

SCHACKOW

Schiffskollisionen im deutschen Recht

VHT Trainings-Camp 2008

Dr. Julius Drumm
Partner

Vorwort

- I. Maßnahmen nach der Kollision
 1. Beweissicherung
 2. Informationen nach der Kollision
 3. Einlaufen im deutschen Hafen, Der „erste Angriff der Behörden“

- II. Die Seeunfalluntersuchung nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)

- III. Das strafrechtliche Ermittlungsverfahren

- IV. Zivilrechtliche Auseinandersetzung
 1. Haftung dem Grunde nach
 2. Höhe der Haftung

- V. Zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen

- VI. Normaler Ablauf eines zivilrechtlichen Verfahrens

Einführung

Kommt es zu einer Kollision zwischen zwei Schiffen und liegt der Kollisionsort außerhalb der deutschen Gewässer, so wird man nur ganz selten die Parteien – sprich die Kollisionsgegner – dazu bringen, sich auf deutsches Zivilrecht zu einigen.

Wer sowohl das deutsche als auch das englische Zivilrecht zu Schiffskollisionen kennt und insbesondere die Verfahren vor den Gerichten sowie die in England auflaufenden Kosten wird zwar, die Kollegin von Stauffenberg bitte ich, mir zu verzeihen, aus rein sachlichen Gründen das deutsche Recht vorziehen, aber wie sollen das die Kollisionsgegner wissen, wenn sie im chinesischen Meer oder vor der Küste Südamerikas „ineinanderrasseln“ und der eine Grieche und der andere vielleicht Chinese ist?

Also werde ich im Weiteren unterstellen, dass die Kollision in deutschen Gewässern stattgefunden hat und die Parteien sich nicht auf ein anderes Recht einigen und es bei deutschem Recht bleibt.

Außerdem unterstelle ich, dass das Schiff nach seiner Kollision einen deutschen Hafen anläuft und sich die Besatzung der Seeunfalluntersuchung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gemäß § 12 Seesicherheitsuntersuchungs-Gesetz (SUG) zu unterziehen hat und gleichzeitig die Wasserschutzpolizei im Rahmen eines

strafrechtlichen Ermittlungsverfahren die Ermittlungen aufnimmt.

Für die Nautiker an Bord, ebenso wie für die Reederei und ihre Versicherer ist es von äußerster Wichtigkeit, die Beweise zu sichern, um in den beschriebenen nachfolgenden Verfahren bestehen zu können. Deshalb muss ich am Anfang über Beweissicherung sprechen.

Und ich muss mit einer Warnung beginnen. Einer Warnung vor vorschneller Bewertung von Beweisen und Erstellung von Statements und Unfallberichten. Dringend muss ich davor warnen, Statements und Berichte, die „mit heißer Nadel gestrickt“ sind, an Dritte, wie die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, die Wasserschutzpolizei oder die Schifffahrtsbehörden zu geben.

Gleich ob deutsches, englisches oder sonstiges Recht, bevor man sich nach einer Kollision äußert, sollten sich die an der Kollision beteiligten Nautiker, aber auch Vertreter der Reedereien Ruhe gönnen, um nachzudenken und sich ggf. des Rats eines erfahrenen Nautikers – z.B. eines Experten des VHT – und auch eines erfahrenen Anwalts begeben.

Vorschnelle Statements, sind sie einmal in der Welt, lassen sich meist nicht oder nur teilweise korrigieren und „richten“.

Ich sehe das Lächeln in den Gesichtern einiger und möchte deshalb am Anfang schon eins klarstellen.

Von einem nautischen Sachverständigen und einem Anwalt beratene Statements, wenn sie gut gemacht werden, und dabei ist es egal, ob sie von anwaltlichen Kollegen aus England, wie etwa den anwaltlichen Experten von Bentleys Stokes oder von deutschen Anwälten, z.B. von uns beraten werden, enthalten keine „Lügengeschichten“, sondern sie sind in ihrer Aussage wahr und geben den Sachverhalt richtig wieder.

„Lügengeschichten“ oder vorschnell unter Druck entworfene Statements halten der sachlichen und detaillierten Überprüfung nicht stand, insbesondere in Zeiten, in dem immer mehr Schiffe über einen Voyage Data Recorder - eine Blackbox – verfügen, mit dem der Kurs des Schiffes, seine Geschwindigkeit, Rudermanöver und Radarbilder sowie die Stimmen auf der Brücke dokumentiert werden.

Ein gutes Statement ist ein Statement, in dem vorab nautisch und rechtlich der Sachverhalt genauestens beleuchtet und geprüft wurde und indem man die tatsächlichen Fakten ordnungsgemäß vorträgt, es jedoch unterlässt, sich „selbst ans Messer zu liefern“, sondern für sein eigenes Handeln eine Begründung findet und diese vorträgt.

Wenn es zu einer Kollision gekommen ist, so ist in über dreiviertel der Fälle in den Köpfen der jeweils beteiligten Nautikern auf beiden Schiffen etwas suboptimal gelaufen. Nur ganz selten liegt das Verschulden allein bei einem

Nautiker auf einem der beiden Schiffe und noch seltener ist die Kollision allein auf ein technisches Versagen, was nicht beherrschbar war, zurückzuführen.

Dabei muss man auch wissen, dass gerade Berufsnautiker, auch wenn sie fehlerhaft gehandelt haben sollten, oft eine Begründung für ihr fehlerhaftes Handeln haben, die vielleicht bei nachträglicher (ex post) Betrachtung als Fehler erscheinen, aber in dem Moment, in dem die Entscheidung getroffen wurde (also bei ex-ante-Betrachtung), zumindest erklärbar und verständlich ist.

