

Rechtsprechung 2014 - 2021 der Berufungskammer der Zentral- Kommission für die Rheinschifffahrt über Schiffsunfälle und Kollisionen¹

Paul De Baets

Richter / Stellvertretender Vorsitzender der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Präsident a. D. Appellationshof Antwerpen (Belgien)

Präsident des Untersuchungsrates für Schifffahrt Antwerpen/ Oostende (Belgien)

Abstract

Der Rhein gilt als die Hauptschlagader des europäischen Flussnetzes. Dieses Jahr ist die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)² seit 55 Jahren im Rahmen der Straßburger Rheinschifffahrtskommission eigenständig tätig.

Die ZKR ist ein Vorbild für viele andere internationale Flusskommissionen und hat eine starke positive Beziehung und Zusammenarbeit mit der EU.

Die Bearbeitung von Fällen vor der Berufungskammer und die damit verbundenen Urteile tragen zu einem einheitlichen Funktionieren der ZKR bei.

Außer einigen Insidern ist die Rechtsprechung der Berufungskammer kaum bekannt.

Dieser Beitrag bietet eine tiefgreifende Analyse und einen Einblick in die wichtigsten Fälle von Schiffskollisionen und Schiffsunfällen auf dem Rhein zwischen 2014 und 2021.

“Ex facto oritur jus”

¹ Der Originaltext ist auf Niederländisch unter dem Titel "Rechtspraak 2014-2021 van de Kamer van Beroep bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart inzake scheepvaartgevallen en collaring" in Het Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht / Revue de Droit du Commerce International et des Transports / Journal for International Trade and Transport law (IHT), 2021/3 S. 239-258 (Intersentia Publishing) erschienen.

² Mein aufrichtiger Dank gilt in erster Linie meinem Kollegen und guten Freund B.C. de Savornin Lohman, Richter und Vorsitzender der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Er las den Entwurf und ermutigte mich, ihn zu einem hoffentlich verständlichen und nachvollziehbaren Dokument auszuarbeiten.

1. Einleitung

Der internationale Status des Rheinstatuts³, der eine primäre Gerichtsbarkeit beinhaltet, geht auf die Rheinpatentkonvention von 1804 zurück.

Der Grundsatz und die Ausgestaltung der gerichtlichen Zuständigkeit wurden in der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 beibehalten und fanden später ihren Weg über die Mainzer Akte (1831) in die Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, besser bekannt als **Mannheimer Akte** (im Folgenden auch **MA** genannt).

Das zentrale Entscheidungsgremium, die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR)⁴, wurde dann mit der Umsetzung der Konvention beauftragt, und es wurde ihr eine beherrschende Rolle, auch in gerichtlichen Angelegenheiten, übertragen.

Da es schwierig geworden war, die gesetzgebenden, regulierenden und gerichtlichen Funktionen innerhalb der ZKR in Einklang zu bringen, wurde 1963 beschlossen, ein autonomes Berufungsgericht zu gründen, die Berufungskammer der ZKR.

Seit dem 14. April 1967, mit dem Inkrafttreten des Straßburger Abkommens vom 20. November 1963 zur Änderung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, wurde im Rahmen der ZKR eine internationale Berufungsinstanz geschaffen (Art. 45bis MA), die sich aus unabhängigen Richtern der fünf Vertragsstaaten⁵ zusammensetzt, die über Erfahrung im See- und Binnenschiffahrtsrecht verfügen.

Die Parteien können wählen, ob sie ihre Berufung bei den zuständigen nationalen Gerichten oder bei der Berufungskammer der ZKR einlegen wollen, die in zweiter und letzter Instanz sowohl in Zivil- und Handelssachen (Art. 34 und Art. 34 bis MA) als auch in Strafsachen (Art. 32 MA) entscheidet.⁶

Die Urteile der Berufungskammer haben internationale Gültigkeit⁷.

Seit April 2005 kooperiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Straßburg mit dem Institut für Transport- und Verkehrsrecht (ITV) der Universität Mannheim.

³ Für einen detaillierten Überblick siehe M. De Decker, *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Maklu, 2015, S. 999-1652; siehe A. Maurer, *Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein*, 150 Jahre Mannheimer Akte, Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 2018, S. 9-22.

⁴ Die **Zentralkommission für die Rheinschiffahrt** (ZKR) ist auch bekannt unter ihrem französischen Namen **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin** (CCNR) oder ihrem niederländischen Namen **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR). Ihr Sitz und ihre Geschäftsstelle befinden sich im Palais du Rhin in Straßburg. Bis zum 30. Oktober 2021 war der Generalsekretär der belgische Diplomat Bruno Georges. Am 1. November 2021 trat Frau Lucia Luijten, Spitzenwissenschaftlerin und leitende Beamtin im (niederländischen) Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, seine Nachfolge an.

⁵ Dies betrifft Frankreich, die Schweiz, die Niederlande, Belgien und Deutschland.

⁶ Für weitere Einzelheiten siehe W.E. Haak und B.C. de Savornin Lohman, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Den Haag, Sdu Publishers, 2008., M. De Decker, o.c., Nrn. 1612-1625 und insbesondere Nr. 1630 (Strafsachen) und 1635-1639 (Zivilsachen). Prof. De Decker unterstreicht, dass die Rolle und die Kompetenz des Rheinschiffahrtshofes, wie er die Berufungskammer der ZKR nennt, *"einzigartig ist ... und ein Modell für eine aufgeschlossene, entnationalisierte Lösung für Konflikte, die fast immer grenzüberschreitende Auswirkungen haben"* (Nr. 1641).

⁷ B.C. de Savornin Lohman, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit in 150 Jahre Mannheimer Akte* (Red. Hiram Kümper und Andreas Maurer, S. 147 ff.).

Das Institut hat eine Rechtsprechungsdatenbank iwt-law.eu (<http://iwt-law.uni-mannheim.de>) entwickelt.

Diese Datenbank ist eine deutschsprachige, digitale und frei zugängliche Rechtsprechungssammlung mit nationalen und internationalen Urteilen aus dem Bereich des Binnenschiffverkehrsrechts.

Die (wichtigsten) Urteile der Berufungskammer der ZKR sind ebenfalls enthalten, manchmal mit einer Zusammenfassung im Haupttext.

Im Folgenden werden 15 Urteile besprochen, die von der Berufungskammer der ZKR zwischen 2014 und 2021 in 11 Fällen im Zusammenhang mit Schiffsunfällen und Kollisionen ergangen sind.

2. Besprechung von 15 Urteilen (11 Fällen) der ZKR-Berufungskammer (2014 - 2021) über Schiffsunfälle und Kollisionen auf dem Rhein

1. Urteil vom 29. Dezember 2014 (495 BZ-6/14 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/495-bz-614>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffverkehrsgerichts Gelderland (Arnhem) vom 15. Mai 2013

Am 30. Oktober 2009 kam es auf der Waal oberhalb von Nijmegen zu einer Kollision (km 882,5) zwischen dem Binnenschiff (BS) 'Celina', das am rechten Waalufer mit einer Geschwindigkeit von 13,5 km/h zu Berg fuhr, und dem Binnenschiff 'Imatra', das mit einer Ladung Sand zu Tal fuhr, mit einer Geschwindigkeit von 18,5 km/h.

Kurz vor der Kollision, um 14.50'.29", begegneten sich das zu Berg fahrende BS 'Celina' und das zu Tal fahrende BS 'Somtrans XIII' Steuerbord an Steuerbord mit der in § 6.04 der Rheinschiffverkehrspolizeiverordnung (RheinSchPV) vorgeschriebenen blauen Tafel und Funkellicht.

Nach dieser Begegnung entfernte das BS 'Celina' die blaue Tafel mit der Absicht, das linke Ufer anzufahren, aber der Kurs war nicht deutlich verlagert und leicht nach Steuerbord versetzt. In der Zwischenzeit hatte das BS 'Imatra' die blaue Tafel entfernt und einen Backbordkurs gewählt. So kamen sich beide Schiffe in die Quere und stießen um 14.51'.39" frontal zusammen.

Das Rheinschiffverkehrsgericht Arnhem erließ ein ausführliches Urteil, in dem es das BS 'Celina' für den Verlust des Binnenschiffes 'Imatra' verantwortlich machte.

Das BS 'Celina' wurde für den Schaden an dem BS 'Imatra' haftbar gemacht.

Das Gericht verurteilte das BS 'Celina' zur Zahlung des Kaskoschadens in Höhe von 153.443,52 Euro und verschiedene andere Beträge (Sachverständigenkosten, Rechtsanwaltskosten und wirtschaftlicher Schaden). Die Widerklage des BS 'Celina' wurde abgelehnt.

Die Berufungskammer wies die Berufung des BS 'Celina' in vollem Umfang zurück. Auch die (geringfügige) Anschlussberufung von 'Imatra' (Versicherer) wurde zurückgewiesen, insbesondere in Bezug auf das Datum, ab dem die Zinsen gewährt wurden.

