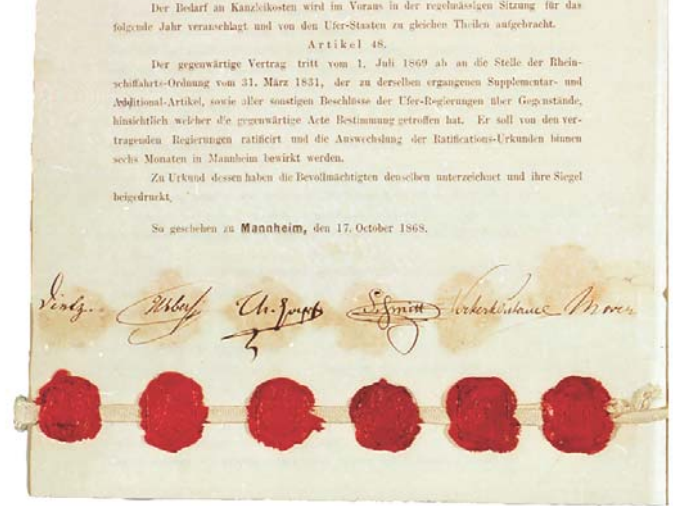


# Passivlegitimation und Verjährung bei Schiffshavarien



»Revidierte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

**Der Kläger trägt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der in Anspruch genommene Beklagte Schiffseigner oder Ausrüster des Schiffes iSd §§ 1–3 BinSchG ist, dessen Besatzung die Havarie schuldhaft verursacht haben soll. Obwohl die Ausrüstereigenschaft auf Tatsachen und nicht auf einer formalen Rechtsposition beruht, gelten Grundsätze des Anscheinsbeweises hier nicht.**

**Der Charterer kann gemäß § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG einem Ausrüster gleichzusetzen sein, dies gilt regelmäßig aber nur, wenn er Schiffsverwender ist und der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. Eine Haftung als Schein-Ausrüster gibt es im rechtsgeschäftlichen Bereich, nicht aber im Bereich der deliktischen Haftung.**

**Versäumt es der Kläger, sich Auskünfte zu den Rechtsverhältnissen am gegnerischen Schiff geben zu lassen, ist es den Interessenten des Schiffes nicht nach Treu und Glauben verwehrt, sich auf mangelnde Passivlegitimation zu berufen**

**Die Verjährung wird durch Klageerhebung nur gehemmt, wenn eine wirksame Zustellung alsbald erfolgt. Es ist Sache des Klägers und nicht des Gerichtes, die Klage von vornherein rechtzeitig und sorgfältig auf Schreibfehler zu überprüfen und die gewünschte Zustellungsart mitzuteilen, um eine demnächst erfolgende Klagezustellung zu ermöglichen.**

Urteil des Schiffahrtsgerichtes Bremen vom 12. März 2021, Az. 11 C 1/20, nicht rechtskräftig.

... hat das Amtsgericht Bremen ... für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

## Aus dem Tatbestand

Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche ... des Eigners der Motoryacht »Midnight Mover« ... aus einem behaupteten Anfahrtschaden geltend, der während der Liegezeit der Yacht an ihrem Stammliegeplatz in der Lesum bei der Bootswerft W. entstanden und am 13. oder 14.06.2018 bemerkt worden sein soll. Verursacher soll das niederländische Bagger-schiff M/S »Arie Cornelis« gewesen sein.

Die Klägerin behauptet, Eignerin der »Arie Cornelis« sei die Beklagte zu 1) gewesen, Schiffsführer der Beklagte zu 2). Jedenfalls habe die Beklagte zu 1) sich vorgerichtlich hinsichtlich ihrer Passivlegitimation rügelos eingelassen sowie ihre Haftung ausdrücklich anerkannt und hafte schon deshalb. Zudem sei es die Beklagte zu 1) gewesen, die vom Sportamt Bremen [Streitverkündete] mit Baggerarbeiten im Bereich des Sportboothafens Grohn beauftragt gewesen sei, die hierzu das Schiff gechartert habe und deshalb Ausrüsterin sei. Schließlich hafte sie auch vertraglich aufgrund des mit der Streitverkündeten abgeschlossenen Vertrages nach den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung für Dritte.