Das gilt es herauszuarbeiten und zu unterstreichen. Damit kann es gelingen, das eigene Verschulden zu relativieren und vielleicht hinter dem Verschulden des Gegners zurücktreten zu lassen.

Soviel zur Einführung.

I.

Maßnahmen nach der Kollision

Nach einer Kollision gilt es zunächst einmal, Menschen und Schiff zu sichern. Gehen wir für unsere Betrachtung davon aus, dass die Kollision beendet ist, Menschen und Schiff nicht mehr in unmittelbarer Gefahr schweben, sondern entweder unser Schiff vor Anker auf einem sicheren Ankerplatz liegt oder auf der Weiterreise, respektive auf der Reise zu einem sicheren Hafen ist.

1. Beweissicherung

Sobald jetzt der Kapitän oder einer der Offiziere Zeit finden, sollten sie sofort mit der Beweissicherung beginnen.

Das erste ist das Sicherstellen der Daten auf dem Voyage Data Recorder. Jeder Offizier an Bord sollte wissen, was bei dem jeweiligen System, welches er an Bord hat, geschehen muss, um eine Datensicherung vorzunehmen. Sie werden sich gleichwohl wundern, wie oft genau diese einfachen Schritte unterbleiben und eine Datensicherung nicht rechtzeitig vorgenommen wird.

Weiter muss man damit rechnen, dass, sobald man nach einer größeren Kollision in einen deutschen Hafen

kommt, die Daten des Voyage Data Recorders sofort von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vereinnahmt werden. Dieses Recht hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung gemäß § 15 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in Verbindung mit den §§ 5, 11, 12 und 13 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUUG), welche auf die Seeunfalluntersuchung angewendet werden. Die Bundesstelle kann sich zur Durchsetzung notfalls der Polizei bedienen. Die Polizei selbst hat gemäß §§ 94 f. StPO solche Datenträger bei Gefahr in Verzug zu beschlagnahmen. Um nicht von der Beschlagnahme überrascht zu werden und für die weitere Abwicklung über Wochen ohne Datenträger zu sein, ist es deshalb von Bedeutung, rechtzeitig entweder eine Datenkopie für die Bundesstelle zu fertigen und das Original zu behalten oder dafür Sorge zu tragen, dass man zumindest eine eigene Kopie für sich behält und sie nicht erst von Dritten, nämlich hier von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zurückfordern muss.

Ähnliches gilt für die elektronische Seekarte. Auch hier muss für die Speicherung der Daten Sorge getragen werden und nicht schlicht die Karte „weiterlaufen“ gelassen werden.

Danach gilt es, das Schiffstagebuch, Maschinentagebuch und das Brückenbuch à jour zu bringen.

Bitte verstehen Sie mich jetzt nicht miss, ich möchte Sie dringend davor warnen, einen Bericht zum Unfall zu schreiben und als Anhang in das Schiffstagebuch zu heften oder im Schiffstagebuch selbst größere Ausführungen über die Kollision zu machen. Es ist zwar ein vollständiges Tagebuch vorzuhalten und die Kollision ist einzutragen, aber Purismus ist Trumpf. Also lediglich nackte Fakten, wie Kollisionsort, Kollisionszeit, Name der beteiligten Schiffe, sowie grob die sichtbaren Schäden, soweit feststellbar, respektive ob das Schiff in der Lage ist, die Reise fortzusetzen. Jede weitere Äußerung hat zu diesem Zeitpunkt zu unterbleiben.

Ebenfalls ist die Seekarte (Papier) zu sichern. Es ist zu kontrollieren, ob die Kurse, die Way Points ordnungsgemäß eingetragen sind und die Reiseplanung ordnungsgemäß und vollständig ist. Rechnen Sie fest damit, dass sowohl die Wasserschutzpolizei, als auch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht, ob die Schiffsführung die Reise nautisch „schulbuchmäßig“ vorbereitet und durchgeführt hat. Gleich, ob eine mangelhafte Reiseplanung für die spätere Kollision kausal geworden ist oder nicht, sie werden in den Berichten der Behörden hierzu Ausführungen und vielleicht auch Rügen finden.

Falls bei einer größeren Kollision mehrere Besatzungsmitglieder als Zeugen oder sogar als

Beteiligte in Frage kommen, dokumentieren sie auf einer Crew-Liste mit einem kurzen Beiblatt, welche Besatzungsmitglieder auf Wache waren und wo sie sich zum Zeitpunkt vor und in der Kollision aufhielten.

Alle für die Kollision relevanten Beweise sollten vorsorglich beim Kapitän verwahrt werden, damit nach Einlaufen im deutschen Hafen neben den vielen anderen Belastungen, die auf die Schiffsführung zukommen, nicht auch noch die einzelnen Beweismittel zusammengesucht werden müssen.

2. Informationen nach der Kollision

Eigentlich hätte dieser Punkt vor die Sicherung der Beweismittel gehört, aber ich habe ihn an zweiter Stelle gesetzt, weil ich davon ausgegangen bin, dass die Schiffsführung nach der Kollision zunächst mit dem Kollisionsgegner Kontakt aufgenommen und sodann, so sie sich in Küstengewässern und vielleicht sogar im Bereich einer Revierzentrale befindet, diese informiert hat. Mit der Information der Revierzentrale kommt bei größeren Kollisionen automatisch ein Informationsfluss in Bewegung, wonach die Wasserschutzpolizei als auch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung informiert wird.