Nach niederländischem Recht, das zusätzlich zur RheinSchPV gilt, werden Zinsen erst ab dem Zeitpunkt der Zahlung der Entschädigung an den eigenen Versicherten fällig (Hoge Raad der Nederlanden, 20. Oktober 2006, NJ 2007, 142).

In dem Fall ging es hauptsächlich um § 6.04 RheinSchPV in Bezug auf die Begegnung der Schiffe, die zu Berg und zu Tal fahren.

In diesem Fall konnte sich das BS 'Celina' auf eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlassen. Zunächst fuhr in der Mitte des Fahrwassers ein Schiff zu Berg, das nicht identifiziert werden konnte und vom BS 'Celina' eingeholt wurde.

Darüber hinaus wurden die Entfernung zwischen den beiden Schiffen, ihre Geschwindigkeiten und vor allem die Tatsache berücksichtigt, dass das BS 'Imatra' auf die Anzeige der blauen Tafel durch 'Celina' ebenfalls mit der blauen Tafel reagiert hatte.

Die Rücknahme der blauen Tafel durch 'Celina', die eine Kursänderung angedeutet hatte, kam für 'Imatra' überraschend.

Unter den damaligen Umständen wurde dieses von 'Imatra' als Überraschung empfunden, zumal das BS 'Celina' seinen Kurs nicht sofort deutlich geändert hatte, als die Tafel entfernt wurde. Die Berufungskammer kam zu dem Schluss dass das BS 'Celina' unter den gegebenen Umständen keine geeignete Route für 'Imatra' freigelassen hatte, wie in § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV vorgeschrieben.

Der Fehler des BS 'Celina' war unbestritten, und es gab keine Gründe für ein Mitverschulden des Binnenschiffes 'Imatra'.

2. Urteil Berufungskammer vom 29. Dezember 2014 (493 Z-7/14 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/493-z-714>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 14. Februar 2013

Dieser Fall betraf einen Schiffsunfall am 18. Dezember 2011 auf dem Rhein (km 663.8), bei dem das MS 'Eris' eine Steigeranlage beschädigt hatte.

Die Eignerin und der Schiffsführer wurden vom Eigentümer der Steigeranlage auf einen Betrag von 12.338,20 Euro verklagt, einschließlich der Reparaturrechnung von 11.478,20 Euro, die nicht angefochten wurde und über den Versicherer ausgezahlt wurde.

Die Differenz von 860,00 Euro nahm in der Debatte eine zentrale Stellung ein. Dieser Betrag entsprach den vom Eigentümer der Steigeranlage in Rechnung gestellten Kosten für die von seinen Mitarbeitern erbrachten Leistungen (Aufräum- und Reparaturarbeiten), die pauschal mit 600,00 Euro veranschlagt wurden, und für Geschäftsausgaben, die auf 260,00 Euro geschätzt wurden. Darüber hinaus wurde ein Betrag in Höhe von 821,00 Euro nebst Zinsen für die Erstattung der vorgerichtlichen Anwaltskosten geltend gemacht.

Mit Versäumnisurteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 23. November 2012 wurden die Beklagten zur Zahlung von 860,00 Euro und 821,00 Euro zuzüglich Zinsen verurteilt.

Die Beklagten legten Einspruch ein, und am 14. Februar 2013 erging ein Urteil. Das Gericht in Sankt Goar reduzierte den Betrag von 860,00 Euro auf 77,00 Euro. Es wurden Gerichtskosten in Höhe von 821,00 Euro zuzüglich Zinsen zugesprochen.

Dagegen legte der Eigentümer der Steigeranlage Berufung ein.

Mit Urteil vom 28. Dezember 2014 gab die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt der Klage in Höhe von 821,00 Euro an Anwaltskosten und 577,00 Euro nebst Zinsen statt und damit im Wesentlichen 283,00 Euro weniger als der geforderte Betrag von 860,00 Euro.

Der Einsatz der eigenen Arbeitskraft kann Teil der Entschädigung sein, wenn es sich um angemessene Kosten im Rahmen einer Reparatur handelt durch eigenes Personal, die ohne Hilfe von Dritten durchgeführt wird. Diese Kosten können auf der Grundlage eines vom Markt anerkannten Stundensatzes erstattet werden (BGH, V ZR 88/95 vom 24. November 1995 - BGH X ZR 160/99 vom 7. März 2001⁸).

Im vorliegenden Fall veranschlagte die Berufungskammer der ZKR 10 Stunden zu einem Stundensatz von 50,00 Euro oder 500,00 Euro zuzüglich Zinsen (27,00 Euro), zusammen 577,00 Euro. Die Verurteilung zur Zahlung des Anwaltshonorars von 821,00 Euro wurde bestätigt.

3. Zwei Urteile vom 18. Juni 2015 (496 Z-3/15 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/496-z-3/5> und 497 Z-4/15 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/497-z-4/5>): Berufung gegen ein Zwischenurteil des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 18. April 2013

Der Fall betraf die Bewertung einer Schiffskollision auf dem Rhein bei Emmerich (km 849,9) am 22. Mai 2011 um 1.00 Uhr nachts zwischen dem am linken Ufer zu Berg fahrenden MTS 'Margaux', beladen mit ca. 900 t Dieselmotorkraftstoff, und dem auf der rechten Uferseite zu Tal kommenden FGS (Fahrgastschiff) 'River Concerto' mit ca. 132 Passagieren und 36 Besatzungsmitgliedern an Bord, auf der Fahrt von Köln nach Amsterdam.

Auf diesem Abschnitt des Rheins gelten besondere Regeln für die Begegnung zwischen Schiffen. Zwischen Duisburg (km 769) und der deutsch-niederländischen Grenze (km 857,68) gelten die Bestimmungen des § 9.04 RheinSchPV.

Gemäß § 9.04 Nr. 2 gilt hier abweichend von § 6.04 RheinSchPV: die zu Berg und zu Tal fahrenden Schiffe müssen sich so weit wie möglich nach Steuerbord halten, um sich Backbord an Backbord begegnen zu können.

Zwischen km 845 und 852 ist die Fahrrinne nicht allzu breit, genauer gesagt etwa 300 m. Um km 849 hat die Fahrrinne eine Breite von etwa 150 m.

Außerdem macht der Rhein dort einen leichten Rechtsknick, was eine gewisse Wachsamkeit erfordert.

⁸ Bundesgerichtshof. Die deutschen Mitglieder der Berufungskammer sind Richter in diesen Kammern.

Das Fahrgastschiff 'River Concerto' war mit einer Geschwindigkeit von 22 km/h unterwegs und hatte einen nicht zugelassenen Steuermann (ohne Patent) an Bord.

Er hatte gerade einen erfahreneren Steuermann abgelöst, angeblich wegen eines Besuchs der Toilette. Für diesen 'Steuermann' war es die erste berufliche Erfahrung auf dem Rhein.

Der erfahrene Schiffsführer an Bord des MTS 'Margaux' hielt eine Geschwindigkeit von 12 km/h bei.

Auf beiden Fahrzeugen waren Radar und GPS Tresco in Betrieb. Der 'Steuermann' der 'River Concerto' war nicht in der Lage, diese beiden Instrumente zu verwenden. Es ist eine erwiesene Tatsache, dass das FGS 'River Concerto' bei der leichten Rechtskurve seinen Kurs nicht änderte und mehr nach links in die Fahrrinne fuhr, direkt auf das MTS 'Margaux' zu.

Der Schiffsführer des MTS 'Margaux' hatte etwa 100 m vor der Kollision seine Lichter an Deck eingeschaltet. Es wurden keine Schallzeichen gegeben.

Das MTS 'Margaux' schlug mittschiffs gegen die Steuerbordseite des FGS 'River Concerto', dessen Flanke auf eine Länge von etwa 10 m aufgerissen wurde. Abgesehen von erheblichen Sachschäden gab es sechs verletzte Passagiere.

Die Interessierten des MTS 'Margaux' forderten eine Entschädigung von 69.067,70 Euro, zuzüglich Zinsen.

Das FGS 'River Concerto' machte eine Forderung in Höhe von 282.591,23 EUR geltend, die sich aus Reparaturkosten, Vermessungskosten und anderen geringfügigen Ausgaben zusammensetzte, sowie den Gegenwert von 4.275.235 US-Dollar in Euro als Nutzungsausfallentschädigung (Ersatzschiff), beide Beträge erhöht um Zinsen.

In der Zwischenzeit hatten die Interessierten des TMS 'Margaux' einen Antrag auf Haftungsbeschränkung nach deutschem Recht gestellt (§ 5f Abs. 1, und § 5d Abs. 3 BinSchG⁹).

Dieser Teil der Klage wurde vom ersten Richter als nicht entscheidungsreif angesehen.

Der erste Richter beschränkte sein Urteil auf die Feststellung der Verantwortung für die Kollision und entschied, dass die beteiligten Parteien des FGS 'Concerto River' für drei Viertel und die beteiligten Parteien des MTS 'Margaux' für ein Viertel haftbar gemacht werden.

