
Datum: 19.12.2023
Gericht: Schiffahrtsobergericht Hamm
Spruchkörper: 27. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 27 U 96/23 (BSch)
ECLI: ECLI:DE:SCHOGHA:2023:1219.27U96.23BSCH.00

Vorinstanz: Amtsgericht Minden, 58 C 1/23 BSch

Tenor:

I.

Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

II.

Die Klägerin hat Gelegenheit, innerhalb von drei Wochen ab Zustellung dieses Beschlusses Stellung zu nehmen.

Gründe: 1

A. 2

I. 3

Die Klägerin hat mit der Klage gegenüber dem Beklagten in erster Instanz Schadensersatz geltend gemacht und die Feststellung von weiteren Schadensersatzansprüchen begehrt. Die Ansprüche sollen in Folge eines Brandes mit nachfolgender Explosion auf der mit einem Diesel- und einem Elektromotor ausgestatteten Motoryacht des Beklagten am 11.07.2017, die zu dieser Zeit im Yachthafen X. in T./X. lag, entstanden sein. 4

Zwei Mitglieder der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, G. und H., wurden durch die Explosion während ihres Einsatzes verletzt. Die Explosion entstand aufgrund einer Reaktion des Lithium-Polymer-Akkus der Motoryacht infolge eines Defekts des Batteriemanagementsystems. Auf Grund des vorhandenen Defekts lag das Schiff zu diesem 5

Zeitpunkt bereits seit etwa 4 Wochen im Yachthafen vor Anker.

Die Klägerin ist Trägerin der gesetzlichen Rentenversicherung. Die beiden verletzten Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr sind bei ihr gesetzlich rentenversichert. 6

Die Parteien haben über aus den Unfallverletzungen der beiden Mitglieder der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr entstandene bezifferte Schäden hinsichtlich des Verletztengeldes und über die Feststellung der Ersatzpflicht des Beklagten in Bezug auf vom Leistungsantrag nicht erfasste Zahlungen und einen Betragsausfall in den betreffenden Rentenversicherungskonten gestritten. Hierbei haben sie insbesondere darüber gestritten, welche Kenntnisse der Beklagte im Einzelnen hinsichtlich des 7

vorhandenen Schadens hatte, welche Maßnahmen er im Einzelnen veranlasst hat und ob diese Maßnahmen unzureichend waren. Ferner haben die Parteien darüber gestritten, ob die geltend gemachten Ansprüche aufgrund eines Eingreifens von § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjährt sind. 8

II. 9

Das Amtsgericht Minden hat die Klage abgewiesen. 10

Es sei als Schiffsfahrtsgericht zwar sachlich und örtlich zuständig. Die Klage sei allerdings abzuweisen, da sämtliche der Klägerin etwaig zustehende Schadensersatzansprüche gemäß § 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 11

StGB, § 842 BGB, § 2 Abs. 1 S. 1 HaftPflG und § 2 Abs. 1 S. 2 HaftPflG jeweils 12

i.V.m. § 119 SGB X bereits gemäß § 117 BinSchG verjährt seien und der Beklagte diese Einrede erhoben habe. 13

Gemäß § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjährten Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung mit dem Ablauf eines Jahres, wobei die Verjährung mit dem Schluss des Jahres beginne, in dem die Forderung fällig geworden sei. Da etwaige Ansprüche bereits im Jahr 2017 fällig geworden seien, sei hinsichtlich sämtlicher Ansprüche seit dem Ende des Jahres 2018 Verjährung eingetreten. Ausreichend für den Beginn der Verjährung sei, dass die Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm eingetreten seien und Feststellungsklage habe erhoben werden können. 14