Diese Information, die die Schiffsführung über UKW zumeist an die Verkehrszentrale gibt, sollte wieder

lediglich Fakten enthalten, wie Schiffsnamen, Kollisionsort und insbesondere eingetretene Schäden, Wassereinbruch und evtl. Sinkgefahr des Schiffes oder die vorhandene Schwimmfähigkeit, ob Schlepper benötigt werden oder nicht, und insbesondere, ob eine Umweltverschmutzung eingetreten ist oder befürchtet werden muss. Diese Informationen sind nötig und wichtig, aber auch abschließend. Mehr sollte man keinesfalls und schon gar nicht über das halböffentliche UKW ausstrahlen. Eigentlich versteht sich das von selbst, aber oft hört man auf dem in den Revierzentralen aufgenommenen UKW-Verkehr, wie Schiffsführungen und auch Lotsen, manchmal noch unter Schock, ihre Wertung des Kollisionsgeschehens über UKW verbreiten.

3. Einlaufen im deutschen Hafen

Der „erste Angriff der Behörden“

Meine Damen und Herren, so Sie Reederei- und Versicherungsvertreter sind, bereiten Sie Ihre Besatzung nach einer größeren Kollision auf das Anlaufen des ersten deutschen Hafens vor. Besser noch, unterstützen Sie sie, indem Sie einen auch im Krisenmanagement erfahrenen Inspektor an Bord schicken oder gleich einen Experten der Versicherer und deren Anwälte.

Sowohl die Wasserschutzpolizei als auch die Mitarbeiter der Untersuchungsausschüsse der Bundesstelle für

Seeunfalluntersuchung „machen keinen Hehl daraus“, dass sie versuchen, im „ersten Angriff“ soviel wie möglich an Informationen vom Schiff und insbesondere von der Besatzung zu erhalten. Das tun Sie aus der festen Überzeugung heraus, damit ein vollständiges und unverfälschtes Bild über den Kollisionshergang zu bekommen und dann als Untersuchungsleiter etwa der Bundesstelle oder als Wasserschutzpolizist selbst zu bewerten, was an den Berichten richtig und gut ist und was vorschnell und fehlerhaft.

Dieser „erste Angriff“ liegt aber nicht immer im Interesse der Schiffsbesatzung, der Reederei und deren Versicherer.

Im Gegenteil!

Gerade dabei unterlaufen oft Fehler durch vorschnelle Abgaben von Statements, die sich später schwer korrigieren lassen. Deshalb gilt es an dieser Stelle den Behörden das und nur das zu geben, was ihnen zusteht, aber auch nicht mehr.

Deshalb ist nochmal mein Tipp bei größeren Kollisionen, bei denen Sie den „ersten Angriff“ der Behörden befürchten müssen: Unterstützen Sie Ihre Schiffsbesatzung rechtzeitig. Schon öfter hat es sich gelohnt, wenn der Experte und/oder der Anwalt vor der Polizei an Bord war oder zumindest mit der Polizei an Bord ging. Dann kann man höflich und bestimmt mit der Polizei, aber auch mit der Bundesstelle besprechen, was

an Unterlagen gewünscht wird, so diese schon vorbereitet, sie übergeben und „überzogene“ Wünsche und insbesondere Gesprächswünsche zurückweisen und die Kolleginnen und Kollegen auf eine spätere Abgabe eines schriftlichen Statements verweisen.

In der Regel kann man sowohl mit den Untersuchungsbeamten der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, als auch mit den Wasserschutzpolizisten durchaus eine Vereinbarung treffen, dass man sich später schriftlich äußert. Beschuldigte in einem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren können sowieso die Aussage verweigern. Zeugen können das zwar nicht, aber auch ihnen steht es zu, sich zunächst zu besinnen und ggf. beraten zu lassen, bevor sie eine Aussage machen. Die Möglichkeit, Zeugen von einem Schiff vor einen Richter zu laden, der die einzige Stelle ist, bei der man wirklich erscheinen muss, von dieser Möglichkeit macht die Polizei nahezu nicht Gebrauch. Ich habe es in meinem Berufsleben jedenfalls noch nicht erlebt.

Zusammenfassung:

Mit einer guten Beweiserhebung und einer freundlichen Aufnahme der Vertreter der Polizei und der Bundesstelle hat man unmittelbar nach der Kollision auf jeden Fall nichts weiteres falsch gemacht, sondern im Gegenteil sich oft in eine Position gebracht, von der man dann

ordnungsgemäß die weiteren Verfahren vorbereiten kann.

II.

Die Seeunfalluntersuchung nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)

Seit 2003 haben wir ein neues Seeunfalluntersuchungsgesetz mit dem „hochtrabenden“ Namen „Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz“ (SUG), welches die Seeunfalluntersuchung unter ein Motto stellt, nämlich unter das Motto „AULA“ oder ausgeschrieben „Aus-Unfällen-Lern-Arbeit“. Verzeihen Sie mir die deutlichen Worte, wie schon das Motto, so ist auch das Gesetz misslungen.

In 2001 und 2002 haben sich viele Experten aus den verschiedensten Kreisen der Schifffahrt gegen dieses Gesetz gewandt und beinahe wäre es auch „gekippt“. Allein aufgrund eines politischen Eklats im Bundesrat konnte diese „Missgeburt“ die legislativen Hürden passieren und jetzt müssen wir damit leben.

Warum wettere ich so gegen das jetzige Gesetz?!

Das kann ich am besten und deutlich an unserem Thema „Kollisionen nach deutschem Recht“ erläutern.