Die am FGS 'Concerto River' beteiligten Parteien waren bereits zur Zahlung von 49.615,05 Euro aufgefordert worden, zuzüglich Zinsen.

Die Bestimmung des Ausmaßes des Schadens am FGS 'Concerto River' wurde dem endgültigen Urteil vorbehalten.

Beide Parteien legten form- und fristgerecht Berufung ein.

Die am TMS 'Margaux' beteiligten Parteien argumentierten, dass die volle Verantwortung für die Kollision bei den beteiligten Parteien des FGS 'River Concerto' liege, während Letztere behaupteten, dass das FGS 'River Concerto' für die Kollision verantwortlich sei.

⁹ Binnenschiffahrtsgesetz.

Letztere argumentierten auch, dass der Anteil von einem Viertel an der Schuld zu gering sei und anders bewertet werden müsse.

Die Berufungskammer gab beiden Berufungen statt: das MTS 'Margaux' war für ein Achtel und das FGS 'River Concerto' für sieben Achtel haftbar.

Die am Fahrgastschiff 'River Concerto' beteiligten Parteien wurden zur Zahlung von 60.434,24 Euro, zuzüglich Zinsen, verurteilt.

Im Übrigen wurde das Rechtsmittel des TMS 'Margaux' zurückgewiesen, ebenso wie das Rechtsmittel der beteiligten Parteien des FGS 'River Concerto'.

Es wurde eindeutig festgestellt, dass der Rudergänger des FGS 'River Concerto' das Ruder an einen unerfahrenen 'Steuermann' übergeben hatte, der in völliger Dunkelheit mit einer Geschwindigkeit von 22 km/h Kurs Backbord nahm, was als Verstoß gegen § 6.04 Nr. 5 der RheinSchPV gilt, weil das Zusammentreffen Backbord an Backbord nicht (mehr) sicher möglich war (§ 9.04 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 RheinSchPV).

Es ging auch darum, dass die erforderlichen Vorkehrungen zur Vermeidung von Gefahren für Menschen und andere Schiffe nicht getroffen wurden, und die entsprechende Norm wurde nach Ansicht der Berufungskammer überschritten (§ 1.04 lit. a und b RheinSchPV).

Aber auch der Schiffsführer an Bord des MTS 'Margaux' war nach Ansicht der Berufungskammer nicht ganz schuldlos. Es blieb umstritten, ob es einen Versuch der Kontaktaufnahme über UKW-Kanal 10 war, aber in jedem Fall war sicher, dass ein Funkkontakt keine Reaktion der FGS 'River Concerto' ausgelöst hatte.

Die Berufungskammer legte Wert auf die Tatsache, dass an Bord des Tankschiffes durch seinen sehr erfahrenen Schiffsführer keine akustischen Signale gegeben wurden und/oder die Geschwindigkeit nicht reduziert wurde (Verstoß gegen § 6.04 RheinSchPV und § 1.04 lit. a und b und § 1.05 RheinSchPV). Der erfahrene Schiffsführer hätte ein hörbares Warnsignal geben, gegebenenfalls seine Geschwindigkeit verringern und den weiteren Verlauf des Kurses des stromabwärts fahrenden Schiffes abwarten müssen.

Wegen des Versäumnisses hielt die Berufungskammer die beteiligten Parteien des MTS 'Margaux' zu einem Achtel für die Kollision verantwortlich.

4. Urteil vom 7. Dezember 2016 (508 Z-3/16 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/508-z-316>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 6. August 2015

In den frühen Morgenstunden des 9. Januar 2011 ereignete sich auf dem Rhein (km 537) ein Schiffsunfall während eines Manövers des Motorschleppers 'Rheinland' beim Wenden des MS 'Waalkade'.

Das MS 'Waalkade' geriet auf das rechte Ufer, schlug auf den Grund und wurde leck.

Die vom MS 'Waalland' betroffenen Parteien hatten eine Forderung in Höhe von 347.281,48 Euro für Sachschäden und Betriebsverlust am Rheinschiffahrtsgericht Sankt Goar eingeleitet, dass die Klage mit Urteil vom 15. Mai 2012 abwies.

Mit Urteil vom 12. Dezember 2013 hob die Berufungskammer das Urteil auf und verwies die Sache zur erneuten Prüfung ans Rheinschiffahrtsgericht Sankt Goar zurück.

Die Berufungskammer stellte daraufhin fest, dass es bei dem Schleppvertrag um einen Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 1 BGB (deutsches Bürgerliches Gesetzbuch) ging.

Nach § 280 Abs. 1 BGB bestand bei Nichterreichen des vereinbarten Ziels eine Haftungsvermutung für den Schlepperunternehmer, die dieser widerlegen konnte.

Im Rahmen der weiteren Prüfung des Falles suchte das Rheinschiffahrtsgericht Sankt Goar zusätzlich den Rat eines unabhängigen nautischen Sachverständigen.

Das Rheinschiffahrtsgericht war der Ansicht, dass die von der Berufungskammer in ihrem Urteil vom 12. Dezember 2013 festgestellte Beweislast in diesem Fall nicht gilt.

Das Gericht wies darauf hin, dass eine Mitwirkungspflicht des geschleppten und bemannten Schiffes bestehe, insbesondere zum Einschalten des Propellers während des Rückwärtsmanövers.

Der Sachverständige kam zu dem Schluss, dass ein unzureichendes Rückwärtsmanöver des MS 'Waalkade' die Ursache für das Unfallereignis gewesen sei.

Die Forderung der interessierten Parteien beim MS 'Waalland' wurde (erneut) vom Rheinschiffahrtsgericht zurückgewiesen.

Es folgte eine zweite Berufung.

In dem daraufhin ergangenen Urteil der Berufungskammer wurde die Rüge, dass das Rheinschiffahrtsgericht gegen das erste Urteil zur Beweislast verstoßen hatte, als berechtigt angesehen.

Die Berufungskammer wies erneut darauf hin, dass es keine Gleichbehandlung bei der Beweislast gebe, sondern eine Haftungsvermutung mit der Möglichkeit der Widerlegung durch den Dienstleistungserbringer, in diesem Fall den Motorschlepper, bestehe.

Entscheidet die Berufungskammer über eine Rechtsfrage, so ist der erste Richter, an den die Sache zurückverwiesen wird, an die Stellungnahme der Berufungskammer gebunden (§ 563 Abs. 2 ZPO/ deutsche Zivilprozessordnung).

In dem Urteil wurde jedoch festgestellt, dass die Interessierten des Motorschleppers 'Rheinland' die Freistellung und den Nachweis dafür erfolgreich vorgelegt hatten, was auch durch die Feststellungen des nautischen Sachverständigen gestützt wurde.

Nach Ansicht der Berufungskammer konnte der Unfall nur deshalb geschehen, weil der Propeller an Bord des geschleppten Schiffes während des Rückwärtsmanövers keine Unterstützung bot.

Im Übrigen wurde auch darauf hingewiesen, dass vor diesem Manöver keine besonderen Anweisungen seitens des Motorschleppers erforderlich waren, da die Parteien in den letzten Jahren solche Manöver 40 bis 50 Mal gemeinsam durchgeführt hatten, ohne dass es zu Schäden kam.

Die Berufung des MS 'Waalkade' wurde daher als unbegründet zurückgewiesen.

5. **Urteil vom 21. März 2016 (505 Z-1/16 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/505-z-116>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 2. Juli 2014**

Es handelt sich um einen Schadensfall, der am 10. Oktober 2012 in einem Baggerloch in der Nähe des Rheins (km 782,5) eintrat. Das Baggerschiff 'Eimerkettenbagger 30' lag mit dem Heck in Richtung Rhein.

Das MS 'Kla-Grie' war rückwärts in das Baggerloch eingefahren und hatte sich an der Steuerbordseite des Baggerschiffes 'Eimerkettenbagger 30' festgesetzt. Das MS 'Kla-Grie' wurde dort mit ca. 950 t Kies beladen. Der Tiefgang des Motorschiffes betrug nach dem Laden 2,80 m.

Nach dem Laden, bei der Ausfahrt, wurde die Schiffsschraube und das Ruder des MS 'Kla-Grie' von einem der seitlichen Seile blockiert, mit denen das Baggerschiff 'Eimerkettenbagger 30' befestigt war. Der Draht vom Heck lief über eine Winde unter dem Baggerschiff durch (3,5 Meter) und wurde an einer Duckdalbe am Ufer befestigt.

Aufgrund der Beschädigung musste das MS 'Kla-Grie' in das Baggerloch zurückgeschleppt werden, löschte die Kiesladung und wurde dann zur Reparatur in eine niederländische Werft geschleppt. Die Forderung in Höhe von 50.073,27 Euro zuzüglich Zinsen wurde vom Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort mit Versäumnisurteil vom 31. August 2013 zugesprochen.

Nach Einspruch wurde das Versäumnisurteil am 2. Juli 2014 aufrechterhalten und statt der beantragten 11.102,45 Euro wurden nur 5.098,55 Euro freigegeben.