An der Motoryacht seien äußerlich Schleifspuren an der Steuerbordseite festgestellt worden ... Die Beschädigungen seien nach den polizeilichen Ermittlungen und den eigenen Feststellungen des von der Beklagten zu 1) beauftragten Sachverständigen durch eine Anfahrung durch das Bagger-schiff »Arie Cornelis« im backbord-seitigen Heckbereich am 12.06.2018 um 0:43 Uhr verursacht worden. Die Anfahrung habe der Beklagte zu 2) zugegeben, auch seien am Bagger-schiff korrespondierende Abrieb-/Unfallspuren festgestellt worden. Zudem habe der durch den Versicherer der Beklagten zu 1) beauftragte Sachverständige S die Schadensverursachung gleichfalls festgestellt ...

## Die Klägerin beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 70.490,13 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 13.11.2019 zu zahlen.

Die Beklagten und die Nebenintervenientinnen beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten bestreiten, dass Bagger-schiff »Arie Cornelis« die Motoryacht stillliegend angefahren hat. Die Anfahrungspuren an der Motoryacht stammten auch nicht von der »Arie Cornelis«; zudem müsse bestritten werden, dass diese nicht bereits vor dem 11. Juni 2018 vorhanden waren ...

Eigentümerin der »Arie Cornelis« sei die HIS B.V. [Nebenintervenientin zu 1)], der das Schiff gehöre im Sinne des § 2 Abs. 1 BinSchG. Zur Binnenschiffahrt verwendet werde das Schiff durch HI B.V. [Nebenintervenientin zu 2)], die das Schiff bemanne und Ausrüster sei. Das Schiff sei weiter versichert über HIM B.V.. Die genannten Gesellschaften seien selbständige Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die nicht mit der Beklagten zu 1) identisch seien. Die Schadensverursachung sei weder ausdrücklich, noch durch allgemeine Erklärungen oder Hinweise auf Versicherungen, oder durch eine Schadenaufnahme durch einen verantwortlich gestellten Versicherer oder aber die vorgerichtliche anwaltliche Vertretungsanzeige »für die Interessenten des Kranschiffs »Arie Cornelis« anerkannt worden. Die Schadenaufnahme stehe stets unter dem Vorbehalt »so weit eine Haftung dem Grunde nach bestehe«, die Vertretungsanzeige beinhalte keine Zugeständnisse zu Eignerschaft, Ausrüstereigenschaft, Schiffsführer. Die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der Klage (»I Fun S«) müsse die sich allein die Klägerin zurechnen.

Schließlich seien Ansprüche gegen den Schiffsführer I van S und den Ausrüster HI B.V. seit 14.06.2020 verjährt, hätte es die behauptete Anfahrung gegeben ...

## Aus den Entscheidungsgründen

Die zulässige Klage ist nicht begründet.

Die Klägerin hat keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagten aus überge-

gangenem Recht des Geschädigten des behaupteten Schiffsunfalles vom Juni 2018.

I. Es bedarf deshalb keiner weiteren Aufklärung über Einzelheiten, Folgen und Ausmaß der behaupteten Anfahrung der Motoryacht »Midnight Mover« durch das Baggerschiff »Arie Cornelis«, weil die geltend gemachten Ansprüche schon aus Rechtsgründen nicht bestehen ...

II. Die Klägerin hat keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1). Schadensersatzansprüche sind nicht gemäß § 92b BinSchG begründet. Danach ist der Schiffseigner im Falle eines durch Verschulden der Besatzung herbeigeführten Schadens zum Schadensersatz verpflichtet.

Die Beklagte zu 1) ist aber nicht Schiffseignerin.

Das hat die Klägerin zwar in der Klage noch unter Beweisantritt von Zeugenbeweis und unter Bezugnahme auf die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei behauptet. Die angebotenen Beweise sind allerdings ungeeignet. Die benannten Zeugen können offensichtlich über die Eigentumsverhältnisse nichts aussagen, die Ermittlungsakte enthält nur Kopien des Schiffszertifikats der beschädigten Motoryacht. Nach dem von der Beklagten vorgelegten niederländischen Registerblatt ist die Eignerin des Baggerschiffs die Nebenintervenientin zu 1). So hat es die Beklagte auch durchweg im Rechtsstreit vorgetragen und die Klägerin zuletzt auch nicht mehr bestritten.