Nach einer größeren Schiffskollision auf einem deutschen Schiff oder in deutschen Gewässern ist einer der Untersuchungsausschüsse der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen gemäß § 15 SUG und gemäß den §§ 10 ff. Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) mit der Untersuchung des Seeunfalles betraut. Handwerklich sehr mangelhaft haben hier die Juristen des Ministeriums mit dem § 15 SUG einfach festgelegt, dass einige der Paragraphen des FIUUG sinngemäß bei der Seeunfalluntersuchung Anwendung finden, was schon im ersten Ansatz nicht richtig ist.

Glücklicherweise kommt es bei Schiffsunglücken nahezu regelmäßig nur zu Sachschäden und die Personenschäden sind die Ausnahme.

Die Beteiligten sind in der Lage, sich zur Sache zu äußern und einzulassen. Das ist bei der Flugunfalluntersuchung, wo man sich meist mit der Untersuchung von Trümmern beschäftigen muss, leider anders. In der gesetzlichen Konsequenz heißt das aber auch, dass heute bei der Seeunfalluntersuchung dem Untersuchungsausschuss weitgehende Rechte eingeräumt worden sind, das Schiff zu betreten und all das, was sie für sinnvoll zur Ursachenermittlung des Unfalls erachten, mitzunehmen, also gemäß § 15 SUG i.V.m. §§ 11 und 12 FIUUG quasi zu beschlagnahmen.

Glücklicherweise sind die Mitarbeiter und Beamten der Bundesstelle recht einsichtig und machen von den ihnen eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten nicht vollständig Gebrauch. Das heißt, sie kommen nicht an Bord und nehmen, was sie bekommen können. Solange sie nicht den Verdacht haben, man wolle etwas zur Seite bringen oder verheimlichen, kann man durchaus mit den Damen und Herren sprechen und sich zumindest so vereinbaren, dass Beweismittel zumindest für die Interessen der Reederei und deren Versicherer nicht verlorengelangen.

An dieser Stelle kommen wir zu dem nächsten groben Fehler im Gesetz.

All die Beweismittel, die die Bundesstelle einsammelt, bleiben in ihrer Akte verborgen.

Es gibt kein Recht auf Akteneinsicht.

Warum ist das ein Problem?

Die Mitarbeiter der Bundesstelle vernehmen auch die Beteiligten an Bord entweder als Beteiligte oder als Zeugen. Die Zeugen sind gemäß § 15 SUG i.V.m § 16 FIUUG auch verpflichtet, eine Aussage zu machen. Aber anders als beim Zivilgericht oder beim Strafgericht und der richterlichen Einvernahme oder der Einvernahme durch die Polizei, wo man hinterher seine eigene Aussage noch einmal vorgelesen bekommt und eventuell korrigieren oder ergänzen, respektive

streichen kann, fasst hier der Untersuchungsbeamte der Bundesstelle in einer eigenen Mitschrift die Aussage zusammen und behält sie geheim in seiner Akte. Korrekturen, Ergänzungen, Streichungen sind schwer möglich, weil keiner weiß, was aufgenommen wurde. Aus diesem Grund kann nur empfohlen werden, sich nicht mündlich, sondern schriftlich zu äußern und auch zu bitten, dass Fragen schriftlich gestellt werden, die dann schriftlich beantwortet werden. Nur in Ausnahmefällen und dann im Beisein eines Beraters sollte man sich mündlich äußern, damit man die eigene Aussage dann auch selbst dokumentieren kann.

Warum ist das wichtig, wenn doch die Aussagen in der Akte der Seeunfalluntersuchungsstelle verborgen bleiben?

Am Ende der Untersuchung steht der Untersuchungsbericht nach § 15 SUG i.V.m. mit § 18 FIUUG, denn auch „AULA“ muss ja ein Ergebnis haben. Dieser Untersuchungsbericht ist das Ergebnis der von den Untersuchungsbeamten zusammengestellten Beweismittel ihrer ureigenen Bewertungen, die sie in einem **vorläufigen Bericht** zusammenfassen. In diesem vorläufigen Bericht ist allein die subjektive Meinung des Ermittlungsleiters eingeflossen, ohne dass die Beteiligten während der Ermittlungen die Möglichkeiten hatten, Stellung zu nehmen. Weder der Beteiligte, noch sein Anwalt weiß nämlich, was der Ermittlungsleiter aufgenommen hat und was seine Akte enthält.

Dieser vorläufige Bericht geht dann an alle Beteiligten, die gemäß § 15 SUG i.V.m. § 17 FIUUG 60 Tage Zeit haben, schriftlich dazu Stellung zu nehmen. Ob und was aus ihrer schriftlichen Stellungnahme nachher in dem Endbericht einfließt, liegt im Ermessen des Ermittlungsleiters der Bundesstelle.

Der Endbericht wird dann veröffentlicht.

Und da liegt der schwerste Fehler im Gesetz. Das Gesetz - unter dem Motto „AULA“ - geht davon aus, dass durch den Bericht niemand belastet wird. Deshalb hat der Gesetzgeber auch jegliche rechtliche Widerspruchsmöglichkeit gegen einen normalen Untersuchungsbericht ausgeschlossen.

Die Bundesstelle wird auch in ihrem Bericht die Schiffsnamen erwähnen, aber nicht die Namen der Beteiligten. Aber das ist für Kundige auch gar nicht notwendig. Diese wissen schon, wer gemeint ist, wenn man vom Kapitän des MS „X“ und vom 2. Offizier des MS „Y“ spricht. Der Bericht der Bundesstelle mit den Beweismitteln, die die Bundesstelle etwa für erforderlich hält, z.B. Auszüge aus der Auswertung des Voyage Data Recorders, der elektronischen Seekarte etc., wird an alle Beteiligten geschickt und darüber hinaus noch in das Internet gestellt.

