



Bei den Brandlöscharbeiten nach einer Schiffsexplosion verletzten sich zwei Feuerwehrmänner.

Rico Loeb/stock.adobe.com

Aktuelle Rechtsprechung

Ein Schiffsbrand mit anschließender Explosion beschäftigte gleich zwei Gerichte.

Kernfrage: War der Schadenersatzanspruch des Rentenversicherungsträgers bereits verjährt?

Das Schifffahrtsobergericht Hamm hat dazu nun ein klares Urteil gefällt.

Der Fall: Auf einem Schiff, einer mit Diesel- und Elektromotor ausgestatteten Motoryacht, kam es zu einem Brand mit anschließender Explosion, als es im Hafen ankerte. Anschließend fing das Schiff Feuer. Die Explosion wurde durch eine Reaktion des „Lithium-Polymer-Akkus“ als Folge „eines Defekts des Batteriemanagementsystems“ ausgelöst. Die Ursache der Explosion war unstreitig unter den späteren Gerichtsparteien. Die örtliche Feuerwehr löschte den Brand auf dem Schiff. Im Zuge der Brandlöscharbeiten verletzten sich zwei Feuerwehrmänner.

Der gesetzliche Rentenversicherungsträger verklagte den Schiffseigner auf Ersatz des bereits entstandenen Schadens sowie auf Zahlung aller Leistungen, die im Leistungsantrag noch nicht erfasst worden seien. Die Parteien stritten zudem darüber, welche Kenntnisse der Schiffseigner über den vorhandenen Schaden am Schiff hatte, welche einzelnen Maßnahmen er veranlasste sowie, ob diese ungenügend gewesen seien. Außerdem stritten die Parteien darüber, ob die geltend gemachten Ansprüche aus dem Schadensereignis nach § 117 Absatz 1 Nr. 7 Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchG) bereits verjährt gewesen seien. Der Kläger behauptete dies, der beklagte Schiffseigner vertrat eine abweichende Rechtsauffassung, das heißt bei Klageeinreichung seien die Ansprüche bereits verjährt gewesen. Der Kläger klagte beim Amtsgericht in Minden.

Die Urteile: Die erste Gerichtsstufe in Minden hatte die Klage abgewiesen. Daraufhin legte der Kläger Berufung gegen das

Urteil des Erstgerichts beim Schifffahrtsobergericht (SchOG) ein. Am 23. Dezember 2023 fasste das SchOG in Hamm den Hinweisbeschluss, dass die Berufung zwar zulässig, jedoch letztlich zurückweisungsreif gewesen sei (AZ: 27 U 96/23 – rechtskräftig).

Der Tenor: Zu Beginn stellte das SchOG klar, dass das Amtsgericht zu Recht die geltend gemachten Ansprüche nach § 117 Absatz 1 Nr. 7 BinSchG bereits bei Klageeinreichung verjährt gewesen seien. Nach der vorstehenden Vorschrift verjähren sämtliche Ansprüche gemäß Nr. 7 „aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen (§§ 3, 7), soweit ihre Verjährung sich nicht nach § 118“ BinSchG bestimme. Dem Argument des Klägers, dass die Verjährung nach § 117 Absatz 1 Nr. 7 BinSchG nicht auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen werden könne, erteilt es eine klare Absage. Der vorstehende Paragraf sei, so das SchOG, „einschlägig“.

Weiter detaillierte das SchOG seinen Hinweisbeschluss damit, dass die Regelung des § 117 Absatz 1 Nr. 7 BinSchG „weit auszulegen sei“. Darüber hinaus sagte es, dass der entscheidende Grund für die kurze Verjährungsfrist darin zu sehen sei, dass damit eine zügige Regelung der meistens „unübersichtlichen“ Ansprüche aus einem Schadensfall in der Binnenschifffahrt bezweckt werde.

Anschließend bestätigte das SchOG, dass der Schadensfall aus dem Schiffsbetrieb hervorgegangen sei. Das Schiff befand sich angelegt im Hafen. Dies sei ein üblicher Vorgang auch beim

Verjährungsfrist von Schadensersatzansprüchen

Die Verjährungsfrist von Schadensersatzansprüchen ist auch bei anderen Transportmitteln grundsätzlich durch eine kurze Dauer geprägt.