Die Beklagte zu 1) ist für die behaupteten Schäden aber auch nicht deshalb haftbar zu machen, weil sie, wie die Klägerin meint, sich hinsichtlich der Passivlegitimation vorgerichtlich rügelos eingelassen hätte. Die vermeintliche rügelose Einlassung kann zum einen keinen Anspruch begründen ...

Die Beklagte zu 1) haftet auch nicht als Ausrüster i.S. von § 2 BinSchG wie ein Schiffseigner. Nach § 2 Abs. 1 BinSchG wird derjenige Dritten gegenüber als Schiffseigner behandelt, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Die Beklagte hat mit hinreichender Begründung ausgeführt, dass nicht sie, sondern die Nebenintervenientin zu 2) das Baggerschiff zur Binnenschifffahrt verwendet, indem sie u.a. das Schiff bemanne ...

Die Darlegungs- und Beweislast für alle Umstände, die die Ausrüstereigenschaft begründen, trägt aber grundsätzlich derjenige, der einen Ausrüster als solchen in

Anspruch nimmt. Die Beurteilung der Ausrüstereigenschaft richtet sich dabei zwar nicht nach einer formalen Rechtsposition, sondern nach der tatsächlichen Verwendung des Schiffs zur Binnenschifffahrt gleich einem Schiffseigner. Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins gelten hier aber nicht. (OLG Karlsruhe, Urteil vom 1. 2. 2008 – 22 U 1/07 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1985 f.). Die Klägerin (ergänze: »hat« d.Red.) aber keinerlei Tatsachen vorgetragen.

Soweit die Klägerin behauptet, die Beklagte zu 1) habe das Schiff gechartert, fehlt jeder begründende Tatsachenvortrag oder Nachweis. Zwar kann der Charterer gemäß § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG dem Ausrüster gleichzusetzen sein. Regelmäßig gilt aber, dass der Schiffsverwender nur dann Ausrüster ist, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. (Koller, 10. Aufl. 2020 Rn. 1, BinSchG § 5c Rn. 1) Dies zu belegen, wäre aber Sache der Klägerin gewesen, der sie nicht nachgekommen ist ...

Eine Haftung als »Schein-Ausrüster« gibt es nur im rechtsgeschäftlichen Bereich, kommt im Rahmen der Haftung aus unerlaubter Handlung, insbesondere für Havarieforderungen, jedoch nicht in Betracht (OLG Karlsruhe aaO.) ...

Die Beklagte zu 1) hat die Haftung für den behaupteten Anfahrungsschaden auch nicht durch Verweise auf einen Versicherer anerkannt. Weder ist hier vorgetragen, ob die Beklagte als Betreiberin des Schiffes auf die Versicherung verweist, oder im Namen der Betreiberin oder Eignerin. Darüber hinaus ersetzt der vorsorgliche und frühzeitige Verweis auf den Versicherer gerade nicht die Darlegungs- und Beweislast des Geschädigten.

Der Beklagten zu 1) ist es auch nicht unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben gem. § 242 BGB verwehrt, im vorliegenden Rechtsstreit ihre mangelnde Passivlegitimation geltend zu machen. Daran ändert nichts, dass diese Frage vorgerichtlich offenbar noch keine Rolle spielte und die anwaltlich beratene Beklagte zu 1) vorgerichtlich mit der Klägerin korrespondiert hat ...

Auch für eine Sachwalterhaftung der Beklagten zu 1) aufgrund des angeblich zwischen der Beklagten zu 1) und dem Sportamt Bremen geschlossenen Vertrag hat die Klägerin nicht hinreichend vorge-  
tragen ...

III. Die Klägerin hat auch keine Schadensersatzansprüche gegen den Beklagten zu 2) als verantwortlichem Schiffsführer zum Zeitpunkt der behaupteten Schädigung gemäß §§ 7, 92f BinSchG; sofern über-

haupt Ansprüche bestanden haben, sind diese jedenfalls gemäß § 118 BinSchG verjährt ...

§ 118 Abs. 1 BinSchG ordnet eine besondere Verjährung der Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen an. Sie verjähren mit einer Frist von zwei Jahren, beginnend mit dem Zusammenstoß, hier also spätestens am 14.06.2020.

Die Verjährung ist nicht durch Klageerhebung gemäß § 204 BGB gehemmt worden.

Gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB hat die Erhebung der Klage auf Leistung oder auf Feststellung des Anspruchs die Hemmung der Verjährung zur Folge. Die Verjährungshemmung setzt grundsätzlich die wirksame Zustellung der Klage an den Beklagten voraus, wobei die rechtzeitige Einreichung der Klage bei Gericht vor Ablauf der Verjährungsfrist nur dann genügt, wenn die Zustellung »demnächst« erfolgt. Dabei hat der Kläger grundsätzlich alles ihm Mögliche zu tun, um die rechtzeitige Klagezustellung zu ermöglichen.

Daran fehlte es vorliegend jedoch.

Hier ist die Klage dem Beklagten zu 2) nämlich zu Händen des Prozessbevollmächtigten erst am 17.08.2020 und mithin deutlich nach Eintritt der Verjährung zugestellt worden, nachdem durch Beschluss vom 10.08.2020 die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der ursprünglichen Klage berichtigt worden war.

Dem steht auch nicht entgegen, dass auch die unrichtige Bezeichnung des Beklagten genügt hätte, wenn diesem die Klage rechtzeitig zugestellt worden wäre. Insofern kommt es für die Frage, wer Partei eines Rechtsstreites ist, richtigerweise nicht auf die richtige Schreibweise des Parteinamens oder die richtige Bezeichnung an, soweit erkennbar ist, wer verklagt werden sollte. Hier allerdings war es für das Gericht anhand der Klageschrift weder erkennbar, dass der Prozessbevollmächtigte auch für den Schiffsführer zustellungsbevollmächtigt sein könnte, denn die Klägerin hatte ausdrücklich die Bevollmächtigung nur für die Beklagte zu 1) angegeben. Dies gilt selbst noch für den Schriftsatz vom 16.07.2020. Erst durch den Schriftsatz des Prozessbevollmächtigten der Beklagten vom 28.07.2020 ist die Zustellbevollmächtigung auch für den (richtig bezeichneten) Beklagten zu 2) mitgeteilt worden.

Auch die Zustellung an den Beklagten zu 2) persönlich war mit den in der Klage mitgeteilten Daten nicht möglich ...

Hier wäre es zweifellos an der Klägerin gewesen, der der richtige Name des Beklagten – im Gegensatz zu dem Gericht – bekannt war, die Klage von vorneherein rechtzeitig und sorgfältig auf Schreibfehler überprüft unter Mitteilung der gewünschten Zustellungsart einzureichen und damit eine »demnächst« erfolgende Klagezustellung zu ermöglichen. Die jetzt eingereichten Anlagen, die zweifellos bei rechtzeitiger Kenntnis eine reibungslose Zustellung ermöglichen hätten, lagen dem Gericht erstmals mit Schriftsatz vom 01.03.2021, also lange nach eingetretener Verjährung vor. Ist die Zustellung unwirksam, kann Heilung wegen § 189 ZPO nur ex nunc eintreten.

Die Verjährung ist auch nicht gemäß § 203 BGB durch Verhandlungen gehemmt gewesen ...

Selbst bei weiter Auslegung des Begriffs des Verhandeln ist auch nach der seitens der Klägerin zuletzt zitierten Entscheidung des BGH (Urteil vom 19.12.2013, IX ZR 120/11) ist es erforderlich, dass der Verpflichtete sich auf Erörterungen einlässt. Dabei ist dem Schreiben der Bevollmächtigten der Klägerin vom 29.10.2019 nichts Anderes zu entnehmen, als dass die Beklagtenseite sich gerade nicht (mehr) auf Erörterungen

eingelassen hat, demnach gerade nicht verhandelt hat, sondern die Regulierung bis dato offenbar abgelehnt hatte ...