Wie detailliert und ausführlich diese Berichte sind, kann der interessierte Leser auf der Website der Bundesstelle mit der Internet-Adresse www.bsu-bund.de entnehmen. Dort finden

Sie in deutscher, wie auch in englischer Sprache sämtliche Unfalluntersuchungsberichte vom Jahre 2003 bis heute. Gerne werden diese Berichte auch von den Polizisten und den Staatsanwaltschaften angenommen und für das strafrechtliche Ermittlungsverfahren verwendet. Gerne werden sie auch von Unfallgegnern „downgeloaded“ und im Zivilverfahren als angeblich objektives Beweismittel herangezogen.

Ganz ärgerlich ist es, wenn z.B., wie tatsächlich geschehen, ein deutsches Schiff modern mit allem, was man sich vorstellt, ausgerüstet in eine Kollision mit einem ausländischen Schiff verwickelt ist. Die deutsche Schiffsführung ist verpflichtet, den Voyage Data Recorder etc. herauszugeben, der ausländische Kollisionsgegner stellt aber nur ein sehr mageres und bescheidenes Statement zur Verfügung, um dann später in der zivilrechtlichen Auseinandersetzung genüsslich aus dem Untersuchungsbericht zu zitieren.

Sie werden sicherlich spätestens jetzt Verständnis dafür haben, dass ich im Interesse des Reeders und seiner Versicherer empfehle, in der Zusammenarbeit mit der Bundesstelle dem Gesetz zu folgen, jedoch mit Informationen und Aussagen sehr zurückhaltend zu sein.

Last but not least ist das englische Recht zur Seeunfalluntersuchung auch nicht viel besser. Dort gibt es ein MAIB Maritime Accident Investigation Branch, eine

Unterabteilung des Transportministeriums, das ähnlich wie unsere Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht und berichtet.

III.

Das polizeiliche Ermittlungsverfahren

Kommt es zu einer größeren Schiffskollision mit einem deutschen Schiff in internationalen Gewässern oder zwischen Schiffen in deutschen Gewässern, so besteht immer der Anfangsverdacht, zumindest eine Ordnungswidrigkeit, nämlich Verstoß gegen die Seeschiffahrtstraßenordnung (SeeSchStrO) oder die Regeln zur Kollisionsverhütung (KVR), was eine Ordnungswidrigkeit darstellt, begangen zu haben. Auch geprüft wird, ob vielleicht eine Gefährdung des Schiffsverkehrs strafbar gemäß § 315 a StGB vorliegen könnte. Aufgrund dieses Anfangsverdacht ist die Polizei und die zuständige Staatsanwaltschaft verpflichtet, mit Ermittlungen zu beginnen.

Ähnlich wie die Beamten der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, nur im Rahmen eines anderen Gesetzes, nämlich der Strafprozessordnung dürfen die Beamten an Bord kommen, Ermittlungen durchführen und ggf. auch Gegenstände, so sie nicht freiwillig herausgegeben werden, beschlagnahmen, wenn Gefahr in Verzug ist oder sich eine richterliche Beschlagnahme durch Einschaltung der Staatsanwaltschaft besorgen.

Auch hier empfehle ich, mit der Polizei zusammenzuarbeiten und ihr freiwillig das zu geben, worauf sie ein Recht hat.

Die für einen Kapitän oder Nautiker menschlich nicht einfache Situation, plötzlich nach einem schweren Schiffsunfall von Polizeibeamten begrüßt und belehrt zu werden, dass man Beschuldigter in einem Strafverfahren ist, kann erheblich durch angemessene Unterstützung des Beschuldigten entschärft werden. Verpflichtet ist der Beschuldigte nämlich nur, all die Daten herzugeben, die in seinem Pass und Seefahrtsbuch stehen. Er muss und sollte zur Sache nicht aussagen. Wasserschutzpolizisten belehren entsprechend oder sollten entsprechend belehren und akzeptieren auch, wenn Beschuldigte keine Aussage zu Protokoll geben, sondern sich erst beraten lassen wollen und später eine schriftliche Aussage übergeben. Bei der Hergabe von Beweismittel, wie etwa Tagebuch, Brückenbuch, Maschinentagebuch etc., sollte man sich nicht sperren, um nicht eine Konfrontation entstehen zu lassen. In der Mehrzahl der Fälle sind die Wasserschutzpolizisten und –polizistinnen sehr kooperativ, verlangen lediglich die Herausgabe für wenige Stunden, um die Unterlagen zu kopieren und geben sie dann im Original zurück.

Nach Abschluss der Ermittlungen kann man auch sofort Akteneinsicht verlangen und sieht, welche Beweismittel sich in der Akte befinden und wie sie im Schlussbericht der Wasserschutzpolizisten gewertet wurden. Hier kann man

dann ansetzen und mittels einer Schutzschrift fehlerhafte Wertungen richtig stellen und ergänzen.

Die Ermittlungsakten gehen dann an die Staatsanwaltschaft, die entscheidet, ob ein Vorwurf gemäß § 315 a StGB wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs zu erheben ist oder ob die Sache lediglich als Ordnungswidrigkeit gewertet wird und an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion weiterzuleiten ist.

Kommt die Staatsanwaltschaft zu dem Ergebnis, es handele sich um eine Straftat gemäß § 315 a StGB, so könnte sie die Sache zur Anklage bringen mit der Folge einer mündlichen Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht mit einem dann vom Amtsgericht zu fällenden Urteil. Bei schweren Kollisionen, insbesondere auch bei Personenschäden, wo Strafvorwürfe wie fahrlässige Körperverletzung oder fahrlässige Tötung im Raum stehen, ist eine Anklage und mündliche Verhandlung oft nicht zu vermeiden.