Der erste Richter war der Ansicht, dass der fragliche Schaden durch eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht in Bezug auf das festgemachte Baggerschiff verursacht wurde, und zwar weil ein beladenes Motorschiff den Ankerplatz verließ und eines der Festmacherseile, insbesondere das auf dem Steuerbord-Achterdeck des Baggerschiffes, völlig schlaff hing. Als dann noch festgestellt wurde, dass dieser lose Draht in den Propeller des fahrenden Motorschiffes geriet und das Ruder blockierte, war das Verschulden des Baggerschiffes nach Ansicht des Rheinschifffahrtsgerichts hinreichend festgestellt und bewiesen.

Der erste Richter entschied, dass *der Beweis des ersten Anscheins* zugunsten des MS 'Kla-Grie' galt und dass es dem Baggerschiff nicht gelungen war, diesen Beweis zu widerlegen.

Die Berufungskammer wies den (eingeschränkten) Einspruch des MS 'Kla-Grie' im Zusammenhang mit der Teilfreigabe von 11.102,45 Euro zurück, gab aber dem anschließenden Einspruch des Baggerschiffes 'Eimerkettenbagger 30' statt, sodass die zuerkannten Ansprüche mit Versäumnisurteil vom 31. August 2013 bzw. mit Endurteil vom 2. Juli 2014 zugunsten des MS 'Kla-Grie' abgewiesen wurden.

Die Voraussetzungen für die Geltendmachung des Beweises des ersten Anscheins seien unter den gegebenen Umständen nicht erfüllt. Um den Beweis des ersten Anscheins geht es in Fällen, in denen der Unfallhergang nach den Tatsachen und der Lebenserfahrung auf eine

bestimmte Folge hindeutet, d. h. die Wahrscheinlichkeit so hoch ist, dass der Tatbestand zu keinem anderen Ergebnis führen kann (BGH-VersR 2014, 1099, 2010, 392).

In ihren Erwägungen weist die Berufungskammer darauf hin, dass der Draht in Anbetracht der Lage des Schiffes und seiner Breite auf einer Länge von mehr als 5 Metern um etwa 70 Zentimeter hätte ansteigen müssen, was darauf hindeutet, dass der Draht sehr straff gespannt gewesen sein muss, während die Tatsachen, die sich auf Zeugenaussagen stützen, zeigen, dass der Draht ohne Spannung in einer Tiefe von etwa 3,5 Metern auf dem Grund lag.

Die Vermutungen über die Unfallursache gehen eher in Richtung des riskanten Manövers des MS 'Kla-Grie', insbesondere des Steuerbordkurses bei der Ausfahrt, wodurch das MS 'Kla-Grie' mit dem Heck so nahe an der Backbordseite war, dass der Propeller und die Ruderanlage mit dem fraglichen ungespannten Draht in Berührung kamen.

Eine Vermutung, wonach aufgrund des Sachverhalts und der allgemeinen Berufserfahrung von einer Fahrlässigkeit des Baggerschiffs auszugehen sei, gilt in diesem Fall nicht. Ein auf einem solchen ersten Eindruck beruhender Beweis kann nicht herangezogen werden.

Da die von dem MS 'Kla-Grie' betroffenen Parteien kein Verschulden der von dem Baggerschiff betroffenen Parteien nachweisen konnten, wurde ihre Klage für unbegründet erklärt.

6. Urteil vom 21. März 2016 (507 Z-2/16 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/507-z-261-1>): Berufung gegen ein am 22. Dezember 2014 ergangenes Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort

Am 7. Dezember 2012, gegen 20.00 Uhr, kam es auf dem Rhein (km 780) zu einer Kollision im Bereich Duisburg an der Mündung von Rhein und Ruhr, zwischen dem zu Tal fahrenden MS 'Lambada' und dem zu Berg fahrenden TMS 'Laura', beladen mit ca. 2.150 t Biodiesel.

Das MS 'Lambada' wollte am rechten Ufer in die Ruhrmündung einfahren und dort ankern.

Gegen 19.30 Uhr sah man an Bord des TMS 'Laura' einige Schiffe abfahren, einschließlich des MS 'Lambada' als zweites Schiff. Der Kontakt wurde über UKW-Kanal 10 hergestellt, um sich Steuerbord an Steuerbord zu begegnen. Das TMS 'Laura' hatte die blaue Tafel und das weiße Funklicht an und begegnete einem ersten zu Tal fahrenden Schiff glatt Steuerbord an Steuerbord.

In der Zwischenzeit war die Geschwindigkeit des TMS 'Laura' auf 8 km/h reduziert worden.

Das MS 'Lambada', das mit einer Geschwindigkeit von 18 km/h auf Kollisionskurs mit dem TMS 'Laura' war, wurde kontaktiert, aber nicht gehört.

Die Auswirkungen waren beträchtlich. Der Schaden am MS 'Lambada' belief sich auf 60.359,78 Euro plus 67.665,92 Euro Nutzungsausfall, insgesamt 128.025,70 Euro, die von den an dem TMS 'Laura' interessierten Parteien gefordert wurden.

Mit Teilurteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 22. Dezember 2014 wurde die Klage der Betroffenen von dem MS 'Lambada' gegen den Schiffsführer des TMS 'Laura' abgelehnt.

Der erste Richter prüfte die verschiedenen Zeugenaussagen sorgfältig und kam zu dem Schluss, dass das TMS 'Laura' zu Recht eine Kursänderung verlangt hatte gemäß § 09.04 Nr. 3 RheinSchPV. Der Kapitän des TMS 'Laura' hatte richtig gehandelt: er hatte das erste zu Tal fahrende Schiff mühelos Steuerbord an Steuerbord gekreuzt und Funkkontakt hergestellt, der an Bord des MS 'Lambada' unbeantwortet geblieben war. Außerdem war die blaue Tafel gehisst und das weiße Funkellicht angezündet worden, sodass er auch nach § 6.04 Nr. 3 lit. a RheinSchPV korrekt gehandelt hatte.

Der erste Richter konnte auch keinen Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV durch das TMS 'Laura' feststellen, die allgemeine Sorgfaltspflicht, die immer beachtet werden muss. In Anbetracht der relativ geringen Entfernung von 600 Metern zwischen den betroffenen Schiffen, die Zeitspanne von ca. 90" zwischen den beiden Schiffen und den Geschwindigkeiten von 8 km/h bzw. 18 km/h war das TMS 'Laura' nicht mehr in der Lage, die Kollision zu vermeiden.

Es lag auch kein Verstoß gegen § 6.16 RheinSchPV (Einlaufen und Auslaufen aus einem Hafen oder Nebenfluss) seitens des TMS 'Laura' vor.

Die Berufungskammer wies die Klage als unbegründet zurück.

Die Kammer stimmte den ausführlich zitierten Gründen zu, die das Rheinschiffahrtsgericht sorgfältig dargelegt hatte.

Gemäß § 09.04 Nr.3 RheinSchPV bestand ein Kursweisungsrecht und die Kursweisung wurde unter den gegebenen Umständen richtig angegeben und durchgeführt, aber an Bord des MS 'Lambada' falsch eingeschätzt oder übersehen.

7. Urteil vom 5. Dezember 2017 (512 Z-4/17 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/512-z-417-1>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 2. März 2017

Dieser Fall betrifft eine Schiffskollision, die sich am 17. Oktober 2014 gegen 18.45 Uhr auf dem Rhein (km 591,5 bei Koblenz) ereignete zwischen dem mit 1.290 t Bitumen beladenen zu Berg fahrenden TMS 'Eiltank 10' und dem mit 17 Fahrgästen und 43 Besatzungsmitgliedern zu Tal fahrenden FGKS 'Scenic Sapphire'.

Gegen 18.30 Uhr fuhr das TMS 'Eiltank 10' bei klarer Sicht mit einer Geschwindigkeit von 11,5 km/h in die Nähe von km 594 auf der linken Uferseite, während das FGKS 'Scenic Sapphire' mit einer Geschwindigkeit von 13,5 km/h zu Tal unterwegs war.

Das FGKS 'Scenic Sapphire' beabsichtigte ein Wendemanöver durchzuführen und dann an einer Anlegestelle am linksrheinischen Ufer in Koblenz festzumachen.

Etwa 15' später fuhr das TMS 'Eiltank 10' mit seinem Backbordbug gegen das Steuerbordheck des FGKS 'Scenic Sapphire'.

Die Forderung der interessierten Parteien des TMS 'Eiltank 10' setzte sich aus mehreren Teilen zusammen: von 49.965,00 Euro über 6.089,25 Euro und 2 x 3.653,50 Euro , jeweils zuzüglich Zinsen, während das FGKS 'Scenic Sapphire' eine Forderung von 14.033,50 Euro zuzüglich Zinsen geltend machte.

Im Laufe des Verfahrens wurde von den interessierten Parteien des FGKS 'Scenic Sapphire' gegen den verantwortlichen Kapitän, den Steuermann und den Befrachter des TMS 'Eiltank 10' eine Widerklage eingereicht.

