschaftlichen Häfen gegenüber den städtischen Hafenanlagen hatte beispielsweise der Kanton Basel im Jahre 1965 einen Subventionsbeschluß erlassen, wonach der Abschluß von Gütertransportverträgen zu den Basel-landschaftlichen Häfen bezuschußt wird. Dabei sind die an eine Reederei als Hauptfrachtführer ausbezahlten Subventionen aber nur dann als Vergütung an den ausführenden Unterfrachtführer abzuführen, wenn es zwischen Reederei und Unterfrachtführer zu einer zusätzlichen Vereinbarung bezüglich der Subventionsweiterleitung gekommen ist²⁴. Nach Auffassung des Schiffahrtsobergerichts Kölns gebührt die Subvention nach Sinn und Zweck nur demjenigen, der den Frachtvertrag ausgehandelt und geschlossen hat (hier der Reederei), nicht jedoch derjenigen Person, die den Transport tatsächlich durchführt, es sei denn, die Reederei trete nur als *Vermittler* des Frachtvertragsschlusses auf, womit dann ein Anspruch auf Auskehrung der Subventionen an den vertragsschließenden Frachtführer denkbar sei, etwa bei schuldhafter

Verletzung nebenvertraglicher Beratungs- und Aufklärungspflichten des Maklervertrages. Eine bloße Vermittlung des Frachtvertrages lag hier indes nicht vor.

Offen gelassen wird, ob ein Fall treuwidriger Interessenkollision vorgelegen haben könnte wie in einem ähnlich gelagerten²⁵ Sachverhalt, in dem eine Reederei von Bunkerunternehmen Rabatte dafür erhielt, daß sie von ihr befrachtete Binnenschiffer an diese Bunkerunternehmen verwies. Im Unterschied zu dem oben dargestellten Subventionsfall waren die erlangten Rabatte seinerzeit an die Binnenschiffer nach den §§ 675, 667 BGB herauszugeben gewesen, da nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes als aus der Geschäftsbesorgung erlangt auch die Vorteile gelten, die dem Auftragnehmer von dritter Seite zugewandt worden sind und derartig in einem *inneren Zusammenhang mit der Geschäftsbesorgung* stehen, daß der zur Geschäftsbesorgung bestellte Auftragnehmer dazu veranlaßt wird, die Interessen seines Geschäftsherrn zu vernachlässigen.²⁶ Ein solches Auftragsverhältnis hatte im Subventionsfall jedenfalls nicht vorgelegen.

d) *Vertragsrecht.* Um mittelbare und unmittelbare Stellvertretung und die Frage der vertraglichen Verpflichtung ging es in Entscheidungen zweier Oberlandesgerichte. Im Zentrum stand die Frage, ob einem Bunkerunternehmen ein direkter Anspruch auf Bezahlung von Bunkerrechnungen gegen die für einen zahlungsunfähigen Befrachter fahrenden Partikuliere zusteht. Bei dem insolventen Befrachter war praktisch nichts zu holen.

Das OLG Zweibrücken stützte sich in seiner **klageabweisenden** Entscheidung vom 31. 10. 2002 (Az: 4 U 191/01) vor allem auf den Befund aus der Beweisaufnahme, wonach mit dem Bunkerunternehmen ausdrücklich vereinbart worden sei, daß zwar im eigenen Namen, aber auf Rechnung des Befrachters getankt werden solle.

Das OLG Karlsruhe berief sich mit der klageabweisenden Entscheidung vom 22. 11. 2002 (Az: 1 U 122/02) auf mehrere Indizien, die in der Gesamtschau seiner Ansicht nur den Schluß zuließen, daß die bunkernden Partikuliere nicht im eigenen, sondern im (fremden) Namen des Befrachters Kaufverträge über das gebunkerte Gasöl abgeschlossen hätten. Nach Ansicht des Gerichts war dadurch die Vermutung des § 164 Abs. 2 BGB widerlegt, wonach im Zweifel ein sog. Eigengeschäft des Handelnden vorliegt, wenn er nicht deutlich gemacht hat, daß er im Namen eines anderen auftritt. Für ein Handeln des Partikuliers im Namen des Befrachtungsunternehmens sprachen dabei aus Sicht des OLG Karlsruhe vor allem,

- daß der Partikulier unter der Flagge des Befrachters fuhr,
- sämtliche Bunkerrechnungen in der Zeit vor der Insolvenz des Befrachters an diesen gerichtet und von diesem auch bezahlt worden waren,

20 Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG –) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 1995 (GV. NW. S. 926), geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 9. Mai 2000 (GV. NRW. S. 439) und durch Art. 100 des Gesetzes vom 25. September 2001 (GV. NRW. S. 708).

21 BGH, Urt. v. 9. 12. 1971 – II ZR 60/69, NJW 1972, 764, 765.

22 OLG Köln – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 29. 5. 2001 – 3 U 199/00 BSchRh, ZfB 2002 (Nr. 4), 71, 72.

23 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 25. 9. 2001 – 3 U 22/01 BSch, ZfB 2002 (Nr. 5), 60.

24 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 25. 9. 2001 – 3 U 53/01 BSch, ZfB 2002 (Nr. 5), 59.

25 OLG Düsseldorf, Urt. v. 21. 5. 1993 – 17 U 4/92, TranspR 1993, 431, 432.

26 Zuletzt BGH, Urt. v. 2. 4. 2001 – II ZR 217/99, NJW 2001, 2476, 2477.

- daß zwischen dem Bunkerunternehmen und dem Befrachter Rabatte ausgehandelt worden waren und schließlich
- daß das Bunkerunternehmen allein an den Befrachter und nicht etwa an die einzelnen Partikuliere eine Kundennummer vergeben hatte.
- Dagegen hielt es das Gericht für unerheblich, daß die Partikuliere die jeweiligen Lieferscheine des Bunkerunternehmens selbst unterzeichnet hatten. Unerheblich war auch, daß die Bunkervorgänge in die Bezugshefte für Schiffsbetriebsstoffe der Partikuliere eingetragen worden waren. Diese seien allein zollrechtlich relevant.

Haben Partikuliere, die für einen Befrachter fahren, mit ihrem Befrachter »freie Maschinenkammer« vereinbart und hat der Befrachter aus diesem Grund mit den Bunkerunternehmen den Geschäftskontakt hergestellt und inhaltlich gestaltet, haften sie jedenfalls nicht.

2. Liegegeld

a) *Ausfall des allgemeinen Ladebetriebes im Ladehafen.* Beachtlich ist die unterschiedliche Risikozuweisung bei Störung des Ladebetriebes nach altem und neuem Frachtrecht. Bei Überschreitung der Ladezeit gebührte dem Frachtführer nach altem Recht²⁷ ein Liegegeld als gesetzlich geregeltes Entgelt für die besondere Inanspruchnahme seines Schiffes. Vorausgesetzt war, daß der Frachtführer ladebereit war, jedoch die Ladung aus Gründen, die aus der Sphäre des Absenders herrührten, nicht rechtzeitig übernehmen konnte.²⁸ Zur Aufhebung der Ladebereitschaft führten alle Gründe, die in der Person des Frachtführers, der Besatzung, seines Schiffes oder in den allgemeinen Risiken der Schifffahrt lagen.²⁹ In den Risikobereich des Absenders fielen indessen Hindernisse aus sonstigen Gründen wie Nichtlieferung der Güter, Mängel der Ladestelle oder an den Geräten, Belegung sämtlicher örtlicher Ladeplätze³⁰ oder auch Schließung der Verladeanlage wegen Ungezieferverdachts³¹. Dagegen sollte der Ausfall des *allgemeinen* Ladebetriebes im Ladehafen der Gefahrensphäre des Frachtführers zugerechnet werden, weshalb das OLG Karlsruhe³² eine Überschreitung der Ladezeit und damit auch einen Liegegeldanspruch unter Hinweis auf § 29 Abs. 3 Satz 2 BinSchG a.F. ablehnte. Danach kamen bei der Berechnung der Ladezeit unter anderem die Tage nicht in Ansatz, an welchen durch zufällige, keiner Seite zurechenbare Umstände die Verladung jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert wird. Daraus wurde gefolgert, daß das in einem solchen Fall weder vom Absender noch vom Frachtführer zu beherrschende allgemeine Risiko des Ruhens *jeden* Ladeverkehrs von dem Frachtführer getragen werden sollte, der unter diesen Umständen auch keinerlei andere Güter an Bord nehmen und dadurch sein Schiff an diesen Tagen auch nicht anderweitig gegen Zahlung von Entgelt einsetzen könne³³.