#### Anmerkung der Redaktion:

*Die Entscheidung referiert in zutreffender Weise die bisherige Rechtsprechung zur Schiffseigner/Schiffsausrüster-Eigenschaft.*

*Das Gericht hat sich auch mit § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG auseinandergesetzt, der nicht nur den Ausrüster (§ 2 Abs. 1 BinSchG) dem Schiffseigner gleichstellt, sondern zugleich den Eigentümer und den Charterer, sowie in Ziffer 2 und 3 den Berger und Personen, für die der Schiffseigner haftet. § 5c BinSchG ist erst lange nach den §§ 1–3 BinSchG in das Gesetz eingefügt worden und zwar in der Umsetzung des CLNI 1988 durch das Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. August 1998. Wie der Wortlaut des § 5c Abs. 1 S. 1 BinSchG unmissverständlich klarstellt, gilt diese Gleichsetzung mit dem Schiffseigner nur »bei der Anwendung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung«. Die §§ 1–3 BinSchG sind aber keine Vorschriften über die Haftungsbeschränkung, sondern vielmehr Vorschriften über die Pas-*

*sivlegitimation bei Besatzungsverschulden, also die adjektivische Haftung des Schiffseigner/Ausrüsters, und sind deshalb Vorschriften über die Haftungsbeurteilung, respektive -zurechnung. Deshalb kann aus der Gleichsetzung des Schiffseigners mit dem Charterer in § 5c Abs. 1 S. 1 BinSchG nicht geschlossen werden, dass der Charterer auch Schiffseigner oder Ausrüster im Sinne der §§ 1 ff. BinSchG oder diesen gleichgestellt ist.*

*Dieser Unterschied ist in der zitierten Entscheidung nicht sehr deutlich herausgearbeitet, im Ergebnis aber richtig stellt das Gericht fest, dass der Chartervertrag alleine nicht dazu führt, dass der Charterer zum Ausrüster wird, vielmehr müssen die Kriterien, die gemäß § 2 Abs. 1 BinSchG den Eigentümer zum Ausrüster machen auch für den Charterer vorliegen. Der Charterer wird nur zum Ausrüster des Schiffes, wenn er es zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führen oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wie das Schifffahrtsgericht Bremen kurz aber zutreffend ausgeführt hat. (Dazu auch v.Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Auflage,, § 2 BinSchG Rn. 5 f.).*

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer  
Frankfurt am Main

Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:

f t i y #teamseenotretter

Spendenfinanziert



Urteil des Schifffahrtsgerichtes Bremen vom 12. März 2021, Az. 11 C 1/20

hat das Amtsgericht Bremen auf die mündliche Verhandlung vom 19.02.2021 durch die Richterin am Amtsgericht ... für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten der Nebeninterventionen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar; die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten und der Nebenintervenienten wegen der Kosten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn diese nicht vor der Vollstreckung Sicherheit leisten.

#### Tatbestand

Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche aus übergegangenem Recht ihres Versicherungsnehmers in der Wassersportkaskoversicherung, des Eigners der Motoryacht »Midnight Mover«, F aus einem behaupteten Anfahrsschaden geltend, der während der Liegezeit der Yacht an ihrem Stammliegeplatz in der Lesum bei der Bootswerft W. entstanden und am 13. oder 14.06.2018 bemerkt worden sein soll. Verursacher soll das niederländische Baggerschiff M/S »Arie Cornelis« gewesen sein.

Die Klägerin behauptet, Eignerin der »Arie Cornelis« sei die Beklagte zu 1) gewesen, Schiffsführer der Beklagte zu 2). Jedenfalls habe die Beklagte zu 1) sich vorgerichtlich hinsichtlich ihrer Passivlegitimation rügelos eingelassen sowie ihre Haftung ausdrücklich anerkannt und hafte schon deshalb. Zudem sei es die Beklagte zu 1) gewesen, die vom Sportamt Bremen [Streitverkündete] mit Baggerarbeiten im Bereich des Sportboothafens Grohn beauftragt gewesen sei, die hierzu das Schiff gechartert habe und deshalb Ausrüsterin sei. Schließlich hafte sie auch vertraglich aufgrund des mit der Streitverkündeten abgeschlossenen Vertrages nach den Grundsätzen des Vertrages mit Schutzwirkung für Dritte.