Mit Urteil vom 2. März 2017 wies das Rheinschiffahrtsgericht die Hauptklage der vom TMS 'Eiltank 10' betroffenen Parteien als unbegründet ab. Es erklärte die Widerklage für zulässig und unbegründet gegen den verantwortlichen Kapitän, aber für begründet gegen den Steuermann und den Befrachter, und zwar in voller Höhe (14.033,50 Euro mit Zinsen).

Das Gericht kam im Wesentlichen zu dem Beschluss, dass die Kollision durch das Verschulden des (erfahrenen) Steuermanns an Bord des MTS 'Eiltank 10' verursacht worden war. Dieser hatte das Wende- und Anlegemanöver des FGKS 'Scenic Sapphire' nicht verfolgt.

Das Fahrgastkabinenschiff hatte ca. 1 km vor der Kollision über Funk mitgeteilt, dass es dieses Manöver einleiten würde, ohne dass dies an Bord des Tankmotorschiffs zu einer Reaktion geführt hätte.

In Anbetracht der besonderen Situation, der Zeit und der Entfernung zwischen den beteiligten Schiffen lag kein Verstoß des Fahrgastkabinenschiffes gegen § 6.13 Nr. 1 und 3 RheinSchPV oder gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPV) vor.

Der Kapitän des Fahrgastkabinenschiffes musste gemäß § 6.13 Nr. 1 RheinSchPV sicherstellen, dass er in der Lage war, das Wendemanöver durchzuführen, und zu diesem Zweck den Bereich sorgfältig beobachten, ohne ein Signal zu geben oder auf die akustische Bestätigung des Signals zu warten gemäß § 6.13 Nr. 1 und 2 RheinSchPV.

Nach Ansicht des Gerichts würde das Unterlassen eines solchen Aufmerksamkeitssignals nur dann zur Haftung führen, wenn es auch die Ursache des Unfalls war.

Wird ein Wendemanöver auf diese Weise in zulässiger Weise eingeleitet, müssen die anderen Schiffe ihre Geschwindigkeit und ihren Kurs anpassen oder ändern. In einem solchen Fall ist es dem zu Berg fahrenden Schiff nicht gestattet, sich zwischen das wendende Schiff und das linke Ufer zu zwängen, sondern es muss auf der dem geographisch rechten Ufer zugewandten Seite des Aufdrehers passieren. Der Bergfahrer hat die Pflichten eines Überholers.

Der erste Richter erklärte die Widerklage für zulässig.

Der Gegenstand der Hauptforderung und der Drittwiderklage wurden als in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht so eng miteinander verbunden angesehen, dass sie am besten in einem Verfahren nach § 286 ZPO¹⁰ entschieden werden konnten.

Die am MTS 'Eiltank 10' beteiligten Parteien waren mit dem Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts nicht einverstanden und legten Berufung ein.

Sie beantragten die Überprüfung der Unzulässigkeit der Widerklage und deren Zurückweisung sowie die Stattgabe ihrer eigenen ursprünglichen Forderungen.

Die Berufungskammer wies die Berufung zurück.

¹⁰ Zivilprozessordnung.

Die Widerklage wurde für zulässig erklärt. Sie verstieß nicht gegen (das anwendbare) deutsche Prozessrecht.

Sie war auch begründet.

Die Berufungskammer schloss sich dem Rheinschiffahrtsgericht an, dass das Verschulden sogar überwiegend und eindeutig bei dem erfahrenen Steuermann an Bord des TMS 'Eiltank 10' lag, der unter Verletzung von § 6.13, Nr. 3 RheinSchPV (Unterstützungspflicht) und der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPV gehandelt hatte.

Angesichts der Entfernung, der Ankündigung des Manövers und der Tatsache, dass andere Schiffe dabei nicht gestört wurden, entschied die Berufungskammer, dass die Bestimmungen über die Kursänderung eines zu Berg fahrenden Binnentankschiffs im Hinblick auf das zu Tal fahrende und wendende Fahrgastkabinenschiff in diesem Fall nicht anwendbar waren (BGH-VersR 1967, 154; BGH VersR 1975, 252).

8. Zwei Urteile vom 4. Juni 2018 (513 Z-1/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/513-z-118> und 514 Z-2/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/514-z-218>): Berufungen gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 31. Mai 2017

Am 15. März 2015 um 0.30 Uhr ereignete sich eine Kollision auf dem Rhein (km 310,5 - Schleuse Gamsheim) zwischen dem zu Tal fahrenden Koppelverband (KV) 'Camaro', bestehend aus dem MS 'Camaro' und drei Schubleichtern, SL 'Camaro I', SL 'Camaro IX' und SL 'Camaro X', und dem zu Berg fahrenden TMS 'Matrico'.

Die interessierten Parteien des KV 'Camaro' bzw. des TMS 'Matrico' machten geltend, dass die andere Partei die volle Verantwortung für den Zusammenstoß trage.

Es wurden die folgenden Forderungen aufgestellt. Die am KV 'Camaro' interessierten Parteien (Versicherer) erhoben eine Klage gegen den Reeder des TMS 'Matrico', den Schiffsführer und den Steuermann in Höhe von 215.332,13 Euro und 3.219,50 Euro plus Zinsen.

Die am TMS 'Matrico' (Versicherer) interessierten Parteien beanspruchen von dem Reeder des MS 'Camaro' und des SL (Schubleichter) 'Camaro I' und von den Eigentümern des SL 'Camaro IX' und des SL 'Camaro X' sowie vom Schiffsführer Beträge in Höhe von 133.240,85 Euro bzw. 2.529,50 Euro, zuzüglich Zinsen.

Zusätzlich zu der allgemeinen Bestimmung über das Zusammentreffen eines zu Tal und eines zu Berg fahrenden Schiffes (Geschwindigkeit und Einhaltung des Kurses unter Kontrolle - § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV), gilt auf dem Rhein zwischen km 173,55 und km 335,70 besondere polizeiliche Fahrregeln (§ 9.02 RheinSchPV).

Die zentrale Frage in diesem Fall war, wer einen Verstoß gegen § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV begangen hat.

Diese Vorschrift besagt, dass alle Schiffe sich so weit rechts halten müssen, dass eine gefahrlose Vorbeifahrt Backbord an Backbord möglich ist.

Das Rheinschiffahrtsgericht kam nach Prüfung und Analyse des Gutachtens eines Sachverständigen und nach dessen Anhörung zu dem Ergebnis, dass beide Schiffe Fehler bei Kausalzusammenhang mit der Kollision gemacht hatten. In diesem Fall hängt die Verantwortung für die Kollision vom Grad des jeweiligen Verschuldens ab (§ 92c BinSchG), hier geschätzt und festgelegt auf 50 Prozent für jede der Parteien.

Die Berufungskammer schloss sich dieser Entscheidung nach einer erneuten Prüfung an.

An Bord des KV 'Camaro' wurde ein eindeutiger Verstoß gegen § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV begangen. Unter anderem wegen der seitlichen Strömung hätte man früher einen breiteren Steuerbordkurs einschlagen müssen, um (sicher) auf der rechten Seite der Fahrrinne zu bleiben.

An Bord des TMS 'Matrico' lag ein Verstoß gegen § 9.02 Nr. 3 RheinSchPV sowie gegen § 6.03 Nr. 3 RheinSchPV vor. Das Tankschiff hatte seinen Kurs so geändert, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes bestand.

Das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts wurde von der Berufungskammer weitgehend bestätigt, mit Ausnahme der Solidarität mit den Eignerinnen des SL 'Camaro IX' und des SL 'Camaro X'. Diese Schubleichter waren unbemannt und der Schiffsführer und der Steuermann an Bord des Koppelverbands waren nicht bei diesen (unbemannten) Schiffen beschäftigt, die einer anderen juristischen Person gehörten.

Die Berufung (513 Z-1/8) der am KV 'Camaro' interessierten Parteien wurde für zulässig, aber unbegründet erklärt.

Die Berufung (514 Z-2/18) der am TMS 'Matrico' interessierten Parteien wurde insoweit für zulässig und unbegründet erklärt, als sie gegen die Eignerinnen des KV 'Camaro' und des SL 'Camaro I' sowie gegen den Schiffsführer eingelegt wurde, aber für begründet in der Solidaritätsklage gegen die Eignerinnen des SL 'Camaro IX' und des SL 'Camaro X'.

Im Übrigen wurde das angefochtene Urteil aufrechterhalten. Jedes der beiden Schiffe, sowohl der Koppelverband als auch das Tankschiff, wurde zu 50 % für den Schaden bei der Kollision haftbar gemacht.

9. Zwei Urteile vom 4. Juni 2018 (515 Z-3/18 und 516 Z-4/18 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/516-z-418>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 14. Juni 2017

In diesem Fall ging es um eine Schiffskollision, die sich am 1. Januar 2015 gegen 4.15 Uhr morgens bei dichtem Nebel und kaum 100 Meter Sicht auf dem Rhein (km 737,2 - Düsseldorf - Hamm) ereignete zwischen dem mit 2.000 t Containerfracht beladenen zu Tal fahrenden MS 'Mejana' (20 km/h) und dem zu Berg fahrenden mit 880 t Containern beladenen Schubverband (SV) 'Montana'/'Montana II'(10 km/h).