§ 412 Abs. 3 HGB n. F. enthält eine abstraktere Risiko- zuweisung. Danach hat der Frachtführer einen Anspruch auf Standgeld (Liegegeld), wenn er ohne vertragliche Vereinbarung über die Ladezeit hinaus infolge von Umständen wartet, die *nicht seinem Risikobereich* zuzurechnen sind. Dabei sind die den Vertragsablauf störenden Umstände nach dem Sphärendenken stets der Risikosphäre derjenigen Partei zuzurechnen, aus deren Gefahrenkreis sie entspringen³⁴. Nach diesem vom Gesetzgeber aufgestellten Grundsatz erscheint hier jetzt fraglich, welcher Seite das Risiko des Ruhens *jeglichen* Ladeverkehrs am Ladeort gleichsam als »*neutrales Hindernis*« zugerechnet werden soll und kann. Dabei ist die Existenz einer neutralen Sphäre, auch wenn der Gesetzgeber dies

im Rahmen seiner Begründung zum Transportrechtsreformgesetz ignoriert hat, allgemein anerkannt³⁵, auch wenn ihre rechtliche Behandlung insbesondere hinsichtlich der Verteilung der Störungen zwischen Frachtführer und Absender offenbar zuweilen noch ungeklärt scheint. Jedenfalls scheidet eine pauschale Einteilung zu Lasten des Frachtführers wie nach alter Rechtslage aus, da die Regelung des § 29 Abs. 3 Satz 2 BinSchG a.F. gerade nicht in das neue Frachtrecht übernommen wurde. Eine Lösung für den vorliegenden Fall kann gegenwärtig darin gesehen werden, einen Liegegeldanspruch aus § 412 Abs. 3 HGB zu bejahen, denn der Anspruch entfällt nach der durch den Gesetzeswortlaut wiedergegebenen eigenen Risikobestimmung nur bei Zurechnung der Störung zum Risikobereich des Frachtführers, womit eine Störung aus »neutraler« Sphäre den Anspruch bestehen läßt³⁶. Die Zurechnung »neutraler« Störungsursachen wird durch die Einordnung der Störungsquelle entweder als Anspruchsvoraussetzung oder als Einrede voraussetzung gleichsam auf die prozessuale Ebene gehoben, und zwar in der Einkleidung als Darlegungs- und Beweislast des Anspruchstellers (wenn Anspruchsvoraussetzung) oder des Anspruchsgegners (wenn Einredebestandteil).³⁷ Über § 412 Abs. 3 HGB n. F. käme man im vorbezeichneten Fall daher vom BinSchG abweichenden Lösung – angesichts der von den Ladungsbeteiligten häufig üblichen Wahl des Altrechts kein unbedeutender Umstand.

b) *Liegegeld nach allgemeinen Geschäftsbedingungen.* Im kaufmännischen Geschäftsverkehr werden Liegegeldregelungen regelmäßig über vertraglich einbezogene Verlade- und Transportbedingungen festgesetzt. Eine Einbeziehung dieser Regelungen in den Vertrag erfolgt dabei grundsätzlich kraft rechtsgeschäftlicher Individual-Vereinbarung³⁸, da die besonderen Einbeziehungsvoraussetzungen des § 305 Abs. 2 BGB über § 310 Abs. 1 BGB im Verhältnis zwischen Kaufleuten nicht zur Anwendung kommen.

Eine ausdrückliche oder konkludente Willensübereinstimmung der Vertragsparteien ist aber dann nicht notwendig, wenn sich ein entsprechender Handelsbrauch entwickelt hat³⁹. Für die Rheinschifffahrt bestätigte das Schiffahrtsobergericht Köln⁴⁰ zwar nochmals die Branchenüblichkeit der Verwendung von allgemeinen Geschäftsbedingungen, denn es sei allgemein bekannt, daß Reedereien auf der Grundlage von Verlade- und Transportbedingungen arbeiteten. Davon jedoch streng zu differenzieren ist jedoch die Frage, ob bestehende

27 Vgl. § 30 Abs. 1 BinSchG a.F.

28 Goette, Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 1991, § 30 Rn. 3.

29 Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, 4. Aufl. 1991, § 28 BinSchG Rn. 13.

30 Vgl. Goette, (Fn. 28), § 29 Rn. 5.

31 OLG Braunschweig, Urt. v. 1. 10. 1082 – 4 U 58/82, VersR 1983, 853, 854.

32 OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 26. 11. 1998 – 30 C 13/98, TranspR 2001, 459, 460.

33 Vgl. auch Goette, (Fn. 28), § 29 Rn. 4.

34 Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR – Drucksache 368/97, S. 40.

35 Vgl. exemplarisch dazu Koller, Transportrecht, 4. Aufl., 2000, § 412 HGB Rn 53.

36 Didier, Risikozurechnung bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht, Band 8 der Mannheimer Beiträge zum Binnenschiffahrtsrecht, 2001, S. 185 f. und 193 f.

37 Didier, (Fn. 36), 202, 207, 211, 230, 234.

38 BGH, Urt. v. 12. 2. 1992 – VIII ZR 84/91, BGHZ 117, 190, 194.

39 BGH, a. a. O.

40 OLG Köln, Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 24. 08. 1999 – 3 U 89/99 BSch, ZfB 2000 (Nr. 4), 63 f.

allgemeine Geschäftsbedingungen Handelsbrauch ist, welcher dann über § 346 HGB *automatisch* Vertragsinhalt wird⁴¹. Eine derartige Entwicklung ist für den Bereich der Binnenschiffahrt nicht festzustellen, da *einheitliche* Handelsklauseln gerade nicht existieren. Vielmehr werden von den Reedereien jeweils unternehmenseigene Konnossementbedingungen zur Anwendung gebracht, die zwar teilweise wörtlich übereinstimmen, aber auch wesentliche materielle Unterschiede aufweisen können⁴². Neben Bedingungswerken bleiben abweichende individualvertragliche Absprachen möglich. Einigen sich die Parteien etwa hinsichtlich eines Binnenschifftransportes von Salzgitter nach Antwerpen über ein tägliches Liegegeld und wird diese Vertragsvereinbarung anschließend wegen arglistiger Täuschung nach § 123 Abs.1 Alt. 1 BGB – wegen objektiv teilbaren Rechtsgeschäfts – isoliert angefochten, soll die aufgrund der nichtig gewordenen Liegegeldvereinbarung entstandene Lücke nicht durch Einbeziehung der Antwerpener FOB – Bedingungen im Sinne von § 139 BGB ergänzt werden können (weil der wirkliche oder mutmaßliche Wille *beider* Parteien soweit nicht reicht), weil es sich bei ihnen nicht um gesetzliche Bestimmungen handelt.⁴³

3. Beginn der Löschezit – Abbedingung des Anzeigerfordernisses durch Voranmeldung – Handelsbrauch.

Für die Beurteilung von Leistungsstörungen ist u. a. der Beginn der gesetzlichen Löschezit maßgeblich. Nach § 412 Abs. 4 HGB i. V. m. §§ 3, 1 und 2 BinSchLV⁴⁴ beginnt die Löschezit nach Ablauf des Tages, an dem der Frachtführer die Löschbereitschaft der Meldestelle angezeigt hat. Die Einführung der Verordnungsermächtigung nach § 412 Abs. 4 HGB ermöglicht weiterhin, nach dem Vorbild des alten Rechts binnenschiffahrtsspezifische Einzelfragen auch im Rahmen des TRG zu lösen⁴⁵. Denn abgelöst wurden mit der Transportrechtsreform unter anderem Beginn und Dauer der Lade- und Löschezit (§§ 29, 48 BinSchG a. F.), Anzeige der Lade- und Löschezit (§§ 28, 47 BinSchG a. F.) und die Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löscheziten in der Binnenschiffahrt vom 26. Januar 1994⁴⁶.

Erforderlich zum Ingangsetzen der Ladezeit bleibt wie zuvor nach § 47 BinSchG a. F. auch gemäß § 1 Abs. 1 BinSchLV eine ausdrückliche *Anzeige der Löschbereitschaft*. Die telefonische Voranmeldung der Ankunft eines Binnenschiffes nach Geschäftsschluß kann diese Anzeige zwar nicht ersetzen, hat aber die Wirkung, daß sich der Empfänger nicht darauf berufen kann, daß die Anzeige nach dem Schluß der ortsüblichen Geschäftsstunden eingegangen sei und mithin erst am nächsten Werktag als abgegeben gelte.⁴⁷ Auch nach einem Urteil des Amtsgerichts Mannheim⁴⁸ soll der Voranmeldung und der Meldung der Löschbereitschaft außerhalb der Geschäftszeiten noch Geltung für den Tag der Meldung zukommen mit der Folge, daß die Löschezit am Folgetag beginne. Dies sei Handelsbrauch.