An der Motoryacht seien äußerlich Schleifspuren an der Steuerbordseite festgestellt worden, Dinghi-Garage, Badeplattform, Winde und Festmacherklampen seien beschädigt, im Inneren seien Längs- und Querbrüche feststellbar. Die Beschädigungen seien nach den polizeilichen Ermittlungen und den eigenen Feststellungen des von der Beklagten zu 1) beauftragten Sachverständigen durch eine Anfahrt durch das Baggerschiff »Arie Cornelis« im backbord-seitigen

Heckbereich am 12.06.2018 um 0:43 Uhr verursacht worden. Die Anfahrtung habe der Beklagte zu 2) zugegeben, auch seien am Baggerschiff korrespondierende Abrieb-/Unfallspuren festgestellt worden. Zudem habe der durch den Versicherer der Beklagten zu 1) beauftragte Sachverständige S die Schadensverursachung gleichfalls festgestellt. Für die Instandsetzung seien Reparaturkosten von 63.844,57 EUR laut Kostenvoranschlag (58.44653 laut Rechnung) und Sachverständigenkosten von 6.609,86 EUR angefallen. Sie habe den Eigner mit einer Versicherungsleistung von 53.252,09 EUR entschädigt.

#### Die Klägerin beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 70.490,13 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 13.11.2019 zu zahlen.

Die Beklagten und die Nebenintervenienten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten bestreiten, dass Baggerschiff »Arie Cornelis« die Motoryacht stillliegend angefahren hat. Die Anfahrspuren an der Motoryacht stammten auch nicht von der »Arie Cornelis«; zudem müsse bestritten werden, dass diese nicht bereits vor dem 11. Juni 2018 vorhanden waren. Dass die in dem Abschlussbericht aufgeführten Schäden durch die Anfahrtung entstanden seien, sei schon deshalb zu bestreiten, weil sie als angebliche Verursacher nicht an einer kontradiktorischen Schadenaufnahme beteiligt worden seien. Bei dem Ausfall einer Maschine sei die Schadensverursachung aber auch schon nicht nachvollziehbar.

Eigentümerin der »Arie Cornelis« sei die HIS B.V. [Nebenintervenientin zu 1)], der das Schiff gehöre im Sinne des § 2 Abs. 1 BinSchG. Zur Binnenschifffahrt verwendet werde das Schiff durch HI B.V. [Nebenintervenientin zu 2)], die das Schiff bemanne und Ausrüster sei. Das Schiff sei weiter versichert über HIM B.V.. Die genannten Gesellschaften seien selbständige Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die nicht mit der Beklagten zu 1) identisch seien. Die Schadensverursachung sei weder ausdrücklich, noch durch allgemeine Erklärungen oder Hinweise auf Versicherungen, oder durch eine Schadenaufnahme durch einen verantwortlichen gestellten Versicherer oder aber die vorgerichtliche anwaltliche Vertretungsanzeige »für die Interessenten des Kranschiffs »Arie Cornelis« anerkannt worden. Die Schadenaufnahme stehe

stets unter dem Vorbehalt »soweit eine Haftung dem Grunde nach bestehe«, die Vertretungsanzeige beinhalte keine Zugeständnisse zu Eignerschaft, Ausrüstereigenschaft, Schiffsführer. Die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der Klage (»I Fun S«) müsse die sich allein die Klägerin zurechnen.

Schließlich seien Ansprüche gegen den Schiffsführer I van S und den Ausrüster HI B.V. seit 14.06.2020 verjährt, hätte es die behauptete Anfahrtung gegeben.

Wegen weiterer Einzelheiten des gegenseitigen Parteivorbringens wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und deren Anlagen Bezug genommen.

#### Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist nicht begründet.

Die Klägerin hat keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagten aus übergegangenem Recht des Geschädigten des behaupteten Schiffsunfalles vom Juni 2018.

I. Es bedarf deshalb keiner weiteren. Aufklärung über Einzelheiten, Folgen und Ausmaß der behaupteten Anfahrtung der Motoryacht »Midnight Mover« durch das Baggerschiff »Arie Cornelis«, weil die geltend gemachten Ansprüche schon aus Rechtsgründen nicht bestehen.

Die Aufklärung ist im Rahmen des Zivilprozesses schon deshalb problematisch, weil die Klägerin erheblich widersprüchlich und wechselnd zu dem behaupteten Schadensereignis vorgetragen hat. Es ist aber allein Sache der Klägerin, einen zur Begründung der geltend gemachten Ansprüche geeigneten Sachvortrag vorzutragen und unter Beweis zu stellen.

