



Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht

Paul De Baets



Rechtsprechung 2014 - 2021 der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über Schiffsunfälle und Kollisionen

- 1. Einleitung**
- 2. Überblick**
- 3. Zusammenfassung**
- 4. Abschliessende Betrachtung**



1. Berufungskammer: seit **55 Jahren** eigenständig tätig im Rahmen der Straßburger Rheinschiffahrtskommission

2. Beitrag zu einem einheitlichen Funktionieren der ZKR

3. Parteien können wählen ob sie ihre Berufung bei den zuständigen nationalen Gerichten oder bei der Berufungskammer einlegen.

4. Die Urteile der Berufungskammer haben internationale Gültigkeit

5. Außer einigen Insidern ist die Rechtsprechung der Berufungskammer kaum bekannt.

6. Seit April 2005: Kooperation mit dem Institut für Transport- und Verkehrsrecht (ITV) der Universität Mannheim: s. Rechtsprechungsdatenbank [iwt-law.eu](http://iwt-law.uni-mannheim.de) (<http://iwt-law.uni-mannheim.de>).

- Analyse wichtigste Fälle: (15 Urteile)-Schiffskollisionen und Unfälle auf dem Rhein zwischen 2014 -2021



Für eine detaillierte Besprechung möchte ich verweisen auf die Übersetzung ins Deutsche meines Beitrags auf der Webseite der ZKR (www.ccrzkr.org/Berufungskammer).

Der Originaltext (auf Niederländisch) wurde veröffentlicht in der maßgeblichen Fachzeitschrift:

Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht/ Revue de Droit du Commerce International et des Transports/ Journal for International Trade and Transport law, 2021/ 3.

Überblick - 15
Urteile (11 Fälle)
der ZKR-
Berufungskammer
(2014 - 2021) über
Schiffsunfälle und
Kollisionen auf
dem Rhein



- 2.1. Urteil vom 29. Dezember 2014 (495 BZ-6/14 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/495-bz-614>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Gelderland (Arnhem) vom 15. Mai 2013
- 2.2. 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
- 2.3. 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 Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 18. April 2013
- 2.4. Urteil vom 7. Dezember 2016 (508 Z-3/16 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/508-z-316>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Sankt Goar vom 6. August 2015
- 2.5. Urteil vom 21. März 2016 (505 Z-1/16 / <http://iwt-law.unimannheim.de/az/505-z-116>): Berufung gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 2. Juli 2014



- 2.6. 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 Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort
- 2.7. 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 Rheinschifffahrtsgerichts Sankt Goar vom 2. März 2017
- 2.8. 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 Rheinschifffahrtsgerichts Kehl vom 31. Mai 2017
- 2.9. 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 Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 14. Juni 2017
- 2.10. Zwei Urteile vom 31. Oktober 2019 (519 Z-3/19 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/519-z-319>) und 520 Z-4/19 / <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/520-z-419-1>): Berufungen gegen die Urteile des Rheinschifffahrtsgerichts Sankt Goar vom 25. Oktober 2018 und vom 13. Dezember 2018
- 2.11. Urteil vom 23. Februar 2021 (524 Z-2/21 - <http://iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120>): Berufung gegen ein Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Sankt Goar vom 5. März 2020

Was hat sich aus dieser Untersuchung ergeben?

- Für die Beurteilung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Kollisionen (7) und Schiffsunfällen (4) sind von Bedeutung:
 - die Revidierte Rheinschiffahrtakte von 1868 (MA) mit (7) Zusatzprotokollen
 - die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)
 - die Verfahrensordnung der Berufungskammer der ZKR
 - Rheinisches Verfahrensrecht
 - aber auch nationale Bestimmungen als ergänzendes Recht: das nationale Recht hat nur ergänzende Wirkung (Fälle 2.4,2.5 und 2.11: deutsches Zivilrecht; Fall 2.1: niederländisches Recht)





- **Die Formvorschriften für das Urteil** (Artikel 25 a bis k Verfahrensordnung):
 - Zusammenfassung des Sachverhalts (Tatbestand)
 - wesentliche Punkte des ersinstanzlichen Urteils
 - Anträge der Parteien im Berufungsverfahren
 - Beweismittel
 - Entscheidungsgründe
 - endgültige Entscheidung und Kostenentscheidung



Schiffskollisionen

- Es geht hauptsächlich um Verstöße gegen die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung: § 6.04 Nr.1, § 9.04 Nr.1 lit.b und Nr.2, § 1.04 (allgemeine Sorgfaltspflicht), § 09.04 Nr.3, § 6.13 Nr. 1 und 3, § 6.32 Nr.2 und 4.07 Nr.1
- In 3 Fällen wurde eine geteilte Haftung ausgesprochen; die Berufungskammer folgt nicht immer der Abwägung des Rheinschiffahrtsgerichts (Fall 2.9)

Beweis des ersten Anscheins

In zwei Streitsachen (2.5 und 2.11) spielte der *Beweis des ersten Anscheins* eine wichtige Rolle.



- Zurückweisung (Art.24 Nr.3 Verfahrensordnung)
- 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 eine Würdigung der Aussage eines wichtigen Zeugen, die nicht weitergegeben werden konnte.
- Die Berufungskammer hat in einer Reihe von Erwägungen die Beweisschwierigkeiten aufgezeigt, und dem Rheinschiffahrtsgericht vorgeschlagen eine erneute Vernehmung durchzuführen.
- 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 Schleppervertrags nicht befolgt, was die internationale Gültigkeit der Urteile der Berufungskammer einschränken würde. Die Berufungskammer traf inhaltlich eine ähnliche Entscheidung, aber auf der Grundlage der von ihr für richtig gehaltenen Beweise.

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.
- Wo und wie haben die Ereignisse stattgefunden? Was ist der Zusammenhang? Sind die Zeugen oder die Aussagen der Parteien glaubwürdig? Stimmen sie mit den polizeilichen Erkenntnissen überein...
- Gutachten: oft ist es notwendig, dass der Rheinschiffahrtsrichter einen unabhängigen Sachverständigen zu Rate zieht. Die Feststellung und Visualisierung der Positionen von Schiffen (ECDIS/AIS, Radar, Funk und Fernsehen) ist oft entscheidend.
- Analyse der anwendbaren Bestimmungen und der Gründe, die rechtlich für oder gegen eine Position sprechen: **die Waage** ist in erster Linie das Instrument des Richters.
- Dies gilt auch für den Rheinschiffahrtsrichter, sowohl in der ersten Instanz als auch vor der Berufungskammer.