Es sei zwar richtig, daß eine telefonische Voranmeldung nicht als Anzeige der Löschbereitschaft angesehen werden könne, da diese voraussetzte, daß der Frachtführer, hier der Kl., sich tatsächlich schon an der Löschstelle löscherbereit befand. Andererseits könne sich die Bekl. nach dem von dem Kl. unbestritten vorgetragenen Handelsbrauch in der Binnenschiffahrt⁴⁹ nicht mit Erfolg darauf berufen, daß die Meldung der Löschbereitschaft nur innerhalb ihrer Geschäftszeiten erfolgen könne. Dies wäre – abgesehen von dem besagten Handelsbrauch – unter Berücksichtigung der beiderseitigen Inter-

essen als nachgerade treuwidrig gem. § 242 BGB anzusehen. Denn einerseits ziehe die Bekl. als Empfängerin große Vorteile daraus, daß die Schiffsführer bezüglich der Liefertermine eine ausgesprochen große Flexibilität und Disponibilität (natürlich auch bedingt durch den scharfen Konkurrenzkampf auf diesem Gebiet) an den Tag legen. Andererseits könne sie nicht noch zusätzliche Vorteile daraus ziehen, daß sie ihre Geschäftszeiten nicht den Betriebszeiten der Schiffsführer angepaßt hat oder zumindest einen »Nachtdienst« als Meldestelle für zu meldende Löschbereitschaften eingerichtet hat. Eine Vertreterin der Bekl. habe aufgrund der Meldung vom Eintreffen des Kl. außerhalb der Geschäftszeiten gewußt. Die Bekl. habe insoweit die Wahl gehabt, entweder dem Kl. mitzuteilen, bei welchem Vertreter der Bekl. er sich bei Eintreffen auch außerhalb der Geschäftszeiten im Mannheimer Hafen melden könne oder aber, wenn sie dies aus ökonomischen Gründen nicht wollte, die telefonische Voranmeldung als eine Meldung, die konstitutiv für den Beginn der Löschezit am nächsten Tag war, gegen sich gelten zu lassen.

Folge der Entscheidung wird sein, daß durch jede Voranmeldung eines Schiffers das jetzt in § 1 der BinSchLV vom 23. November 1999 normierte Anzeigerfordernis praktisch konkludent abbedungen wird. Voranmeldungen außerhalb der Geschäftszeiten des Verladers sind daher ernst zu nehmen. Die Verladenseite hat in Ansehung dieser Rechtslage und drohender Liegegeldansprüche in Zukunft noch genauer zu disponieren.

4. Beförderungshindernisse

a) *Vorläufiges Ladeverbot*. Nach dem Wortlaut des § 68 BinSchG a. F. trat der Frachtvertrag mit Wirkung ex nunc »außer Kraft«, wenn die Transportleistung vor Reiseantritt durch Zufall dauernd verhindert war. Dabei war in Abgrenzung zu einem *zeitweiligen* Hindernis gemäß § 71 BinSchG a. F. für eine *dauerhafte* Verhinderung gefordert, daß der Reiseantritt mit dem im Frachtvertrag bestimmtem Schiff für eine nicht voraussehbare Zeit unmöglich geworden war.⁵⁰ Ein dauerndes Beförderungshindernis bejahte das OLG Köln nach altem Recht sogar im Falle eines vorläufigen Ladeverbotes der zuständigen Hafenbehörde bei Unklarheiten hinsichtlich der Gefahrguteigenschaft der zu transportierenden Güter, weil das zum Transport vorgesehene Binnenschiff ein notwendiges Zulassungszeugnis hinsichtlich ADN-R-Güter nicht vorweisen konnte.⁵¹

41 *Achilles/Schmidt* in Ensthaler, Gemeinschaftskommentar zum HGB, 6. Aufl. 1999, § 346 Rz. 8.

42 Vgl. Handelsbräuche in der Rheinschiffahrt, 11. Aufl. 1987, Nr. 3, S. 15.

43 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 14. 4. 2000 – 3 U 147/99 BSch, ZfB 2000 (Nr. 11), 70, 71.

44 Verordnung über die Lade- und Löscheziten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt vom 23. 11. 1999, BGBl. I, S. 2389.

45 Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR – Drucksache 368/97, S. 40.

46 BGBl. I, S. 160.

47 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 24. 6. 1977 – 3 U 203/76, ZfB 1977, 402.

48 AG Mannheim, Urt. v. 21. 06. 2002 – 2 C 88/02, ZfB 2002 (Nr. 11), 54.

49 Das Urteil stützt sich zur Beurteilung des Handelsbrauchs auf mehrere Gutachten der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort [Gutachten Nr. 87 – 90 in: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg (Hrsg.), Handelsbräuche in der Rheinschiffahrt, 11. Aufl., Duisburg-Ruhrort 1987].

50 Vortisch/Bemm, (Fn. 29), § 68 BinSchG Rn 7.

51 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 24. 08. 1999 – 3 U 88/98 BSch, ZfB 2000 (Nr. 3), 62, 63.

Nach der Transportrechtsreform hat nunmehr § 419 HGB die alten Regelungen der §§ 68 BinSchG a.F. ff. abgelöst. Danach liegt ein Beförderungshindernis nicht nur bei objektiver und endgültiger Nichterbringlichkeit der Transportleistung vor, sondern schon dann, wenn die Beförderung *nach Übernahme* (!) der Güter nicht vertragsgemäß – also z.B. nicht mit dem vereinbarten Transportmittel oder nicht im Rahmen der Lieferfrist aufgrund eines zeitweiligen Hindernisses – durchgeführt werden kann.⁵² Als weitere wesentliche Unterschiede zum alten Recht lassen sich die Fortgeltung des Frachtvertrages, die Pflicht zur Einholung von Weisungen seitens des Frachtführers und die Einteilung der Rechtsfolgen nach Risikobereichen nennen. Allerdings ungeklärt bleiben die Rechtsfolgen *anfänglicher Störungen vor Beladung* des Binnenschiffes wie im obigen Fall des vorläufigen Ladeverbotes. § 419 HGB spricht nur noch von Beförderungshindernis, regelt anders als § 68 BinSchG a.F. dem Wortlaut nach nicht das Abreisehindernis. Einigkeit besteht nur dahingehend, daß vor Ladungsübernahme ein *Beförderungshindernis* im Sinne von § 419 HGB nicht vorliegt, da eine (Weiter-)beförderung des Gutes in der Obhut des Frachtführers durch eine vorhergehende Störung nicht erschwert oder verhindert wird.⁵³ Der maßgebliche Zeitpunkt für die alleinige Anwendung des frachtrechtlichen Leistungsstörungsrechts ist de lege lata die Übernahme des Gutes (§ 425 ff. HGB),⁵⁴ ja sogar der Beginn des Verladevorgangs (Abreisehindernis durch Störung oder Verzögerung der Verladetätigkeit: §§ 415, 416, 425 ff.)⁵⁵ und die bloße die Ladebereitschaft (Abreisehindernis durch Nichteintreffen des Gutes: §§ 412 III, 417 HGB)⁵⁶. Undeutlich bleibt, ob zeitlich vor diesen Zeitpunkten liegende Störungen gleich welcher Seite (zur Bereitstellung des Gutes oder des Beförderungsmittels oder die Verzögerung des Ladevorgangs) noch dem allgemeinen Leistungsstörungsrecht unterfallen. Lösungsansätze zu solchen Fällen des sog. *Abreisehindernisses* werden zum einen im allgemeinen Schuldrecht des BGB⁵⁷, zum anderen generell im Frachtrecht gesehen, da sich die Probleme der Unmöglichkeit interessengerechter nach den spezielleren Vorschriften der §§ 415 ff HGB lösen ließen und damit ein Rückgriff auf das allgemeine Leistungsstörungsrecht überflüssig sei.⁵⁸

b) *Wasserwegsperrung durch Pontonbrücke*. Ein Beförderungshindernis nach § 419 Abs. 1 HGB wurde im Fall einer unvorhersehbaren Errichtung einer Pontonbrücke auf der Donau bejaht, da dadurch auf unbestimmte Zeit ein Weitertransport eines Kaskos⁵⁹ mittels Schubboot auf dem vorgesehenen Weg von der Ukraine über Serbien nach Deutschland verhindert wurde und eine Ausweichtransportmöglichkeit über einen Kanal als Umweg ausschied.⁶⁰ Das Schifffahrtsobergericht Karlsruhe sprach dem Frachtführer für die vorzeitige Beendigung der Beförderung aufgrund dieses Reisehindernisses nach § 420 Abs. 2 Satz 2 HGB eine anteilige Fracht (sog. Distanzfracht⁶¹) nur insoweit zu, als daß die erbrachte Beförderungsleistung auch für den Absender von Interesse war. Entgegen der Auffassung der vorinstanzlichen Entscheidung des AG Mannheim⁶², wonach die Wasserwegsperrung durch eine Pontonbrücke der Risikosphäre des Frachtführers zugerechnet wurde, da dieser wie nach altem Recht⁶³ das Risiko des Gelingens der Transportleistung trage⁶⁴, führt das OLG Karlsruhe demgegenüber aus, daß es sich um eine *externe Störung* handele, welche in die Risikoverantwortung derjenigen Vertragspartei fällt, welche die Störung zum Zeitpunkt des Vertragsschluß *konkret beherrschen oder vorhersehen* konnte⁶⁵. Die Besonderheit des vor-

liegenden Falles lag jedoch darin, daß es im Ergebnis auf ein Entweder-Oder bezüglich der konkreten Vorhersehbarkeit nicht ankam, da der Frachtführer das Risiko im Hinblick auf mögliche Beförderungshindernisse durch eine Garantieerklärung übernommen und damit in seine Sphäre einbezogen hatte.