Entgegen der der offenbar von der Klägerseite vertretenen Ansicht lassen die als Anlagen zu ihren Schriftsätzen vorgelegten Unterlagen schon nicht den Schluss zu, dass es die behauptete Anfahrtung gegeben hat und dass die an der Motoryacht »Midnight Mover« festgestellten Schäden aus der behaupteten Anfahrtung stammen. So liefert insbesondere die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei kein eindeutiges Ermittlungsergebnis: Die erste Unfallanzeige des geschädigten Eigners stammt vom 13.06.2018, laut Klage soll der Anfahrsschaden aber erst am 14.06.2018 festgestellt worden sei. Laut erster Unfallanzeige soll der Verursacher bekanntermaßen ein anderes Sportboot, inzwischen im Vegesacker Hafen liegend gewesen sein. Erst nach längeren Ermittlungen wurde das Baggerschiff als möglicher Verursa-

cher in Betracht gezogen. Unmittelbare Beweise einer Anfahrung durch das Baggerschiff liegen offenbar nicht vor. Insbesondere hat der Schiffsführer I van S ausdrücklich eine stattgehabte Kollision verneint. Zudem ist offengeblieben, ob sämtliche dokumentierten Schäden aus demselben Schadensereignis stammen oder Altschäden sind.

II. Die Klägerin hat keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1). Schadensersatzansprüche sind nicht gemäß § 92b BinSchG begründet. Danach ist der Schiffseigner im Falle eines durch Verschulden der Besatzung herbeigeführten Schadens zum Schadensersatz verpflichtet.

Die Beklagte zu 1) ist aber nicht Schiffseignerin.

Das hat die Klägerin zwar in der Klage noch unter Beweisanspruch von Zeugenbeweis und unter Bezugnahme auf die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei behauptet. Die angebotenen Beweise sind allerdings ungeeignet. Die benannten Zeugen können offensichtlich über die Eigentumsverhältnisse nichts aussagen, die Ermittlungsakte enthält nur Kopien des Schiffszertifikats der beschädigten Motoryacht. Nach dem von der Beklagten vorgelegten niederländischen Registerblatt ist die Eignerin des Baggerschiffs die Nebenintervenientin zu 1). So hat es die Beklagte auch durchweg im Rechtsstreit vorgetragen und die Klägerin zuletzt auch nicht mehr bestritten.

Die Beklagte zu 1) ist für die behaupteten Schäden aber auch nicht deshalb haftbar zu machen, weil sie, wie die Klägerin meint, sich hinsichtlich der Passivlegitimation vorgerichtlich rügelos eingelassen hätte. Die vermeintliche rügelose Einlassung kann zum einen keinen Anspruch begründen. Zum anderen hat die Beklagte die Ansprüche aber sofort anwaltlich zurückweisen lassen. Dass hierbei nicht auf die Eigentumsverhältnisse eingegangen wurde ist schon deshalb unschädlich, weil auch die Klägerin die Beklagte lediglich als Verursacherin bezeichnet hat, ohne sich über die maßgeblichen Rechtsverhältnisse näher auszulassen.

Auch in der weiteren Korrespondenz hat sich die Klägerin keine Auskünfte zu den Rechtsverhältnissen an dem Baggerschiff geben lassen, sondern die Beklagte in ihrer Funktion als Ansprechpartnerin für die durchgeführten Baggerarbeiten angesprochen. Dieses Versäumnis kann nicht der Beklagten oder den Nebenintervenientinnen angelastet werden.

Die Beklagte zu 1) haftet auch nicht als Ausrüster i.S. von § 2 BinSchG wie ein

Schiffseigner. Nach § 2 Abs. 1 BinSchG wird derjenige Dritten gegenüber als Schiffseigner behandelt, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Die Beklagte hat mit hinreichender Begründung ausgeführt, dass nicht sie, sondern die Nebenintervenientin zu 2) das Baggerschiff zur Binnenschifffahrt verwendet, indem sie u.a. das Schiff bemanne. Auch in dem von der Klägerin als Anlage vorgelegten Schadensgutachten wird die HI B.V. in D als Betreiberin des Schiffes bezeichnet. Soweit die Klägerin gleichwohl weiterhin nur die Beklagte zu 1) als Ausrüsterin in Anspruch nimmt, wird sie ihrer Darlegungs- und Beweispflicht nicht hinreichend gerecht.