In den anderen „einfachen“ Fällen sieht jedoch die Staatsanwaltschaft oft von einer Anklageerhebung ab und beantragt lediglich den Erlass eines Strafbefehls. Das Gericht kann – muss aber nicht – den Strafbefehl erlassen. Oft kommt es in dieser Situation zu einer Kontaktaufnahme zwischen Gericht, Staatsanwaltschaft und Verteidigung, und in der Mehrzahl der Fälle wird dann das Verfahren gemäß § 153 a StPO mit Bezahlung einer Geldbuße eingestellt. Die Einstellung gemäß § 153 a StPO ist zwar nur ein „Freispruch zweiter Klasse nach Zahlung eines Lösegelds“. Aber sie

erspart den Beteiligten eine oft quälende Hauptverhandlung und, wenn es denn schief geht, und man muss einen Strafbefehl oder sogar eine Geldstrafe nach Urteil erdulden, eine damit verbundene, eingetragene Vorstrafe.

Deshalb empfehle ich stets, die „Verhandlungen“ mit Staatsanwaltschaft und Gericht, um eine mündliche Hauptverhandlung zu vermeiden und zu versuchen, entweder schon im Vorfeld die vollständige Einstellung des Verfahrens zu erwirken oder zumindest eine Einstellung gemäß § 153 a StPO.

Das hat nicht nur Auswirkungen für den Beteiligten, sondern auch Auswirkungen auf das Zivilverfahren.

Zwar ist eine strafrechtliche Verurteilung eines Schiffsführers durch Strafbefehl oder Urteil für die zivilrechtliche Auseinandersetzung nicht präjudizierend. Aber oft werden die Akten des Strafgerichts von den Zivilgerichten mitherangezogen und das Ermittlungsergebnis des Strafrichters ist einfach im Kopf des Zivilrichters.

Bei einer Einstellung nach § 153 a StPO weiß aber auch jeder, dass es sich hier um einen Fall der geringen Schuld handelt, wo man sich gegen Zahlung eines Bußgeldes von einer weiteren Verhandlung „freigekauft“ hat.

IV.

Zivilrechtliche Auseinandersetzung

Die zivilrechtliche Auseinandersetzung zumindest in Deutschland steht unter dem Motto „vergleichen und vertragen ist besser als verzanken und verklagen“.

Über 70% der Kollisionsfälle gehen nicht vor ein Gericht, sondern werden in direkten Verhandlungen zwischen den Parteien, respektive ihren Versicherern, oft beraten von deren Anwälten, außergerichtlich verglichen.

Jetzt kommt es darauf an, alle Beweismittel ordnungsgemäß aufbereitet zu haben, einen Untersuchungsbericht der Bundesstelle vorzufinden, der nicht „total neben der Sache liegt“, und ein Ermittlungsergebnis der Polizei zu erhalten, welches möglichst wenig belastet.

So ausgestattet kann man in der Mehrzahl der Fälle eine annehmbare außergerichtliche Lösung finden.

Da, wo das nicht gelingt, sind die Gerichte anzurufen. Anders als in vielen anderen kaufmännischen Streitigkeiten sind das stets die staatlichen Gerichte. Arbitragen in Schiffskollisionen bilden die absolute Ausnahme in Deutschland.

Um die zivilrechtliche Auseinandersetzung fassen zu können, muss man zunächst zwischen materiellem Recht und Prozessrecht unterscheiden. Das materielle Recht bestimmt,

aus welchem Rechtsgrund, welche Partei, wie haften muss.
Das Prozessrecht bestimmt das Verfahren vor den Gerichten.

1. Haftung dem Grunde nach

§§ 734 ff. HGB

Die Haftungsregeln nach Schiffskollisionen sind international in fast allen zivilisierten Ländern gleich und bestimmen sich nach dem Internationalen Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910, in Kraft in Deutschland seit dem 01.03.1913, auch gerne IÜZ Brüssel 1913 genannt.

Mitglieder des IÜZ sind nahezu alle große Schifffahrtsnationen und insbesondere auch unsere Freunde und Nachbarn in England.

Das IÜZ ist in Artikel aufgeteilt, und wir in Deutschland haben diese Artikel Wort für Wort in unser HGB aufgenommen und der Artikel 2 IÜZ entspricht dem § 734 HGB und so fort. Eigentlich ist damit die Beurteilung von Schiffskollisionen die Feststellung und Verteilung der Schuld internationalisiert und in der Tat darf man feststellen, dass die kundigen Gerichte in England, wie auch in Deutschland ähnliche Sachverhalte auch ähnlich beurteilen.

Lassen Sie mich zum materiellen Recht der Haftung auf folgende verschiedenen Fälle des Gesetzes hinweisen:

- Zu Beginn sei § 734 HGB entsprechend Artikel 2 IÜZ angeführt, wonach für den Fall, dass eine Kollision durch Zufall oder durch höhere Gewalt herbeigeführt wird, jede Partei ihren Schaden selbst trägt. Kollisionen werden ganz selten, um nicht zu sagen nahezu nie, durch höhere Gewalt oder Zufall herbeigeführt, etwa weil eine Flutwelle ein ordnungsgemäß vertäutes Schiff erfasst und es mit einem anderen Schiff kollidieren lässt.