c) *Eisliegegeld*. Abweichende Regelungen zur Risikozurechnung im Sinne von § 419 Abs. 1 S. 3 i. V.m. § 418 Abs. 1 S. 4 und § 419 Abs. 4 HGB im Falle von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (Aufwendungsersatz und angemessene Vergütung) finden sich branchenüblich in Transport- und Konnossementbedingungen. Danach steht einem Frachtführer zum Beispiel gem. § 11 Nr. 1c und 2 c IVTB⁶⁶ meist trotz zufälliger und zeitweiliger Verhinderung des Reiseantritts oder der Fortsetzung derselben ein Liegegeld für jeden Tag der Behinderung zu. Einer Klage auf Eisliegegeld gab auch das Schifffahrtsobergericht Köln⁶⁷ auf Grundlage eines reedereieigenen Bedingungswerkes statt. Ursache war die Schließung der Schifffahrt aufgrund Eisgangs auf der Donau. Das Gericht wies zudem darauf hin, daß ein Widerspruch zur

52 Koller, (Fn. 35), § 419 HGB Rn 3.

53 Dubischar, MünchKomm-HGB, Bd. 7 a, § 419 HGB Rn 2.

54 Didier, (Fn. 36) S. 210.

55 Didier, (Fn. 36) 202, 210.

56 Didier, (Fn. 36) 210, 229.

57 So offenbar Fischer, Leistungsstörung und Kostenlast im Frachtvertrag der Binnenschifffahrt, Band 2 der Schriftenreihe des Instituts für Binnenschiffrechts: Transport- und Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt, S. 39, 54 ff.; differenzierend für die Zeit zwischen Vertragsschluß und Übernahme zuletzt Braun, Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, Hamburg, 2002, 307, 308: die Pflicht zur Weisungseinholung nach § 419 HGB bleibe bei realen oder vor/nach Übernahme drohenden Beförderungshindernissen; für die Gegenleistungspflicht beim Beförderungshindernis vor Übernahme gelten statt § 425 HGB die §§ 280 I, III, 281 I, II Alt. 2 BGB. Verzögerungen bei der Bereitstellung des Transportmittels ohne potentielle Beeinträchtigung der Lieferfrist sollen die Vertragsrechte nach den §§ 280 I, III, 281, 323, ggf sogar nach § 323 II Nr. 2 dem Absender ein Rücktrittsrecht geben. Bei vom Absender zu verantwortender Ladeverzögerung verdränge § 412 II Alt. 2 HGB den § 642 BGB bis zur Kündigung des Frachtführers nach § 417 HGB oder bis Verdichtung zum Beförderungshindernis (dann § 419 HGB).

58 Koller, (Fn. 35), § 407 HGB Rn 83 ff.; Didier, (Fn. 36) 229: Bei Nichtgestellung des Schiffs am Ladeort Anwendung von § 415 HGB oder allg. Leistungsstörungsrecht; bei Verzögerung der Beförderung wegen verspäteter Gestellung des Schiffs Anwendung von § 425 HGB. vorsichtiger Didier, 214, der für die Qualifikation als Beförderungshindernis auf Vorhersehbarkeit der Auswirkungen der Störung auf die spätere Beförderung abstellt.

59 Schiffsrumpf ohne Ladung.

60 OLG Karlsruhe – Schifffahrtsobergericht, Urt. v. 05. 12. 2001 – U 7/00 BSch, TranspR 2002, 348 ff.

61 Vgl. dazu § 69 BinSchG a.F.

62 AG Mannheim – Schifffahrtsgericht, Urt. v. 31. 08. 2000 – 30 C 1/00, TranspR 2002, 348, 353.

63 Vgl. § 69 BinSchG a.F.

64 A.A. Koller, (Fn. 35), § 412 HGB Rn 54: bei unbeherrschbaren und unvorhersehbaren Störungen soll die Risikosphäre des Absenders betroffen sein, da dieser veranlaßt habe, daß Arbeitskraft und Kapital des Frachtführers für ihn vorgehalten werde.

65 OLG Karlsruhe – Schifffahrtsobergericht, Urt. v. 05. 12. 2001 – U 7/00 BSch, TranspR 2002, 348 ff. unter Verweis auf Didier, (Fn. 36), S. 215.

66 Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB), Stand: 23. 6. 1999, erarbeitet vom Fachausschuß für Binnenschiffrechts des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW), Duisburg, abrufbar unter www.transportrecht.de.

67 OLG Köln – Schifffahrtsobergericht, Urt. v. 22. 10. 1999 – 3 U 170/98 Bosch, ZfB 2001 (Nr. 1), 59 f.

Verordnung über den Wechselverkehr Deutschland/Ungarn⁶⁸ nicht bestehe, jedoch sich die Höhe des zugesprochenen Liegegeldes nach den Sätzen des Wechseltarifes richte.

II. Deliktsrecht

1. Verkehrssicherungspflicht

Präzisierungen und damit zum Teil Verschärfungen ergeben sich im Bereich der privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht für Bundeswasserstraßen. Trotz öffentlich-rechtlicher Unterhaltungspflicht trifft etwa die Bundesrepublik Deutschland nach §§ 7, 8 WaStrG auch für Bundeswasserstraßen (unterteilt in Fahrrinne, Fahrwasser und Anlegestellen) eine privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht⁶⁹, deren Verletzung einen Schadenersatzanspruch nach § 823 Abs. 1 BGB begründen kann. Verkehrssicherungspflicht bedeutet als allgemeine Rechtspflicht im Verkehr, Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen, wobei diejenigen Vorkehrungen zu treffen sind, die nach den Sicherheitserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßen Gebrauch oder bei nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung drohen.⁷⁰

a) Beschädigung Hafengebäude bei Anlegemanövern

Die Verkehrssicherungspflicht verlangt zunächst eine Sicherung des für den durchgehenden Schiffsverkehr zur Verfügung gestellten Verkehrsweges im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren.⁷¹ Nicht nur im Bereich der Fahrrinne, sondern auch hinsichtlich der Anlegestellen wird eine turnusmäßige Überprüfung der Liegeplätze samt Böschung⁷² als Sicherungsmittel verlangt, wobei darauf zu achten ist, daß die Uferbefestigung in einem Hafen so stabil ist, daß die üblichen Manöver ohne Gefahren für die Schifffahrt und die Hafenanlagen ausgeführt werden können. Daran hält die Berufungskammer der Zentralkommission für Rheinschifffahrt fest: Bei Verletzung der vorgenannten Pflicht geht ein Schadensrisiko zu Lasten des verkehrssicherungspflichtigen Hafenerbetreibers – etwa wenn bei einem ohne Vorwurf eines fehlerhaften Maschineneinsatzes durchgeführten Anlegemanövers die Uferböschung abrutscht.⁷³

b) Fahrrinne

aa) *Begrenzung der Fahrrinne.* Der Verkehrssicherungspflichtige hat nach gefestigter Rechtsprechung weiter dafür Sorge zu tragen, daß die Fahrrinne die für die zugelassene Schifffahrt erforderliche Breite und Tiefe besitzt, daß sie frei von Hindernissen und, soweit erforderlich, genügend gekennzeichnet ist.⁷⁴ Dies beinhaltet auch die richtige und genaue Bezeichnung der Fahrrinnengrenze⁷⁵, etwa durch Fahrrinnenbegrenzungstonnen als schwimmende Schiffsfahrtszeichen. Nach § 5.02 Nr. 1 BinSchStrO Anlage 8⁷⁶ Bild 1 sind diese 5 m außerhalb der zu bezeichnenden Begrenzung zu verankern und mittels regelmäßiger Kontrollfahrten zu überwachen.⁷⁷ Nach Auffassung des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe⁷⁸ reichen allerdings für eine Kontrolle nach einem Hochwasser reine Sichtkontrollen nicht mehr aus. In dem Fall war auf dem Neckar eine Tonne abgerissenen und ein Schiff sodann außerhalb der Fahrrinne festgefahren. Um der Verkehrssicherungspflicht aus § 823 Abs. 1 BGB zu genügen, müsse die korrekte Lage eines Schiffsfahrtszeichens *exakt überprüft bzw. vermessen* und das Zeichen ggf. ordnungsgemäß wiederverankert werden.

bb) *Grundberührung innerhalb der Fahrrinne.* Die Häufigkeit der Überprüfung des Fahrrinnenzustandes, der