Die Regelung des § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG sei weit auszulegen. Die kurze Verjährungsfrist erfasse sowohl vertragliche als auch deliktische Ansprüche, selbst wenn diese verschuldensunabhängig seien. Umfasst seien dabei auch sämtliche Ansprüche gegen den Schiffseigner-Schiffsführer, da dieser auch unter den Begriff der Schiffsbesatzung falle. Der Beklagte sei als Eigentümer des Binnenschiffes somit gemäß § 1 BinSchG als Eigner anzusehen. Erfasst seien sämtliche Ansprüche gegen den Eigner aus dem Betrieb des Schiffes. Dies erfordere weder die Anwesenheit der haftenden Person noch eine Fortbewegung des Schiffes. In Abgrenzung zu Ansprüchen, die lediglich im Zusammenhang mit dem Schiff stünden, sei entscheidend, dass sich eine Schiffsgefahr realisiert habe. Dies könne auch der Fall sein, wenn Ladung gelöscht werde, während ein Schiff nicht in Bewegung sei. Auch vorliegend sei der Unfall aus dem Betrieb des Schiffes eingetreten, da die für 15

den Unfall ursächliche Batterie unmittelbar dem Schiffsbetrieb selbst diene und nicht lediglich lose im Zusammenhang mit dem Schiff stehe. Sie sei für die Nutzung des Schiffes essentiell. 16

III.	17
Gegen die Abweisung der Klage wendet sich die Klägerin mit der Berufung.	18
Entgegen der Rechtsansicht des Amtsgerichts sei keine Verjährung eingetreten, da sich diese nach § 195 BGB richte. Maßgeblich für das Eingreifen des § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG sei nach dem Sinn und Zweck der Regelung, wonach nach Ablauf einer längeren Frist die Prüfung von mit dem Betrieb des Schiffes zusammenhängenden Ansprüchen oftmals nicht möglich sei, dass der Schaden „im Zusammenhang mit dem Betrieb“ stehe. Dies sei nicht der Fall. Es möge zwar richtig sein, dass eine Batterie für den Betrieb des Schiffes essentiell sei, allein deren Existenz führe aber nicht zum Betrieb des Schiffes. Das Schiff sei vorliegend etwa vier Wochen – unstreitig – überhaupt nicht gefahren worden und habe sich deshalb gerade nicht im Betrieb befunden. So habe auch der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 09.07.1979 (II ZR 192/78) von einem „nautischen Verschulden“ gesprochen.	19
Die Klägerin hat angekündigt, zu beantragen,	20
unter Abänderung des angefochtenen Urteils,	21
1. den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 550,90 € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,	22
2. den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin weitere 5.443,44 € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,	23
3. festzustellen, dass der Beklagte zum Ersatz weiterer, vom Leistungsantrag zeitlich nicht umfasster, Leistungen sowie des Beitragsausfalles im Rentenversicherungskonto des Herrn H., geb. am 00.00.1979, aus dem Unfall vom 00.00.2017 verpflichtet ist,	24
4. festzustellen, dass der Beklagte zum Ersatz weiterer, vom Leistungsantrag zeitlich nicht umfasster, Leistungen sowie des Beitragsausfalles im Rentenversicherungskonto des Herrn G., geb. am 00.00.1994, aus dem Unfall vom 00.00.2017 verpflichtet ist.	25
Der Beklagte hat angekündigt, zu beantragen, die Berufung zurückzuweisen.	26
B.	27
Die zulässige Berufung ist nach § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO zurückweisungsreif. I.	28
Die Berufung hat nach einstimmiger Überzeugung des Senats offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung. Weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordern eine Entscheidung des Berufungsgerichts. Eine mündliche Verhandlung ist auch nicht geboten.	29
II.	30
Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht mit der Begründung abgewiesen, dass etwaige Ansprüche jedenfalls nach § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjährt sind.	31
1.	32
Das Amtsgericht hat zutreffend näher ausgeführt, dass hinsichtlich sämtlicher in Betracht kommenden Schadensersatzansprüche aus den im Einzelnen angeführten Vorschriften beim Eingreifen des § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG gegen den Beklagten als Schiffseigner, der unter	33

den Anwendungsbereich dieser gesetzlichen Regelung fällt, eine Verjährung eingetreten ist. Diese Ausführungen des Amtsgerichts sind nicht ergänzungsbedürftig und werden von der Berufung auch nicht in Zweifel gezogen. Der Senat verweist insoweit zur Vermeidung von Wiederholungen vollständig auf die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil.