Ebenfalls unter § 734 HGB fällt und ähnlich selten ist der Fall, wo Ungewissheit über die Ursache der Kollision besteht. Auch in diesem Fall soll jede Partei ihren Schaden selbst tragen. Solche Fälle gibt es zuweilen, manchmal dann, wenn z.B. in einer Nebelkollision keine der Parteien mehr weiß, wie es zur Kollision gekommen ist. Wie gesagt, auch ein seltener Fall.

- Zu Beginn von Kollisionsverhandlungen wird nahezu immer behauptet, die Schuld an der Kollision läge allein bei der Schiffsführung des anderen Schiffes und mithin läge ein Fall des § 735 HGB, entsprechend Artikel 3 IÜZ, vor, wonach der Reeder des Schiffes, dessen Schiffsführung die alleinige Schuld an der Kollision trägt, dem Reeder des

anderen Schiffes dessen vollen Schaden ersetzen muss.

Obwohl oft behauptet, sind auch 1:0-Fälle bei Schiffskollisionen relativ selten, kommen aber vor.

- Standard ist der Fall des § 736 HGB, entsprechend Artikel 4 IÜZ, nämlich dass der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzung beider Schiffe herbeigeführt wurde. Hier trägt – wie sollte es auch anders sein – jeder Reeder im Verhältnis des Verschuldens seiner Besatzung den Schaden des anderen Schiffes. Das heißt die Schäden werden gequotelt. Zum Mysterium, wie zu quoteln ist, nur kurz ein Rechenbeispiel:

Kommt es zu einer Kollision, und Schiff A hat einen Schaden von EUR 1.000.000,00, und Schiff B hat einen Schaden von EUR 2.000.000,00, so trägt bei einem gleichen Verschulden 50/50 der Reeder von Schiff A 50% des Schadens des Reeders von Schiff B, sprich EUR 1.000.000,00, der Reeder von Schiff B muss jedoch 50% Schaden des Reeders von Schiff A, sprich EUR 500.000,00 zahlen und erhält im Saldo von seinem Gesamtschaden von EUR 2.000.000,00 lediglich EUR 500.000,00. Und so lässt sich jetzt herrlich die Verschuldensquote hoch und runter rechnen und die verschiedenen Zahlungsströme bestimmen.

Spannender ist jedoch die Bestimmung der Quote selbst. Dazu kommen wir gleich beim Prozedere.

- Bevor ich mich dem zu erstattenden Schaden zuwende, noch kurz zur Vervollständigung ein Hinweis auf § 738 c) HGB, die sogenannten Fernschäden. Fernschäden sind die Schäden, die Schiffe durch andere Schiffe erleiden, ohne dass es zu einer Kollision mit tatsächlicher Berührung gekommen ist. Das sind die sogenannten Schwellschäden, für die wiederum die Regeln der §§ 734 ff. gelten. Soweit nur zur Vollständigkeit.

2. Höhe der Haftung

Oft ist auch bei Schiffskollisionen auch streitig, was denn an Schäden zu erstatten ist.

Im Prinzip kann man zusammenfassen, dass all das erstattungsfähig ist, was aufgewendet werden musste, um Schiff und Reederei in eine Situation zu versetzen, als wäre der Schaden nicht eingetreten. Diesem Prinzip folgend sind alle die Kosten, die aufgewendet werden, um das Schiff zu reparieren, vom Kollisionsgegner zu bezahlen, respektive entsprechend der Quote zu bezahlen. Dazu gehören auch die Aufwendungen für vorläufige Reparaturen, um das Schiff weiter einsatzfähig zu halten oder um es zur Werft zu bringen.

Oft streitig sind dabei Verbesserungen, die ein Schiff erhält, weil durch die Reparatur eine gewisse Erneuerung vorgenommen wird. Hierzu gibt es den sogenannten Abzug „neu für alt“. Erlauben Sie mir ein Beispiel hierzu:

Wird bei einer Kollision eines älteren Schiffes, z.B. dessen Rettungsboot beschädigt und muss ein vollkommen neues Rettungsboot angeschafft werden, weil ein altes nicht mehr beschaffbar ist, so wird der Kollisionsgegner die Höhe des Schadens bestreiten und behaupten, hier läge eine Verbesserung vor, und es müsse ein Abzug „neu für alt“ hingenommen werden. Dem wird der Anspruchssteller entgegentreten wollen und behaupten, es sei eine aufgezwungene Verbesserung, denn wenn das Schiff einige Jahre später in den Hochofen wandere, wird man das Rettungsboot kaum mehr extra verwerten können, weil es hierfür keinen Markt gibt.

Sie können sich vorstellen, hier gibt es ein weites Feld der Diskussion.

Neben dem Ersatzanspruch für die reinen Schiffsschäden kommen noch Ersatzansprüche für die beschädigte Ladung und vor allem der Nutzungsverlust in Frage.

Nutzungsverlust, das heißt die Erstattung des entgangenen Gewinns im Sinne des § 252 BGB.

Was ist das?

Das ist der Ersatz für den Schaden, weil das Schiff einige Tage ausgefallen ist und der Reeder, zwar Kosten hatte, aber keine Einnahmen. Am leichtesten lässt sich dieser Schaden berechnen, wenn man wegen des eingetretenen Schadens eine bestimmte Charter nicht erfüllen konnte. Dann heißt es nur die Ausfalltage mit der Charterzahl zu multiplizieren und schon hat man den Nutzungsverlust einigermaßen fest. Aber auch hier gibt es immer wieder Diskussionen um die Frage, ob während des Ausfalls des Schiffes der Reeder Aufwendungen erspart hat, z.B. Brennstoffersparnis in den Fällen, wo es keine Charter gibt oder bei längeren Werftaufenthalten, ob nicht ein Teil der Besatzung in die Ferien geschickt werden konnte.