Hindernisbeseitigung, der Kennzeichnung von solchen und die Unterrichtung der Schifffahrt in geeigneter Weise⁷⁹ beurteilt sich nach den Umständen des konkreten Einzelfalles, wobei jedoch eine *ständige* Untersuchung nicht notwendig ist.⁸⁰ Ein schuldhaftes Unterlassen der *regelmäßig* geforderten Kontrollen liegt deshalb nach Ansicht des Schiffahrtsobergerichts Berlin⁸¹ im Falle einer Grundberührung eines Schiffes *innerhalb* der Fahrrinne (aufgrund Unterschreitens der veröffentlichten Tiefe bei Unterquerung einer Eisenbahnbrücke auf der Saale) nicht vor, da der Verkehrssicherungspflichtige die Fahrrinnen-tiefe zwei mal jährlich mittels Echolot oder Peilrahmen abgesehen hatte. Dabei wurde nicht übersehen, daß es gerade bei Hochwasser geboten sein kann, wegen Lage und Beschaffenheit bekannte Gefahrenquellen außerhalb dieses zeitlichen Turnus' erneut zu peilen.⁸² Eine solche konkrete Veranlassung zu einer weiteren Messung lag hier jedoch nicht vor. Sie ergebe sich aber weder aus einer noch nicht ausgebauten und schwierig zu befahrenden Felsenstrecke noch aus der Überlegung, daß bei Sperrung einer Brückendurchfahrt eine andere Durchfahrt besonders sorgfältig überwacht werden müsse.⁸³

cc) *Grundberührung außerhalb der Fahrrinne.* Außerhalb einer ausgebauten Fahrrinne werden an die Verkehrssicherungspflicht geringere Anforderungen gestellt. Dem Pflichtigen werden keine regelmäßigen Prüfungen und Sicherungen abverlangt; er kann sich in der Regel darauf beschränken, neue Hindernisse zu kennzeichnen, sobald sie bekannt werden.⁸⁴ Dabei geht im Anschluß an diese ältere BGH-Rechtsprechung ein Unterlassen des Sichtbarmachens eines Hindernisses als Gefahrenstelle bei extrem niedrigem Wasserstand nicht zu Lasten des Verkehrssicherungspflichtigen, wenn ein Schiffsführer bei Fehleinschätzung der Wasserstandstiefe wegen einer Untiefe auf Grund läuft. Diese Sichtweise bestätigt das OLG Köln als Moselschiffahrtsobergericht. Denn außerhalb der Fahrrinne habe der Schiffsführer in eigener Entscheidungsverantwortung zu prüfen, ob die befahrene Route bei dem konkret gegebenen Wasserstand gefahrlos zu befahren ist.⁸⁵

68 Vom 20. 4. 1994, BGBl. I S. 878.

69 BGH, Urt. v. 29. 3. 1962 – II ZR 43/60, BGHZ 37, 69, 70; kritisch Schenke, Probleme der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Wasserstraßen, VersR 2001, 533 ff.

70 Siehe dazu BGH, Urt. v. 21. 2. 1978 – VI ZR 202/76, NJW 1978, 1629.

71 BGH, Urt. v. 29. 3. 1962 – II ZR 43/60, BGHZ 37, 69, 71.

72 BGH, Urt. v. 5. 2. 1979 – II ZR 75/77, ZfB 1979, 336.

73 Berufungskammer der Zentralkommission für Rheinschifffahrt, Urt. v. 24. 2. 2000 – 399 Z – 2/00, ZfB 2000 (Nr. 9), 85, 86.

74 BGH, Urt. v. 29. 3. 1962 – II ZR 43/60, BGHZ 37, 69, 71.

75 BGH, Urt. v. 13. 3. 1969 – II ZR 28/68, ZfB 1969, 335, 336.

76 Anlage zur Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen – Ordnung vom 8. Oktober 1998, BGBl. I S. 3148, Anlageband.

77 Vgl. exemplarisch dazu Nr. 2.1 der Richtlinien zur Verkehrssicherung auf den Bundeswasserstraßen – außer Rhein und NOK – (BW 14/52.03.08-01 des BMVBW vom 01. 02. 1997).

78 OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 10. 09. 2001 – U 3/00 BSch, ZfB 2002 (Nr. 6), 61, 63.

79 BGH, Urt. v. 29. 3. 1962 – II ZR 43/60, BGHZ 37, 69, 72; BGH, Beschluß vom 20. 2. 1989 – II ZR 212/88, VersR 1989, 721.

80 Vgl. BGH, Urt. v. 9. 5. 1968 – II ZR 216/65, ZfB 1968, 322.

81 Kammergericht Berlin – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 27. 09. 2001 – 12 U 2045/00, ZfB 2002 (Nr. 4), 69 ff.

82 OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 19. 1. 1971 – 3 U 8/69 Sch, ZfB 1971, 420.

83 Kammergericht Berlin – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 27. 09. 2001 – 12 U 2045/00, ZfB (Nr. 4) 2002, 69, 70.

84 BGH, Urt. v. 29. 3. 1962 – II ZR 43/60, BGHZ 37, 69, 72.

85 OLG Köln – Moselschiffahrtsobergericht, Urt. v. 30. 06. 2000 – 3 U 145/99 BSch, ZfB 2000 (Nr. 12), 68.

2. Zurechnungszusammenhang und Mitverschulden

Die Haftung eines Schiffseigners nach den §§ 823 BGB, 3 BinSchG erstreckt sich wie im gesamten Schadensrecht nicht nur auf unmittelbare Schäden, sondern sogar auf mittelbare Folgeschäden, die der Geschädigte durch einen mit einer Risikoerhöhung verbundenen Rettungs- und Hilfeversuch auslöst⁸⁶. Der geforderte Zurechnungszusammenhang entfällt nach bisheriger BGH-Rechtsprechung aber dort, wo ein ungewöhnlich grobes Fehlverhalten des Geschädigten den Folgeschaden mitverursacht, da dann zwischen den beiden Schadensbeiträgen nur ein zufälliger Zusammenhang bestehe. Dem Erstschädiger könne daher ein Einstehenmüssen billigerweise nicht mehr zugemutet werden.⁸⁷ Für ein Fortbestehen des Kausalzusammenhangs zwischen Erstschädiger und Schaden zugunsten eines geschädigten Hafensbetreibers entschied sich nun jedoch das Schiffahrtsobergericht Karlsruhe.⁸⁸ Der Hafensbetreiber hatte nach einer vorangegangenen Dalbenbeschädigung durch ein Schiff im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht Schadenfeststellungsmaßnahmen getroffen und sein dabei eingesetztes Motorboot durch erneutes Auflaufen auf den unter die Wasseroberfläche abgeknickten Dalben beschädigt. Aufgrund risikoreichen Einsatzes des Untersuchungsgerätes blieb seine Sorgfaltswidrigkeit jedoch als zurechenbare Mitverursachung letztlich auf den Schadenersatzanspruch über § 254 BGB anrechenbar.

3. Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB

Auch einen Schiffsführer können bei unerlaubten Handlungen gegen Dritte Schadenersatzansprüche treffen. Dies gilt insbesondere bei der Herbeiführung von typischen Gefahrenlagen durch Verstoß gegen ein Schutzgesetz i.S.v. § 823 Abs. 2 BGB. Grundsätzlich gilt als Schutzgesetz jede Rechtsnorm, die neben dem Schutz der Allgemeinheit gerade dazu dient, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines Rechtsgutes zu schützen.⁸⁹ Bei der Qualifizierung einer Rechtsnorm als Schutzgesetz kommt es entscheidend darauf an, ob die Schaffung eines individuellen Schadenersatzanspruches erkennbar vom Gesetzgeber erstrebt ist oder im Gesamtsystem tragbar erscheint.⁹⁰ Der Sicherheit des Schiffsverkehrs und damit auch dem Schutz der einzelnen anderen Schiffsverkehrsteilnehmer dient unter anderem auch § 6.28 Nr. 2 Satz 1 Binnenschiffsstraßenordnung (BinSchStrO), wonach Fahrzeuge bei Annäherung an den Schleusenbereich ihre Fahrt verlangsamen müssen⁹¹, die baldige Benachrichtigung der nächsten zuständigen Behörde durch den Schiffsführer gemäß § 1.17 Nr. 1 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RhSchPVO) im Falle eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes⁹² und das Kursänderungsverbot beim Begegnen oder Überholen von Fahrzeugen⁹³ gemäß § 6.03 Nr. 3 RhSchPVO. Der Einwand des im Kollisionsprozeß Bekl., der Kl. habe nicht den schiffahrtsüblichen Kurs gewählt, begründet in der Regel kein Mitverschulden. Nach Auffassung des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe kommt der Einhaltung schiffahrtsüblicher Kurse nur noch an besonderen Gefahrenstellen Bedeutung zu, da die Schifffahrt aufgrund ihrer technischen Ausstattung mit nautischen Hilfsmitteln in der Lage sei, auch schiffahrtsunübliche Kurse zu fahren und zu erkennen.⁹⁴ Welche Gefahrenstellen von dieser Ausnahme betroffen sind, bleibt offen. Schifffahrtsübliches Verhalten bleibt daher zu empfehlender Verhaltensmaßstab.