Der zu Berg fahrende SV 'Montana'/'Montana II' traf den Bug der Backbordseite des MS 'Mejana'.

Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt.

Die am MS 'Mejana' interessierte Partei (der Versicherer) verlangte vom Versicherer der Eignerin und vom Schiffsführer des SV 'Montana'/'Montana II' 410.149,27 Euro bzw. 5.330,61 Euro nebst Zinsen, während der Versicherer des SV 'Montana'/'Montana II' von der Eignerin und dem Schiffsführer des MS 'Mejana' 286.895,12 Euro und 3.579,50 Euro, zuzüglich Zinsen, verlangte.

Mit Urteil vom 14. Juni 2017 gab das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zwei Dritteln der Forderung der am MS 'Mejana' interessierten Partei statt, während einem Drittel der Forderung des SV 'Montana/Montana II' stattgegeben wurde.

Das Rheinschiffahrtsgericht ging also von einer entsprechend geteilten Haftung aus.

Der erste Richter hatte nicht nur Zeugen, Besatzungsmitglieder und einen Beamten der Wasserschutzpolizei ausführlich befragt, sondern auch einen nautischen Sachverständigen, der erklären sollte, welche Signale gegeben wurden und welche nicht. Es wurde auf den möglichen AIS-Empfang, die ECDIS-Daten, die Radarbilder, den Funkkontakt, die Zeiten des Funkkontakts, die Tageszeiten usw. geachtet.

Der erste Richter, dem die Berufungskammer folgte, war der Ansicht, dass der verursachte Schaden größtenteils auf die Fahrweise des Schiffsführers des SV 'Montana'/'Montana II' zurückzuführen sei.

Die Berufungskammer stimmte dem ersten Richter in seiner Auslegung der Aussage des nautischen Sachverständigen zu, dass der Schubverband um 4.13'.54", also etwa 90" vor der Kollision, mit einem seitlichen Abstand von 50 m zum linksrheinischen Fahrinnenrand fuhr.

Diese Feststellung kann nicht aus objektiven Gründen angefochten werden.

Der Schiffsführer des SV hatte einen Verstoß gegen § 6.32 Nr.2 lit. a RheinSchPV begangen, weil er versäumte, das entgegenkommende Schiff, das er auf dem Radarschirm gesehen hatte, über Sprechfunk nach seinem Namen und seiner Fahrtrichtung zu fragen und die Vorbeifahrt abzusprechen. Die Bekundung des Schiffsführers des SV, er habe mit dem TS 'Mejana' viermal Funkkontakt für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord aufgenommen, wurde nicht als glaubwürdig akzeptiert.

Außerdem war das AIS-System an Bord des SV ausgefallen (Verstoß gegen § 4.07 Abs. 1.2 RheinSchPV). Aufgrund dieses Fehlers nahm der Schiffsführer des TS 'Mejana' beim Empfang eines Radarechos an, dass es sich um ein Fehlecho handelte.

Außerdem war der Schiffsführer des SV durch den Ausfall des AIS-Geräts fälschlicherweise davon überzeugt, dass er im rechtsrheinischen Fahrwasser fuhr, während er in Wahrheit in die linksrheinische Fahrinnenhälfte geraten war.

Darüber hinaus führte derselbe Schiffsführer in einer Entfernung von etwa 200 Metern von der Kollision ein ungeeignetes Manöver durch, nämlich eine Kursänderung auf die rechte Seite des Fahrwassers, wodurch er direkt auf das TS 'Mejana' zusteuerte, das auf ihn zukam. Derselbe Schiffsführer wurde auch wegen eines Verstoßes gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht angeklagt.

Nach Ansicht des ersten Richters, die von der Berufungskammer unterstützt wurde, durfte der Schiffsführer des MS 'Mejana' ebenfalls nicht ungeschoren davonkommen. Jetzt, da er ein

sich näherndes Schiff auf dem Radar wahrgenommen hatte, hätte er es auch über Funk kontaktieren können und müssen, um es auf die gefährliche Position hinzuweisen und sich möglicherweise auch auf eine Begegnung zu einigen. Dieser Schiffsführer hätte zudem seine Geschwindigkeit verringern oder anpassen können.

Die Tatsache, dass er dies nicht getan hatte, konnte als Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht angesehen werden, da er wusste, dass ihm ein Schiff entgegenkam, dessen Kurs unklar war und mit dem kein Kontakt für eine Begegnung vereinbart wurde.

Die Berufungskammer beurteilte die Schwere des beiderseitigen Verschuldens anders als der erste Richter.

Vor allem der Ausfall des AIS-Geräts an Bord des SV, die Kursänderung zwischen den beiden Brücken, das Manöver innerhalb einer Minute vor der Kollision, ohne die Geschwindigkeit anzupassen, veranlassten die Berufungskammer zu der Feststellung, dass der KV 'Montana/'Montana II' für vier Fünftel und das TS 'Mejana' für ein Fünftel haftet.

Infolgedessen wurde den am TS 'Mejana' beteiligten Parteien eine etwas höhere Entschädigung zugesprochen, nämlich 325.784,61 Euro zuzüglich Zinsen. Den Parteien des KV 'Montana/'Montana II' wurde Schadensersatz in Höhe von 57.379,02 Euro und 2.251,48 Euro zuzüglich Zinsen und Kosten zugesprochen.

Die Berufung 516 Z-4/18 war teilweise erfolgreich und das erste Urteil wurde entsprechend geändert. Die Berufung 515 Z-3/18 hatte dagegen keinen Erfolg.

10. Zwei Urteile vom 31. Oktober 2019 (519 Z-3/19 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/519-Z-319>) und 520 Z-4/19 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/520-z-419-1>): Berufungen gegen die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 25. Oktober 2018 und vom 13. Dezember 2018

Auf dem Rhein (km 608,7) ereignete sich am 23. November 2016 um 7.00 Uhr eine Schiffskollision bei nebligem und dunklem Wetter (etwa 100 bis 150 Meter Sichtweite) zwischen dem leer zu Tal fahrenden TMS 'Renate' und dem zu Berg fahrenden MS 'Dundee', beladen mit 1.300 t Kunstdünger. Beide Schiffe waren mit Radar ausgestattet.

Zwei Fälle wurden vor dem Rheinschiffahrtsgericht Sankt Goar verhandelt.

Der erste Fall wurde von den Interessierten des TMS 'Renate' eingeleitet, woraufhin ein Urteil folgte am 25. Oktober 2018 (4 C 2/17 BSchRh).

Der zweite Fall wurde von den Interessierten des MS 'Dundee' eingeleitet, woraufhin ein Urteil folgte am 13. Dezember 2018 (4 C 4/17 BSchRh).

In beiden Fällen stellte das Rheinschiffahrtsgericht ein geteiltes Verschulden an der Kollision fest: die Haftung wurde zu zwei Dritteln den Interessierten des MS 'Dundee' zugerechnet und zu einem Drittel den Interessierten des TMS 'Renate'.

Beide Urteile wurden von den jeweiligen ursprünglichen Klägern vor der Berufungskammer angefochten.

Mit Urteilen vom 31. Oktober 2019 wurden beide Berufungen für zulässig erklärt.

In der Berufung mit dem Aktenzeichen 519 Z-3/19 wurde das Urteil 4 C 2/17 BSchRh aufgehoben und in der Berufung mit dem Aktenzeichen 520 Z-4/19 das Urteil 4 C 4/17 BSchRh aufgehoben.

In der Berufungsinstanz wurde der Fall in beiden Urteilen zu neuer Entscheidung an das Rheinschiffahrtsgeschicht Sankt Goar verwiesen.

Am frühen Morgen des 23. November 2016 versuchte das TMS 'Renate' in Weißenthurm anzulegen und fuhr mit geringer Geschwindigkeit am linksrheinischen Fahrinnenrand zu Tal. Da alle Anlegestellen belegt waren, beschloss der Schiffsführer, rechtsrheinisch im Neuwieder Stromarm vor Anker zu gehen und weiter entlang eines grünen Tonnenstrichs zu fahren, um unterhalb des Weißenthurmer Werths über Steuerbord aufzudrehen.

In einer Entfernung von etwa 1.500 m bemerkte er (Tresco-Bildschirm) einen Bergfahrer (MS 'Dundee'), den er über Funk ansprach zwecks einer Begegnung Steuerbord an Steuerbord.

Wie oft der Schiffsführer des MS 'Renate' das Schiff auf sich zukommen sah und wann und wie es reagierte, war umstritten.