Neben diesen beiden Hauptposten „Erstattung von Sachschäden“ sowie „Ersatz des Nutzungsverlustes“ gibt es eine ganze Reihe anderer Posten, angefangen mit Erstattung der Schlepp- und Lotskosten, die wegen der Reparatur erforderlich waren, der Agentur, der Sachverständigen, der Rechtsanwälte etc. All das will ich hier vernachlässigen, um Sie nicht zu überlasten.

V.

Zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen

Wie schon beim reinen Haftungsrecht ist auch die zivilrechtliche Zuständigkeit international geregelt und zwar im Internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen vom 10.05.1952, in der Bundesrepublik in Kraft seit dem 21.06.1972, und in unser Recht in den §§ 738, 738 a HGB integriert. Danach ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine gewerbliche Niederlassung hat oder zweite Alternative, in dessen Bezirk der Zusammenstoß sich ereignet hat oder dritte Alternative, in dessen Bezirk ein Arrest in das gegnerische Schiff vollzogen wurde oder vierte Alternative vor dem Gericht in dem bereits eine Klage aufgrund desselben Zusammenstoßes gegen denselben Beklagten anhängig gemacht wurde.

Sie können dem § 738 HGB entnehmen, dass sich ein gewisses Forum-Shopping manchmal anbietet. Will man ein bestimmtes Recht und die Zuständigkeit eines bestimmten Gerichts erreichen oder die Zuständigkeit eines bestimmten Gerichts vermeiden, so kommt es auf Geschwindigkeit an.

Etwa ob man versucht, das gegnerische Schiff in einem bestimmten Land zu arrestieren, um damit die Zuständigkeit der dort ansässigen Gerichte zu erreichen, oder verklagt man lieber den Gegner vor seinem Heimatgericht, um einen Arrest

in sein eigenes Schiff in einem unliebsamen Land zu vermeiden, oder lässt man sich auf eine Gerichtsstandvereinbarung ein, weil man ansonsten bei einem Gericht landet, welches man nicht für besonders kompetent erachtet.

Denn klagt eine der Parteien nach einer der Alternativen gemäß § 738 HGB, ist gemäß § 738 a, Absatz 2, HGB, entsprechend Artikel 1, III. des Zuständigkeitsübereinkommens die Klage vor jedem anderen Gericht wegen Rechtshängigkeit bei dem schon angerufenen Gericht abzuweisen.

VI.

Normaler Ablauf eines zivilrechtlichen Verfahrens

Scheitert eine außergerichtliche Einigung und muss man vor ein deutsches Gericht gehen, so landet man wegen der Schadenshöhe zunächst beim Landgericht, und dort gemäß § 95, Abs. 1, Ziff. 4 f. GVG (Gerichtsverfassungsgesetz) bei der Kammer für Handelssachen.

Die Kammern für Handelssachen sind besetzt durch einen Berufsrichter und zwei sogenannte „Handelsrichter“. Handelsrichter sind zumeist Kaufleute, bei Schifffahrtssachen, Kaufleute mit Reederei - oder anderem maritimen Hintergrund, die zur Handelsrichtern ausgewählt und ernannt werden, und gemeinsam mit dem Vorsitzenden

Berufsrichter und insbesondere mit demselben Stimmrecht die Kollisionssache beurteilen.

Sie dürfen davon ausgehen, dass die Kammer für Handelssachen bei den Landgerichten in Hamburg, Bremen, aber auch Kiel regelmäßig sehr sachkundig mit Richtern und Handelsrichtern besetzt sind, die sich recht gut auch bei Schiffskollisionen auskennen. Außerdem wird im Zivilverfahren schon die Beweisaufnahme von den beteiligten Anwälten durch Klage, Klagerwiderung, Replik (d.h. Antwort auf die Klagerwiderung) und Duplik (d.h. Antwort auf die Replik) ausführlich und detailliert schriftlich vorbereitet. Kommt es dann zur ersten großen mündlichen Verhandlung, so sind die Kernpunkte, um die es bei der Kollision und der Verschuldensverteilung geht, oft schnell herauskristallisiert. In jedem Zweifelsfall der nautischen Beurteilung einer Kollision wird der Richter sofort einen nautischen Sachverständigen beauftragen, ihm zu bestimmten, von den Parteien mitformulierten, nautischen Fragen ein Gutachten zu erstellen. Die Parteien werden auch gehört werden, welchen Sachverständigen man am besten mit dieser Kollisionsfrage beauftragt. Oft sind es Hochschullehrer der Nautischen Hochschulen, die in der Erstellung von solchen Gutachten geübt sind und Erfahrung haben. In der Regel sind die Ergebnisse, die solche Gutachten bringen, verwertbar für die juristische Auseinandersetzung, und höchstselten muss nach einem landgerichtlichen Urteil dann auch noch das Oberlandesgericht und noch seltener der Bundesgerichtshof um Klärung bemüht werden.

Das landgerichtliche Verfahren im deutschen Recht dauert rund 9 – 15 Monate, je nachdem wie schnell die Parteien das Verfahren vorantreiben und die Zeugen, die man braucht, dem Gericht stellen. Ein eventuell sich anschließendes Verfahren vor dem Oberlandesgericht muss wieder mit rund 6 Monaten veranschlagt werden (findet es beim Oberlandesgericht in Schleswig statt, kann es auch länger dauern) und ein Verfahren vor dem Bundesgerichtshof mit noch einmal 6 Monaten.

Soweit ein kurzer Einblick zu der rechtlichen Behandlung von Schiffskollisionen nach deutschem Recht.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.