4. Berechnung von Nutzungsausfall als Schaden

Die neuere Berechnung von Nutzungsausfall anhand der Liegegeldregelung der BinSchLV führt zu einer dogmatisch nicht ganz unumstrittenen Haftungsverschärfung.

In jahrzehntelanger Praxis wurde der Nutzungsausfall eines beschädigten Binnenschiffes bei der Trockenschifffahrt als entgangener Umsatz nach § 252 BGB (abzüglich ersparter Aufwendungen und Betriebskosten) während der Reparaturzeit *abstrakt* entsprechend dem von den Frachtausschüssen festgesetztem Liegegeld berechnet (§§ 21, 27, 28 BSchVG und Genehmigung durch RechtsVO des Bundesverkehrsministers gem. § 29 BSchVG). Das Liegegeld wurde bisher nach auf Schiffsgrößen bezogenen Tagessätzen berechnet.⁹⁵ Die Berechnung ist widerlegliche Vermutung iSv § 252 S. 2 BGB, d.h. es kann der Nachweis eines höheren oder vom Anspruchsgegner der Beweis eines geringeren Nutzungsausfalls geführt werden⁹⁶. Nach § 21 Abs. 2 BSchVG sollte die Berechnung marktgerecht und den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmer angepaßt sein. Diese Berechnung rechtfertigte sich daraus, daß zum einen ein konkreter Nutzungsverlust nur schwer oder nicht zuverlässig ermittelbar ist, und zum anderen, daß die Liegegeldbeträge als das von den beteiligten Schifffahrtskreisen für den Normalfall geschätzte Interesse des Eigners an der Benutzbarkeit seines Schiffes darstellte.⁹⁷

An diesen Grundsätzen hält das Rheinschiffahrtsobergericht Köln⁹⁸ auf der Basis von § 32 BSchVG i.d.F. vom 26. 4. 1994 und der neuen Lade- und LöscheinzeitenVO (BinSchLV)⁹⁹ weiterhin fest, obwohl die heutige Liegegeldregelung gemäß § 4 BinSchLV durch Berechnung nach *angefangenen Stunden*, in denen der Frachtführer nach Ablauf der Lade- und Löscheinzeit auf die Beendigung von Laden bzw. Löschen wartet, zu wesentlich höheren Beträgen führt. Denn in Ansatz kommen alle Stunden des Tages ohne Abzug der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten.

Nicht ganz widerspruchsfrei erkennt das Gericht, daß die Neuberechnung »zu wesentlichen höheren Beträgen als nach altem Recht führt«, die jetzige Berechnung nach Stunden aber »lediglich etwas genauer als diejenige nach Kalendertagen« ist. Zutreffend dürfte erstere Feststellung sein.

86 BGH, Urt. v. 11. 11. 1999 – III ZR 98/99, NJW 2000, 947, 948.

87 BGH, Urt. v. 23. 10. 1951 – I ZR 31/51, BGHZ 3, 261, 268.

88 OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 5. 10. 2001 – U 1/01 RhSch, VRS 2002, Bd. 102, 4, 6.

89 *Soergel/Zeuner*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 5/2, 12. Aufl. 1999, § 823 BGB Rz 289.

90 Vgl. dazu BGH, Urt. v. 29. 4. 1966 – V ZR 147/63, BGHZ 46, 17, 23.

91 OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urt. v. 30. 1. 2001 – U 2/00 BSch, ZfB 2002 (Nr. 2), 68, 69.

92 OLG Karlsruhe – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 22. 6. 1999 – U 6/98 RhSch, ZfB 2000 (Nr. 1), 74, 75.

93 OLG Karlsruhe – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 25. 1. 2002 – U 3/01 RhSch, ZfB 2002 (Nr. 6), 59, 60.

94 OLG Karlsruhe – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 25. 1. 2002, vorige Note, 59, 60; BK ZKR VersR 1999, 649; OLG, Schiffahrtsobergericht – Karlsruhe, Urt. v. 5. 12. 2001 – U 2/01 RhSch, zit. in ZfB, 2002 (Nr. 6) 60.

95 VO v. 25. 6. 1986, FTB A 101/22; VO v. 1. 9. 1991, FTB A 101/23; Gesetz v. 26. 4. 1994, BGBl. I 886).

96 *Bemml/Thor von Waldstein*, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. 1996, Einf. 43 ff.

97 Dazu OLG Hamburg, Urt. v. 27. 6. 1974 – 6 U 172/73, VersR 74, 1216 f; KG, Urt. v. 20. 11. 1975 – 12 U 1363/75, MDR 1976, 494.

98 OLG Köln – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 15. 1. 2002 – 3 U 144/01 BSch, ZfB 2002 (Nr. 9), 55.

99 Verordnung über die Lade- und Löscheinzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt vom 23. 11. 1999, BGBl. I, S. 2389.

Trockenschiffahrt findet hauptsächlich in der Betriebsform A statt (max. 16 Stunden + 8 Stunden Ruhezeit)¹⁰⁰. Die abstrakte Berechnung des Nutzungsverlustes auch nach den Stunden, in denen gar nicht gefahren werden darf, verschafft möglicherweise ein schönes Zubrot.¹⁰¹ In diesem Falle wäre methodisch genauer eine Berechnung nach Frachtenübersichten des geschädigten Beförderers oder durch Heranziehung von Frachtergebnissen vergleichbarer Schiffstypen. Hier lag bisher ein Informationszugangsproblem. Ohne materiellrechtlichen Auskunftsanspruch (der gesondert einzuklagen ist) ist der Verweis des Bekl. auf mögliche Belege zu Frachtenaufkommen beim Kl. unzulässiger Ausforschungsbeweis. Ob darüber die im richterlichen Ermessen stehende Anordnung nach § 142 Abs. 1 ZPO n. F. gegen eine Partei oder Dritte, bestimmtes Material herauszugeben, hinwegzuhelfen mag¹⁰², erscheint angesichts des begrenzten Gesetzeszwecks¹⁰³ fraglich. Der Rechtsgedanke von § 252 BGB wäre aber verwirklicht, wenn die Berechnung des Nutzungsausfalls abstrakt nur auf der Stundenzahl der jeweils betroffenen Betriebsform ohne Einrechnung der vorgeschriebenen Ruhezeit basiert.¹⁰⁴

III. Verjährung

Nach § 117 Abs. 1 Ziff. 7 BinSchG verjähren mit dem Ablauf eines Jahres die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen (§§ 3, 7 BinSchG), soweit ihre Verjährung sich nicht nach § 118 BinSchG bestimmt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes unterfallen Ansprüche gegen einen Schiffseigner auch dann der kurzen Verjährung, wenn sie sowohl auf den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes als auch auf allgemeinen Vorschriften gründen, um eine schnelle Abwicklung der aus dem Schiffsbetrieb entspringenden Forderungen zu ermöglichen¹⁰⁵. Nunmehr hat das Schiffsgericht Mainz¹⁰⁶ weiter klargestellt, daß nach Sinn und Zweck des § 117 Abs. 1 Ziff. 7 BinSchG Ansprüche aus dem Betrieb der Binnenschiffahrt auch dann der kurzen Verjährung unterliegen, wenn sie nur auf allgemeinen Vorschriften gründen und auch solche, die nicht gegen den Schiffseigner, sondern unmittelbar gegen ein Besatzungsmitglied erhoben werden, das nicht selbst Schiffseigner ist.

IV. Verkehrsrecht

Der in der Seeschiffahrt entwickelte Rechtsgrundsatz, wonach es die allgemeine Sorgfaltspflicht gebietet, daß Schiffsführer die an Bord befindlichen technischen Einrichtungen, insbesondere ein Sprechfunkgerät, auch ohne ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung zu benutzen haben, wenn damit die Gefährdung von Menschenleben, das Entstehen von Sachschäden oder die Behinderung der Schiffahrt vermieden werden können, ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes auf den Rhein zu übertragen, da auch dieser Verkehrsweg aufgrund seiner hohen Frequentierung besondere Gefahren für die Schiffahrt mit sich bringe¹⁰⁷. Dieser Linie folgt das Schiffsgericht Karlsruhe nun und dehnt den Rechtsgrundsatz auf Neckar¹⁰⁸ und Main¹⁰⁹ aus.

V. Verklarungsverfahren

Ein Schiffsunfall ist ein von dem normalen Verlauf der Reise abweichendes Ereignis, durch das dem Schiff oder der Ladung ein vermögensrechtlicher Nachteil entstehen kann.