Nach Angaben des Schiffsführers des TMS 'Renate' hatte er das MS 'Dundee' viermal angerufen. Erst beim vierten Anruf (km 607,3) habe das MS 'Dundee' geantwortet, dass die Begegnung Backbord an Backbord stattfinden solle. Das TMS 'Renate', das mitten im Strom fuhr, änderte seinen Kurs nach Steuerbord, als sich die Schiffe auf etwa 300 Meter näherten. Bei km 608,7 stießen beide Schiffe zusammen, wobei das MS 'Dundee' mit seinem Bug in einem Winkel von 60° gegen die Steuerbordseite des TMS 'Renate' stieß.

Das Rheinschiffahrtsgeschicht befragte die Besatzungen der beiden Schiffe, die sich jedoch in verschiedenen Punkten widersprachen. Auch ein nautischer Sachverständiger wurde angehört. Ein unbeteiligter und offenbar nützlicher Zeuge war Herr V., der Schiffsführer des MS 'Katharos', das nicht an der Kollision beteiligt war.

Aus seiner Aussage ging hervor, dass es nach einem "Nein" des MS 'Dundee' an Bord des TMS 'Renate' auf die Frage, sich Steuerbord an Steuerbord zu treffen, zu einer Auseinandersetzung zwischen den beiden Schiffsführern auf dem Weg zu der Begegnung gekommen sei.

Das stand im Widerspruch zu den Annahmen des Rheinschiffahrtsgeschichts, sodass sich ein Beweisproblem ergab.

Nachdem die Berufungskammer dies festgestellt hatte, stellte sich die Frage, ob die Berufungskammer berechtigt war, diesen Zeugen und/oder andere Zeugen (einschließlich der Besatzung des TMS 'Renate') selbst erneut zu vernehmen (Art. 19 Nr. 2 Verfahrensordnung der Berufungskammer der ZKR vom 23. November 2006), oder ob die Sache gemäß Art. 24 Nr. 3 Verfahrensordnung der Berufungskammer der ZKR vom 23. November 2006 an das Rheinschiffahrtsgeschicht zurückverwiesen werden musste.

In diesem Fall war die Berufungskammer der Ansicht, dass das Rheinschiffahrtsgeschicht berechtigt war, nicht nur den Zeugen V., sondern auch den anderen Zeugen erneut zu vernehmen und sie möglicherweise miteinander zu konfrontieren. Die Zurückverweisung an

das Rheinschiffahrtsgericht bedeutete auch, dass es das Recht des ersten Richters war, nach einer neuen Beweisaufnahme erneut zu entscheiden (siehe auch Urteil vom 7. Dezember 2015 504 Z-7/15 / iwt-law.uni-mannheim.de/az/524-z-715).

Dabei wies die Berufungskammer darauf hin, dass sie die Position des TMS 'Renate' zu dem Zeitpunkt, als die Kursänderung des TMS 'Dundee' an Bord offensichtlich wurde, für relevant halte und eine Konfrontation des Zeugen V. mit den Besatzungsmitgliedern des MS 'Renate' als angebracht erachte.

Diese neue Beweiserhebung könne Aufschluss darüber geben, ob der Schiffsführer des MS 'Dundee' einen Verstoß gegen § 6.32 Nr. 2 und § 6.03 Nr. 3 oder § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV begangen hat. Wenn sich aus den Erklärungen ergebe, dass die Kursweisung für eine Begegnung Backbord an Backbord erst so spät erfolgte, dass eine solche Begegnung nicht mehr durchführbar war, könne die Kursweisung des MS 'Dundee' nicht als unzulässige Kursänderung angesehen werden. Die Beweislast für eine mögliche verspätete Meldung einer Begegnung Backbord an Backbord lag, nach Ansicht der Kammer, bei dem zu Tal fahrenden TMS 'Renate' (Urteil vom 18. September 2013 in der Rechtssache 479 Z-9/13 / iwt-law.uni-mannheim.de/az/479-z-913-1).

Die Berufungskammer wies ferner darauf hin, dass im Falle einer Haftungsbeurteilung auch das Verhalten an Bord des zu Tal fahrenden TMS 'Renate' zu prüfen sei.,.

11. Urteil vom 23. Februar 2021 (524 Z-2/21 - [http:// iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120](http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120)): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 5. März 2020

In dieser Rechtssache ging es um einen Schiffsunfall am 8. Dezember 2016 auf dem Rhein (km 621,6) zwischen dem Koppelverband (KV) 'J. Strauss' - Schubleichter (SL) '1830' und dem Schubverband (SV) MS 'Estate'/SL 'Estate 2'.

Am Abend des 7. Dezember 2016 herrschte Niedrigwasser. Der Pegel Andernach lag bei 121 cm. Der mit 2.300 t Sonnenblumenkernen beladene Koppelverband 'J. Strauss' - SL '1830' machte mit dem Steuerbordkopf zu Tal an den Dalben der Firma Solvay bei Rheinbrohl (km 621,4) fest.

Am 8. Dezember 2016 um 05.13' passierte der SV 'MS Estate'/SL 'Estate 2' den festgemachten Koppelverband 'J. Strauss' - SL '1830'. Kurze Zeit später - etwa 96" - riss sich der Koppelverband los, drehte sich um die eigene Achse und trieb zu Tal. Bevor die Besatzung den Motor starten konnte, kollidierte der KV 'J. Strauss' - SL '1830' mit dem rechtsrheinisch zu Berg fahrenden TMS 'Vidi' zwischen km 621,5 und km 626,6. Bei der Kollision wurden das MS 'J. Strauss' an der Steuerbordseite und das TMS 'Vidi' am Backbordbug erheblich beschädigt.

Die Gesamtforderung der Betroffenen des KV 'J. Strauss' - SL '1830', die auch die Schäden am TMS 'Vidi' umfasste, belief sich auf 96.333,42 Euro als Hauptforderung, mit einem Vorbehalt für die Schadensersatzansprüche Dritter, die durch den Abriss des KV verursacht wurden, insbesondere für Schäden an den unteren Dalben von Solvay Infra. Die Rechtsanwaltsgebühren wurden auf 1.973,90 Euro nebst Zinsen beziffert.

In seinem Urteil vom 5. März 2020 nahm das Rheinschiffahrtsgericht Sankt Goar eine Haftung des SV 'MS Estate/SL 'Estate 2' für die Schäden an und bezifferte die Höhe auf 93.135,88 Euro zuzüglich Zinsen und die Anwaltskosten auf 1.732,90 Euro.

Die Parteien des KV 'J. Strauss' - SL '1830' legten fristgerecht eine beschränkte Berufung ein, und zwar insoweit, als ihre Forderung nach Zahlung von 243,96 Euro Differenzbetrag nicht stattgegeben wurde. Im Rahmen des TMS 'Vidi' war ein Pauschalbetrag von 40.000,00 Euro an die Betroffenen gezahlt worden, wovon das Rheinschiffahrtsgericht 39.756,04 Euro zugesprochen hatte.

Die ursprünglichen Beklagten, die Interessierten des SV 'MS Estate'/SL 'Estate 2' legten ebenfalls Berufung ein und beantragten die Abweisung der ursprünglichen Klage des KV 'J. Strauss' - SL '1830'.

Die Berufungskammer erklärte beide Berufungen für zulässig.

In diesem Fall ging es auch darum, inwieweit *der Beweis des ersten Anscheins* herangezogen werden kann.

In diesem Fall konnte auf der Grundlage der ECDIS-Auswertungen und der GPS-Navigationsdaten des TMS 'Vidi' objektiv festgestellt werden, dass der zu Berg fahrende Schubverband 'MS Estate'/SL 'Estate 2' den mit drei Drahtseilen und einem Kunststofftau an den beiden Pfahlkörpern der Dalben gut verankerten KV 'J. Strauss' - SL '1830' auf der rechten Seite der Fahrrinne mit einer Geschwindigkeit von 12,6 km/h und in einem seitlichen Abstand von ca. 40 m passierte, was den KV 'J. Strauss' - SL '1830' später mit 2,2 km/h in Bewegung setzte und etwa 350 Meter talwärts trieb.

Mehr als 1 Minute zuvor hatte das MS 'Rival' den festgemachten KV 'J. Strauss' - SL '1830' in der Mitte der Fahrrinne mit einer Geschwindigkeit von 16,6 km/h passiert.

Zwischen der Freigabe des KV 'J. Strauss' - SL '1830' und der Vorbeifahrt des MS 'Rival' vergingen etwa drei Minuten.

In Anbetracht dieser Umstände konnte man davon ausgehen, dass nur das Vorbeifahren in einem ursächlichen Zusammenhang mit dem Loskommen des festgemachten KV 'J. Strauss' - SL '1830' war und einen Verstoß gegen § 6.20 Nr. 1 lit. c RheinSchPV darstellte.

Wenn der *Beweis des ersten Anscheins* gültig ist, muss die Partei, gegen die der Anscheinsbeweis gilt, ihre Befreiung nachweisen, in diesem Fall der SV 'MS Estate' / SL 'Estate 2' (BGH, Urteil vom 18. September 1969, II ZR 180/67, VersR 1969, 1090; BGH, Urteil vom 2. April 1990, II ZR 131/89; BGH, Urteil vom 14. Dezember 1993, VI ZR 271/92, VersR 1994, 324).