2. 34

Soweit die Berufung sich dagegen wendet, dass § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG auf den vorliegenden Sachverhalt Anwendung finden soll, erfolgt dies ohne Aussicht auf Erfolg. § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG ist vorliegend einschlägig. 35

Die Ausführungen des Amtsgerichts erweisen sich auch insoweit als zutreffend. 36

§ 117 Abs. 1 Nr. 7 erfasst u. a. „Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung“. Der Anwendungsbereich dieser Regelung ist weit zu verstehen (vgl. dazu bereits: BGH, I ZR 219/53, Urteil vom 18.11.1955). Der maßgeberische Grund für dessen kurze Verjährung ist, dass hiermit aus verschiedenen Gründen eine schnelle Bereinigung der oft unübersichtlichen Ansprüche aus dem Betrieb der Schifffahrt, also dem Schiffsbetrieb, bezweckt wird (vgl. BGH, II ZR 1/79, Urteil vom 17.03.1980; BGH, II ZR 192/78, Urteil vom 09.07.1979; BGH, I ZR 219/53, Urteil vom 18.11.1955; Ramming, Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsrecht, 1. Auflage, § 3, Rn.46; v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage, § 117, Rn.1 und Rn.13; Kürschner/Fahl in Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 17. Auflage, § 6 Binnenschiffahrtsrecht, Rn.57). 37

Vorliegend ist der Schaden aus dem Betrieb der Schifffahrt in diesem Sinne erfolgt. Die Motoryacht befand sich angelegt im Yachthafen. Auch dies stellt einen üblichen Vorgang im Rahmen des Betriebs einer Motoryacht dar. Unerheblich ist hierbei insbesondere, dass die Motoryacht sich bereits seit mehreren Wochen in dieser Situation befand, was bereits keinen besonderen Umstand darstellt. Gleiches gilt dafür, dass die Motoryacht wegen des vorhandenen Schadens in dieser Position z. 38

B. bis zu dessen Behebung auch weiterhin verblieben wäre. Auch dies ändert nichts daran, dass die Motoryacht weiterhin bestimmungsgemäß im Yachthafen angelegt und damit zugleich unverändert im Sinne der gesetzlichen Regelung betrieben worden ist. 39

Die Entstehung eines Schiffsbrands stellt hierbei auch offensichtlich keinen Umstand dar, der nicht mehr mit dem Betrieb der Motoryacht im Zusammenhang steht, was das maßgebliche Abgrenzungskriterium darstellt. Dies wird vorliegend auch daran besonders deutlich, dass die Parteien u. a. darüber streiten, ob es durch die Kombination zwischen dem vorhandenen Schaden und dem Verbleib der Motoryacht im Wasser und damit verbundenen Wellenbewegungen zu dem weiteren Brand und der nachfolgenden Explosion gekommen ist. Wie das Amtsgericht zutreffend 40

ausgeführt hat, ist maßgeblich, dass Antrieb und Batteriemanagement ganz zentrale Bestandteile für den Betrieb einer Motoryacht darstellen. Es hat sich vorliegend gerade eine spezifische Gefahr aus dem Betrieb der Motoryacht verwirklicht. 41

Soweit die Klägerin darauf verweist, dass kein nautisches Verschulden vorliegt, kommt es angesichts dessen hierauf nicht an. Entgegen ihrer Beurteilung ergibt sich aus der höchstrichterlichen Rechtsprechung nichts anderes, was bereits die vorstehenden Ausführungen und Nachweise ergeben. Bei einem nautischen Verschulden handelt es sich lediglich um einen Anwendungsfall des § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG, wie sich aus mehreren 42

einschlägigen höchstrichterlichen Entscheidungen ergibt (vgl. BGH, II ZR 67/75, Urteil vom 02.06.1977; BGH, II ZR 109/73, Urteil vom 11.07.1974). Dabei geht es – wie sich den Entscheidungen entnehmen lässt – darum, ob auch ein „nautisches Verschulden“ von der Regelung erfasst wird oder bei einem „bloß“ nautischen Verschulden eine beschränkte Haftung veranlasst sein kann. Dies hat nichts damit zu tun, dass das Merkmal „im Zusammenhang mit dem Betrieb“ nicht mit der „Fahrtbewegung des Schiffes“ gleichzusetzen ist. So lag z. B. dem bereits genannten Urteil des Bundesgerichtshofs vom 17.03.1980 ein aus dem Altöltank geratener Schlauch beim Überpumpen eines Gemisches aus Öl- und Wasserrückständen zu Grunde.

Nach diesem Hinweis ist die Berufung zurückgenommen worden.

43