Das Verklarungsverfahren ist ein Verfahren der freiwilligen Gerichtsbarkeit zur schnellen Sicherung von Beweismitteln nach einem Schiffsunfall und geht einem möglichen Rechtsstreit auf Schadenersatz voraus.¹¹⁰ Die Antragsbefugnis zur Eröffnung des Verklarungsverfahrens steht nach § 11 Abs. 1 BinSchG allein dem *Schiffsführer* aus eigenem Recht zu.¹¹¹ Nicht geregelt ist die Antragsbefugnis bei Nichterreichbarkeit des Schiffsführers etwa aufgrund Krankheit oder gar Tod. Nunmehr hat das Schiffsgericht Mainz nach Verwicklung einer Motoryacht in eine Schiffs-kollision während einer Überführungsfahrt von Schweden ins Mittelmeer ein Verklarungsverfahren trotz Versterbens des *ausländischen* Schiffsführers zugelassen, indem es dem Schwedischen Honorarkonsul in dieser Ausnahmesituation die Antragsbefugnis zusprach.¹¹² Diese Lösung wird schwerlich auf einen *inländischen* Schiffsführer übertragbar sein – mit der mißlichen Konsequenz der Nichtausübbarkeit des Antragsrechts und folglich der Nichtdurchführbarkeit des Verklarungsverfahrens. Für inländische Fälle muß nach vergleichbaren Lösungen gesucht werden. Denkbar ist für einen solchen Fall, die Antragsbefugnis auf den Schiffseigner übergehen zu lassen.¹¹³

VI. Prozeßrecht

1. Zuständigkeit der Schiffsgerichtsbarkeit

Nach §§ 1, 2 Abs. 3 Buchst. a BSchVerfG¹¹⁴ sind die Schiffsgerichte ausschließlich sachlich zuständig für Straftaten, die auf oder an Binnengewässern unter Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften begangen sind und deren Schwerpunkt in der Verletzung dieser Vorschriften liegt, soweit für diese Straftaten die Amtsgerichte nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes zuständig sind. Schiffsahrtspolizeiliche Vorschriften in diesem Sinn sind alle dem Schutz der öffentlichen Sicherheit- und Ordnung auf Binnen-

100 In Betriebsform A: § 23.05 Nr. 1 RheinSchUO (max 14 Std.); § 114 Abs. 2 BinSchUO (max 16 Std.).

101 Kritisch vor allem *Dütemeyer*, Anm. zu OLG Köln – Rheinschiffahrtsobergericht, Urt. v. 15. 1. 2002 – 3 U 144/01 BSch, ZfB 2002 (Nr. 9), 55, 56.

102 So *Dütemeyer*, vorige Note, 56.

103 § 142 ZPO durchbricht zum Zweck der Sachaufklärung Parteiherrschaft und Beibringungsgrundsatz; die §§ 420 ff ZPO gelten aber vorrangig. Notwendig ist daher ein materiellrechtlicher Herausgabebanspruch. § 142 I ZPO kann nicht zur Ausforschung eingesetzt werden, *Zöller/Greger*, ZPO, 23. Aufl. (2003), § 142 Rn. 1 ff, *Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann* ZPO, 60. Aufl. (2002) § 142 Rn. 2.

104 So schon *Dütemeyer*, vorige Note.

105 OLG Hamm – Schiffsahrtsobergericht, Urt. v. 17. 10. 1972 – 7 U 64/72, ZfB 1973, 19, 20.

106 AG Mainz – Schiffsahrtsobergericht, Urt. v. 14. 6. 1999 – 76 C 3/98 BSch, ZfB 2000 (Nr. 1), 76.

107 BGH, Urt. v. 4. 3. 1991 – II ZR 51/90, VersR 1991, 605.

108 OLG Karlsruhe – Schiffsahrtsobergericht, Urt. v. 8. 7. 1992 – U 8/91, unveröffentlicht.

109 OLG Karlsruhe – Schiffsahrtsobergericht, Urt. v. 30. 1. 2001 – U 2/00 BSch, ZfB 2002 (Nr. 2), 68, 69.

110 *Vortisch/Bemm*, (Fn. 29) 1991, § 11 BinSchG Rn. 4.

111 *Vortisch/Bemm*, (Fn. 29), § 11 BinSchG Rn. 6.

112 AG Mainz – Schiffsahrtsobergericht, Beschluß v. 25. 5. 2001 – 76 UR II 2/01, ZfB 2001 (Nr. 9), 79.

113 So bereits *Thor v. Waldstein*, Das Verklarungsverfahren im Binnenschiffahrtrecht, Band 1 der Mannheimer Beiträge zum Binnenschiffahrtrecht, 1992, S. 41.

114 Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 27. 9. 1952, BGBl. I S. 641, in der Fassung vom 26. 6. 1981, BGBl. I S. 553.

gewässern dienenden Rechtsnormen.¹¹⁵ Zu Recht hat somit das AG Frankfurt im Falle einer Ladungsunterschlagung gemäß § 246 StGB durch Entnahme von Heizöl mittels Rohrverbindung zum Bunkertank aus der Ladung während des Lade- und Löschvorganges zum Betreiben eines Tankmotorschiffes die Zuständigkeit des Schiffsgerichts mit der Argumentation angenommen, daß der Schwerpunkt des Tatvorwurfes in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, namentlich in einem Verstoß gegen § 28 Hess. Hafenspolizeiverordnung und gegen die Gefahrgutverordnung ADNR, zu sehen ist.¹¹⁶ Zum gleichen Ergebnis kommt das Amtsgericht Offenburg bei einer Ladungsunterschlagung, die gleichzeitig eine Steuerhinterziehung nach § 370 AO i. V. m. § 18 MinÖStG wäre.¹¹⁷ Zweifelhaft bleibt in letzterem Fall, ob wirklich von einem Tatschwerpunkt i. S. v. § 2 Abs. 3 Buchst. a BSchVerfG ausgegangen werden kann und – bejahendenfalls – ob einem allgemeinen Binnenschiffgerichts als ordentlichem Gericht nach § 13 GVG¹¹⁸ Vorrang – mit dem Argument der Vergleichbarkeit des Rangverhältnisses der Jugendgerichte zu den Erwachsenengerichten – vor der sachlich zuständigen Wirtschaftsstrafkammer nach §§ 74 c Abs. 1 Nr. 3, 74 e Nr. 2 GVG zukommt.¹¹⁹ Vielmehr wird deutlich, daß das Kriterium des Tatschwerpunktes fast schon als schiffahrtsspezifischer Vorgang verstanden werden kann.¹²⁰

2. Rechtsschutzbedürfnis

Das Rechtsschutzbedürfnis als Diener der Prozeßwirtschaftlichkeit besteht für die Beschreitung eines bestimmten Verfahrensweges insoweit, als daß sich ein rechtlich schutzwürdiges Ziel gleich sicher nicht einfacher erreichen läßt.¹²¹ Im Falle des Nebeneinanders von Dispathe-Bestätigungsverfahren und Schadenersatzbegehren im Zivilprozeß gegen einen Dritten als Schädiger aufgrund einer großen Haverei (§ 78 Abs. 1 BinSchG), die alle besonderen Aufwendungen erfaßt, die vom Schiffsführer zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr gemacht werden¹²², besteht nach Klarstellung des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe auch ein Rechtsschutzbedürfnis für eine Zivilprozeßklage, da es keine Rechtsnorm gebe, die zwingend primär eine Liquidation im Verteilungsverfahren vorschreibe und nur wegen des unbeglichenen Teils der Forderung ein Zivilverfahren gegen den Schädiger zulasse¹²³.

3. Darlegungs- und Beweispflicht

Im Prozeß hat grundsätzlich jede Partei die tatbestandlichen Voraussetzungen einer von ihr in Anspruch genommenen Norm zu beweisen¹²⁴, womit dem Geschädigten also die Beweislast für die haftungsbegründende und die haftungsausfüllende Kausalität obliegt. Allerdings gestaltet es sich im Schadenersatzprozeß nach einer Schiffskollision oft als sehr schwierig, einen Verschuldensnachweis des Schädigers zu führen, weshalb der Bundesgerichtshof früher in besonderen Fällen eine Abweichung von der allgemeinen Beweislastregel für geboten erachtet hatte, um zu einer billigen und gerechten Entscheidung zu gelangen.¹²⁵ Diese Rechtsprechung wurde allerdings nach Einführung des § 92 a BinSchG als nicht haltbar erachtet¹²⁶. § 92 a stellt deklaratorisch fest, daß eine Haftung für einen Schaden auch im Binnenschiffrechtsrecht ein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten des Schädigers erfordert. Das Gesetz enthält keine Anhaltspunkte für die vom BGH seinerzeit getroffene Beweislastverteilung. Damit erhält mangels gesetzlich angeordneter Beweislastumkehr, Beweisvermutung oder Beweiserleichterung¹²⁷ die Regel des An-

scheinsbeweises im Binnenschiffrechtsprozeß eine besondere Bedeutung. Diese kann dann helfen, wenn der Anspruchsberechtigte einen Sachverhalt hinsichtlich einer typischen Gefahrensituation beweisen kann, der nach der Erfahrung des täglichen Lebens auf eine bestimmte Ursache hinweist, die nur durch eine Versäumung der Sorgfaltspflicht des Gegners herbeigeführt sein kann, und wenn der Anspruchsgegner den Beweis für einen atypischen Geschehensablauf nicht erbringen kann.¹²⁸