- 1) Die Konvention über den grenzüberschreitenden Gütertransport mit Binnenschiffahrtsstraßen (CMNI) bestimmt im Artikel 24 Absatz 1 CMNI, dass Ansprüche nach einem Jahr verjähren. Sie beginnt mit dem Tag der Ablieferung der Binnenschiffahrtssendung oder mit Beginn des Tages, an dem die Ladung hätte abgeliefert werden sollen, zu laufen.
- 2) Die kurze Verjährungsklausel von einem Jahr greift auch für Übereinkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahngütertransport (CIM). Diese ist in Artikel 58 § 1 CIM geregelt. Der Beginn der Verjährung ist zweigeteilt. Im Falle eines Vollverlustes beginnt sie nach Artikel 58 § 2 Buchstabe a) CIM mit Ablauf von 30 Tagen nachdem die Lieferfrist verstrichen ist. Gemäß Artikel 58 § 2 Buchstabe b) CIM beginnt sie mit dem Tag der Ablieferung der Bahnsendung, sollte der geschädigte Bahnkunde einen teilweisen Verlust, eine Beschädigung des Guts oder eine Transportverspätung beklagen.
- 3) Sollte das Montrealer Übereinkommen (MÜ) anzuwenden sein, das die Beförderung von Luftfrachtgütern regelt, greifen die Verjährungsregelungen des Artikels 35 Ziffer MÜ. Danach verjähren Ansprüche aus Güterschäden nach Ablauf

von zwei Jahren. Bei der vorstehenden Regelung handelt es sich um eine echte Ausschlussfrist. Dies bedeutet, dass nach Ablauf auch eine Schadensersatzklage nicht mehr möglich ist. Die Frist beginnt mit dem Tag zu laufen, an dem das Flugzeug des Carriers am Bestimmungsort gelandet ist, an dem es hätte landen sollen oder an dem Tag, an dem der Transport abgebrochen wurde.

- 4) Bei nationalen Straßengütertransporten greifen im Schadensfall folgende Verjährungsfristen. Nach § 439 Absatz 1 Satz 1 Handelsgesetzbuch (HGB) gilt eine Frist von einem Jahr. Wenn der Frachtführer den Schaden leichtfertig im Sinne des § 435 HGB zu vertreten hätte, verlängert sich die Frist auf drei Jahre. Der Verjährungsbeginn regelte der Gesetzgeber im Absatz 2 Satz 2 des § 439 HGB. Sie beginnt mit Ablauf des Tages, an dem die Ladung dem Empfänger zugestellt wurde. Bei nicht Ablieferung des Guts, beginnt die Frist mit Ablauf des Tages, an dem es dem Empfänger hätte zugestellt werden müssen.
- 5) Das Ziel kurzer Verjährungsfristen ist es, dass in der Transportbranche, die Massengeschäfte durchführt, schnell Rechtssicherheit geschaffen wird, sollte es bei der Ausführung des Kundenauftrags zu einem Schadensfall, das heißt zu einem Verlust, zu einer Beschädigung oder zu einer Überschreitung der vereinbarten Transportfrist kommen. **Eckhard Boecker**

Anzeige

Betrieb einer Motoryacht. Dabei spiele es keine Rolle, dass die Motoryacht bereits seit mehreren Kalenderwochen im Hafen festgemacht habe. Dies stelle keinen besonderen Umstand dar, so das Berufungsgericht in seiner weiteren Begründung. Nichts anderes gelte dafür, wenn das Schiff bis auf Weiteres dort geblieben wäre. Die Motoryacht wäre weiterhin im Hafen angelegt gewesen und im Sinne der gesetzlichen Vorschrift betrieben worden. Die Entstehung des Schiffsbrands stelle keinen Umstand dar, der nicht mehr mit dem Schiffsbetrieb im Zusammenhang stehe.

Nicht nur das Amtsgericht, sondern auch das SchOG zeigte sich davon überzeugt, dass Antrieb und Batteriemangement zentrale Elemente für den Schiffsbetrieb seien. Letztlich habe sich ein spezifisches Risiko aus dem Motoryachtbetrieb verwirklicht, so das Berufungsgericht in seinem weiteren Tenor. Darüber hinaus komme es auf das Argument des Klägers, dass kein nautisches Verschulden vorliege, überhaupt nicht an. Diese Auffassung decke sich mit der höchstrichterlichen Jurisprudenz. Denn im Falle des nautischen Verschuldens gehe es nur um einen Anwendungsfall gemäß § 117 Absatz 1 Nr. 7 BinSchG.

Fazit: Das SchOG Hamm bestätigte das Erstgericht in seiner Rechtsauffassung, dass die kurze Verjährungsfrist von nur einem Jahr im hiesigen Schadensfall anzuwenden sei. Dabei stellte das SchOG heraus, dass die Verjährungsregelung nach § 117 Nr. 1 BinSchG weit auszulegen sei. Dies bedeutet, dass sie alle Schadensersatzansprüche erfasst, die aufgrund des Verschuldens einer Person, die zur Schiffsbesatzung zählt, beim Betrieb eines Schiffes entstehen. Schließlich stellte das SchOG fest, dass es dabei auf ein nautisches Verschulden nicht ankomme.

Eckhard Boecker

Allianz Esa

Ihr Spezialist

für Technische Versicherungen
und Transportversicherungen

ALLIANZ-ESA.DE

Folgen Sie uns auf LinkedIn!