Dem vorbeifahrenden SV 'MS Estate' / SL 'Estate 2' gelang es nicht, eine Befreiung nachzuweisen. Es wurden keine ausreichenden Beweise dafür vorgelegt, dass der KV 'J. Strauss' - SL '1830' nicht ordnungsgemäß befestigt worden wäre, dass die Anlegestellen (Dalben) für besagten KV 'J. Strauss' - SL '1830' nicht geeignet gewesen wären, dass der KV den Eckanker hätte setzen müssen, was vom Gerichtssachverständigen widerlegt wurde. Der Gerichtssachverständige berücksichtigte den niedrigen Wasserstand. Auch ein Mangel an Beleuchtung konnte beim Koppelverband nicht geltend gemacht werden, denn die Lichter auf der Backbordseite des Koppelverbands waren tatsächlich eingeschaltet.

Außerdem war der KV 'J. Strauss' - SL '1830' für den vorbeifahrenden SV 'MS Estate' / SL 'Estate 2' elektronisch sichtbar.

Daher entschied die Berufungskammer im Anschluss an das Rheinschiffahrtsgericht, dass die Vorbeifahrt des SV 'MS Estate' / SL 'Estate 2' für das Brechen der Drähte und den Schaden am KV 'J. Strauss' - SL '1830' und am MTS 'Vidi' die Ursache war.

Der Berufung der Betroffenen beim KV 'J. Strauss' - SL '1830' wurde stattgegeben und ein zusätzlicher Betrag von 243,96 Euro zuzüglich Zinsen zugesprochen.

Die Berufung des SV 'MS Estate' / 'SL Estate 2' wurde zurückgewiesen.

3. Diskussion und Zusammenfassung

1.

Zusätzlich zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 (MA)¹¹ mit (7) Zusatzprotokollen¹² sind für die Beurteilung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Kollisionen und Schiffsunfällen von Bedeutung:

- Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung¹³;

- Die Verfahrensordnung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) / Règlement de procédure de la Chambre des Appels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) / Procedureregeling van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR);

- Fälle, die den Rhein betreffen und in die Zuständigkeit der MA fallen, werden von den Rheinschiffahrtsgerichten nach rheinischem Verfahrensrecht verhandelt.

Zusätzlich zu den staatsvertraglichen Regelungen und den Verfahrensregelungen gelten weiterhin nationale Bestimmungen als ergänzendes Recht, auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht. Das nationale Recht hat nur dort ergänzende Wirkung, wo das Rheinschiffahrtsrecht schweigt¹⁴.

2.

Die Formvorschriften für das Urteil sind in Artikel 25 der Verfahrensordnung unter den Buchstaben a bis k festgelegt. Neben den Namen des Vorsitzenden, der Richter und der Gerichtskanzlerin, den Namen der Parteien und ihrer Anwälte sowie dem Datum der Verhandlung und des Urteils muss das Urteil folgende Angaben enthalten: eine Zusammenfassung des Sachverhalts (Tatbestand), die wesentlichen Punkte des erstinstanzlichen Urteils, die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren, die Beweismittel,

¹¹ Mannheimer Akte.

¹² Die Texte dieser Dokumente können auf der benutzerfreundlichen viersprachigen (DE, NE, EN und FR) Website der ZKR eingesehen werden: www.ccr-zkr.org.

¹³ Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist von Dr. W. Bemm und Dr. T. von Waldstein sehr gut analysiert und kommentiert worden, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Kommentar, Sammlung Guttenberg, 1996. Für Aktualisierungen seit 1995: www.ccr-zkr.org.

¹⁴ B.C. de Savornin Lohman, "Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffgerichtsbarkeit" in **150 Jahre Mannheimer Akte**, Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 2018, S. 155.

die Urteilsgründe (Entscheidungsgründe) sowie die endgültige Entscheidung und eine Kostenentscheidung.

Bei der Lektüre der Urteile, die unter <http://iwt-law.uni-mannheim.de> eingesehen werden können, stellt man fest, dass dieses Muster in jedem Urteil zu finden ist.

Die meisten Urteile sind in deutscher Sprache abgefasst. Der Rhein verläuft von der Brücke in Basel (Schweiz) bis Rotterdam (*jusqu' à la mer*)¹⁵, d. h. größtenteils durch Deutschland.

So ist es nicht verwunderlich, dass die meisten Fälle, mit denen sich die Berufungskammer befasst, ursprünglich von deutschen Rheinschiffahrtsgerichten verhandelt wurden.

3.

Von den oben genannten Fällen waren sieben Schiffskollisionen (2.1-2.3, 2.6-2.7, 2.8-2.9 und 2.10) und vier Schiffsunfälle (2.2-2.4-2.5 und 2.11).

4.

Bei den Schiffskollisionen (2.1-2.3, 2.6-2.7-2.8-2.9 und 2.10) geht es hauptsächlich um mögliche Verstöße gegen die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die führenden Fälle sind § 6.04 Nr. 1 (2.1), § 9.04 Nr. 1 lit. b und Nr. 2 (2.3), § 1.04 (allgemeine Sorgfaltspflicht - 2.3 und 2.7), § 09.04 Nr. 3 (2.6), § 6.13 Nr. 1 und 3 (2.7), § 6.32 Nr. 2 und 4.07 Nr. 1 (2.9).

In drei Schiffskollisionsfällen (2.3-2.8 und 2.9) wurde eine geteilte Haftung ausgesprochen, was die Notwendigkeit eines angemessenen Interessenausgleichs unterstreicht. Die Berufungskammer folgt nicht immer dem gleichen Maßstab und der gleichen Überprüfung wie das Rheinschiffahrtsgericht (2.9).

5.

In zwei Fällen (2.5 und 2.11) wird der *Beweis des ersten Anscheins* erörtert. Das vom BGH verfeinerte Konzept stärkt meines Erachtens die Überprüfung möglicher Verstöße gegen die RheinSchPV.

¹⁵ Der "staatsvertragliche" Rhein verläuft bis Gorinchem bzw. Krimpen aan de Lek (Art. 1 Abs. 3 MA).

6.

In der Rechtssache 2.10 wurde der Fall an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen (Artikel 24 Nr. 3 der Verfahrensordnung). Nach Ansicht der Berufungskammer beruhte das Urteil auf einer Würdigung der Aussage eines wichtigen Zeugen, die nicht weitergegeben werden, konnte.

Die Berufungskammer hat in einer Reihe von Erwägungen aufgezeigt, wo die Schmerzpunkte lagen, die nach einer erneuten Vernehmung und einer eventuellen Konfrontation von Zeugen möglicherweise zu einem neuen Urteil führen darf.

In der Rechtssache 2.4 ging es um eine zweite Berufung nach einer Aufhebung. Das Rheinschiffahrtsgericht hatte die im ersten Urteil der Berufungskammer aufgestellte Beweisregel bezüglich eines Schleppvertrags nicht befolgt. Dieses schmälert die internationale Gültigkeit der Urteile der Berufungskammer, die zwar in der Sache die gleiche Entscheidung traf, aber auf der Grundlage der von ihr für richtig gehaltenen Beweise.

7.

Darüber hinaus ist nationales Recht anwendbar.

Im Fall 2.7 wurde die Zulässigkeit einer Widerklage nach deutschem Verfahrensrecht beurteilt. In den Fällen 2.4, 2.5 und 2.11 wurde das deutsche Zivilrecht in Bezug auf die Beweisregeln subtil angewendet.

Im Fall 2.1 wurde das niederländische Recht als ergänzendes Recht angewendet.

4. Abschließende Betrachtung

“Ex facto oritur jus”. Das Recht - und damit auch die Rechtsprechung - findet seine Grundlage in den Tatsachen.

In allen vorgenannten Fällen ist eine gründliche Kenntnis des Sachverhalts von größter Bedeutung.

Was, wo und wie haben sich die Tatsachen zugetragen. Was ist ihr Zusammenhang. Sind die Zeugen oder die Aussagen der Parteien glaubwürdig? Stimmen sie mit den polizeilichen Erkenntnissen überein...

Oft ist es notwendig, dass der Rheinschiffahrtsrichter einen unabhängigen Sachverständigen zu Rate zieht. Die Bedeutung und Visualisierung der Positionen von Schiffen, insbesondere jetzt, wo Hightech-Instrumente, z. B. ECDIS/AIS¹⁶, Radar, Funk und Fernsehen eingesetzt werden. Diese Information ist oft entscheidend.

¹⁶ Weitere Einzelheiten zur RIS-Strategie (River Information Service) der ZKR, die in enger Zusammenarbeit mit der EU durchgeführt wird, finden Sie unter www.ccr-zkr.org.

Es folgt eine Analyse der anwendbaren Bestimmungen und der Gründe, die rechtlich für oder gegen eine Position sprechen: der Balanceakt. Die Waage ist in erster Linie das Instrument des Richters.

Dies gilt auch für den Rheinschiffahrtsrichter, und zwar sowohl in der ersten Instanz als auch vor der Berufungskammer, wo es nicht anders ist.