Hier knüpft die jüngste Rechtsprechung weiter an. So spricht etwa bei einem Versagen der elektrischen Ruderanlage gegen einen Schiffsführer der Beweis des ersten Anscheins für eine mangelhafte Wartung. Zu seiner Entlastung hat er nach herrschender Meinung unter anderem den Beweis zu führen, daß die elektrische Ruderanlage nach Konstruktion und Einbau tauglich war und sie sich in der Zeit der Havarie in einem Zustand befunden hat, der es erlaubte, sie in Betrieb zu nehmen.¹²⁹ Nicht ausreichend ist der Hinweis auf die Erklärung eines Monteurs nach erfolgter Reparatur, daß »jetzt alles in Ordnung« sei. Vielmehr muß der Schiffsführer eine Probefahrt vornehmen. Tut er dies nicht, scheidet der Entlastungsbeweis. Denn der Grundsatz, »ein Schiffsführer brauche nicht klüger und kenntnisreicher zu sein als die fachkundigen Prüfer der Schiffsuntersuchungskommission (SUK, jetzt Zentrale SUK)«, gelte nicht für das Vertrauen auf die Äußerung eines Monteurs. Diesem könne nicht in dem selben Maße vertraut werden wie einem Attest der Prüfer der SUK nach erfolgter Sonderuntersuchung.¹³¹

4. Berufung

Eine möglicherweise einschneidende Rechtsfolge ergibt sich im Zuge der Reform zur Zivilprozessordnung 2002. Mit Einführung des § 513 Abs. 2 ZPO kann nunmehr jegliche

- 115 BGH, Beschluß v. 27. 2. 1998 – 2 ARs 37/98, NSStZ-RR 1998, 367 f.
- 116 AG Frankfurt am Main, Ur. v. 6. 11. 2000, 912 B Ds 1047 – 94 Js 22639.7/96, ZfB 2001 (Nr. 2), 58.
- 117 AG Offenburg, Beschluß v. 18. 6. 2001 – 3 Cs 7 Js 3969/01, ZfB 2001 (Nr. 9), 78.
- 118 Pfeiffer, Karlsruher Kommentar zur Strafprozeßordnung, 4. Aufl. 1999, § 13 GVG RdNr. 4.
- 119 So KG, Beschluß v. 26. 7. 1990 – (3/2 AR 74/90 (46/90), VRS 79, 433, 434.
- 120 Vgl. dazu Hofmann, Die gerichtliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtssachen, Band 4 der Mannheimer Beiträge zum Binnenschiffahrtsrecht, 1996, S. 197 ff.
- 121 Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, Zivilprozessordnung, 60. Aufl., 2002, Grundz § 253 ZPO Rz 33 f.
- 122 Vortisch/Bemm, (Fn. 29), § 78 BinSchG Rn. 3.
- 123 OLG Karlsruhe – Rheinschiffahrtsobergericht, Ur. v. 22. 6. 1999 – U 6/98 RhSch, ZfB 2000 (Nr. 1), 74, 75.
- 124 BGH, Ur. v. 3. 2. 1975 – II ZR 126/73, VersR 1975, 639, 640; s. auch OLG Köln – Moselschiffahrtsobergericht, Ur. v. 20. 11. 2001 – 3 U 58/01 BSchMO, ZfB 2002 (Nr. 3), 67, 68.
- 125 BGH, a. a. O.: wonach die Beweislast für ein nach allgemeiner Erfahrung den durchgehenden und Bevorrechtigten Verkehr behinderndes oder gefährdendes Manöver dasjenige Fahrzeug trägt, welches solch ein Manöver ausführt.
- 126 Vortisch/Bemm, (Fn. 29), § 92 a BinSchG Rn. 10.
- 127 Bemm/Thor von Waldstein, (Fn. 96), Einf. 117.
- 128 Vortisch/Bemm, (Fn. 29) § 92 BinSchG Rn. 8 und § 92 b BinSchG Rn. 33 ff.
- 129 Berufungskammer der Zentralkommission für Rheinschiffahrt, Ur. v. 10. 5. 2001 – 404 Z – 3/01, ZfB 2001 (Nr. 8), 61, 63.
- 130 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Ur. v. 25. 10. 1996 – 3 U 56/96 BSchRh, ZfB 1997 (Nr. 14 – II. Juli Ausgabe), 34, 35. Ausgabe, 34, 35.
- 131 OLG Köln – Schiffahrtsobergericht, Ur. v. 19. 06. 2001 – 3 U 187/00 BSch, ZfB 2001 (Nr. 11), 61, 62.

(sachliche/örtliche/funktionale)¹³² Unzuständigkeit der 1. Instanz mit der Berufung nicht mehr gerügt werden. Diese Beschränkung der Anfechtungsmöglichkeit im Rechtsmittelzug will das Schifffahrtsobergericht Karlsruhe¹³³ auch auf das Berufungsverfahren vor dem Rheinschifffahrtsobergericht anwenden. Es schränkt aber ein, daß eine Nachprüfbarkeit durch Gesetz nur insoweit ausgeschlossen werden könne, als daß das Oberlandesgericht in der Funktion als Rheinschifffahrtsobergericht angerufen werde, nicht aber bei einem Berufungsverfahren vor der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gemäß § 18 BSchVerfG i. V. m. Art. 37 Mannheimer Akte (MA).¹³⁴ Eine materielle Berufungsbeschränkung folgt aus Art. 37 MA gerade nicht. Vor der Berufungskammer der ZKR sei eine Zuständigkeitsprüfung der Vorinstanz weiterhin möglich.

Eine solchermaßen gesplante Berufungsmöglichkeit erscheint jedoch bedenklich, als daß *beide* Gerichte trotz verschiedener Verfahrensordnungen der Mannheimer Akte materiellrechtlich unterworfen sind. Fehlende Überprüfbarkeit von Zuständigkeitsfragen in 2. Instanz entwertet das in Art. 37 MA normierte wahlweise Berufungsrecht¹³⁵ (zur ZKR oder zum Schifffahrtsobergericht). Eine Zersplitterung des Verfahrensrechts ist die Folge. § 513 Abs. 2 ZPO sollte daher bei der Anwendung in Rheinschifffahrtsverfahren aus dem Grundsatz der völkerrechtsfreundlichen Auslegung deutschen (hier: Verfahrens-)Rechts eine Interpretation im Sinne der Mannheimer Akte erfahren und bei Rheinschifffahrtsachen generell teleologisch reduziert werden.

5. Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

Wird einem Schiffsführer trotz langen Schiffsaufenthaltes ein Mahn- und Vollstreckungsbescheid am Landwohn-

sitz durch Niederlegung bei der Post zugestellt und wird er über diese Vorgänge mittels schriftlicher Benachrichtigung im Hausbriefkasten in Kenntnis gesetzt, so ist eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einspruchsfrist gemäß §§ 233 ff. ZPO nicht zu gewähren. Nach Auffassung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt¹³⁶ kann sich ein Schiffsführer in einem solchen Fall nicht darauf berufen, daß er nicht ohne eigenes Verschulden daran gehindert war, die Einspruchsfrist einzuhalten. Auch wenn eine erste Verantwortlichstellung (erste schriftliche außergerichtliche Stellung des Anspruchs) zunächst an Bord zugestellt wird und dortige weiteren Zustellungen zweckmäßiger erscheinen mögen, muß sich ein Schiffsführer bei einem zwischenzeitlichen Wohnsitzaufenthalt als Pflichtversäumung in eigenen Angelegenheiten entgegenhalten lassen, daß er von den Geschehnissen hätte Kenntnis nehmen oder entsprechende Vorkehrungen zur rechtzeitigen Kenntnisnahme treffen hätte können, da bei einem Wohnsitz an Land jederzeit mit der Bewirkung von Zustellungen gerechnet werden muß.

132 *Zöller/Gummer*, ZPO, 23. Aufl. (2002) § 513 Rn. 7 ff.

133 OLG Karlsruhe – Rheinschifffahrtsobergericht, Ur. v. 8. 11. 2002 – 1 U 2/02 RhSch.

134 Revidierte Rheinschifffahrtsakte (MA) vom 17. 10. 1868, i. d. F. des Zusatzprotokolls Nr. 4 v. 25. 4. 1989 (BGBl. II 1990, S. 616), in Kraft seit dem 19. 7. 1990 (Art. 3 I des Gesetzes zu dem Zusatzprotokoll Nr. 4 vom 25. 4. 1989 vom 10. 7. 1990, BGBl. II 1990, S. 615).

135 Vgl. allgemein dazu *Wassermeyer*, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 4. Aufl. 1971, S. 20 ff.

136 Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Ur. v. 14. 9. 2000 – 400 Z – 3/00, ZfB 2001 (Nr. 2), 57 f.