Die Darlegungs- und Beweislast für alle Umstände, die die Ausrüstereigenschaft begründen, trägt aber grundsätzlich derjenige, der einen Ausrüster als solchen in Anspruch nimmt. Die Beurteilung der Ausrüstereigenschaft richtet sich dabei zwar nicht nach einer formalen Rechtsposition, sondern nach der tatsächlichen Verwendung des Schiffes zur Binnenschifffahrt gleich einem Schiffseigner. Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins gelten hier aber nicht. (OLG Karlsruhe, Urteil vom 1. 2. 2008 – 22 U 1/07 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1985 f.). Die Klägerin aber keinerlei Tatsachen vorgetragen.

Soweit die Klägerin behauptet, die Beklagte zu 1) habe das Schiff gechartert, fehlt jeder begründende Tatsachenvortrag oder Nachweis. Zwar kann der Charterer gemäß § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG dem Ausrüster gleichzusetzen sein. Regelmäßig gilt aber, dass der Schiffsverwender nur dann Ausrüster ist, wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. (Koller, 10. Aufl. 2020 Rn. 1, BinSchG § 5c Rn. 1) Dies zu belegen, wäre aber Sache der Klägerin gewesen, der sie nicht nachgekommen ist. Allein die Tatsache, dass ein Angestellter der Beklagten in den polizeilichen Ermittlungen und der Korrespondenz als »Bauleiter« bezeichnet und angesprochen worden ist, vermag nicht die Darlegung und den Nachweis zu ersetzen, dass die Beklagte zu 1) das Schiff »wie ein Eigner«, also verantwortlich und entscheidungsbefugt für Ausbaggerungsarbeiten in Ausführung eines mit dem Sportamt geschlossenen Vertrages verwendet hat. Ein Chartervertrag könnte genügen, ist aber nicht die einzig mögliche rechtliche Konstruktion. Eine Haftung als »Schein-Ausrüster« gibt es nur im rechtsgeschäftlichen Bereich, kommt im Rahmen der Haftung aus unerlaubter Handlung, insbesondere für Havarieforderungen, jedoch nicht in Betracht (OLG Karlsruhe aaO.). In jedem Fal-

le haftet (s.o.) ein Ausrüster jedoch auch nur dann, wenn er das Schiff selbst führt oder einem Schiffsführer anvertraut. Genau dies behauptet die Beklagte für die Nebenintervenientin zu 2). Vortrag der Klägerin nach einer erforderlichen Rechtsbeziehung zwischen der Beklagten zu und dem Beklagten zu 2) fehlt völlig, hingegen spricht einiges dafür, dass die Nebenintervenientin den Beklagte zu 2) als Schiffsführer angestellt hat.

Die Beklagte zu 1) hat die Haftung für den behaupteten Anfahrungsschaden auch nicht durch Verweise auf einen Versicherer anerkannt. Weder ist hier vorgetragen, ob die Beklagte als Betreiberin des Schiffes auf die Versicherung verweist, oder im Namen der Betreiberin oder Eignerin. Darüber hinaus ersetzt der vorsorgliche und frühzeitige Verweis auf den Versicherer gerade nicht die Darlegungs- und Beweislast des Geschädigten.

Der Beklagten zu 1) ist es auch nicht unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben gem. § 242 BGB verwehrt, im vorliegenden Rechtsstreit ihre mangelnde Passivlegitimation geltend zu machen. Daran ändert nichts, dass diese Frage vorgerichtlich offenbar noch keine Rolle spielte und die anwaltlich beratene Beklagte zu 1) vorgerichtlich mit der Klägerin korrespondiert hat. Schließlich ist auch ein Anerkenntnis der Beklagten hinsichtlich der streitgegenständlichen Forderung nicht dargetan und bewiesen; der vorgelegten vorgerichtlichen Korrespondenz ist vielmehr zu entnehmen, dass die Beklagte die Voraussetzungen für ihre Haftung stets bestritten hat.

Auch für eine Sachwalterhaftung der Beklagten zu 1) aufgrund des angeblich zwischen der Beklagten zu 1) und dem Sportamt Bremen geschlossenen Vertrag hat die Klägerin nicht hinreichend vorgetragen. Um beurteilen zu können, ob einem angeblichen Vertrag (der offenbar der Grund für die von dem Baggerschiff ausgehenden Ausbaggerungsarbeiten in der Lesum oder dem Sportboothafen Grohn gewesen sein soll) Schutzwirkung für im Fluss liegende Boote zukommen könnte, hätte die sich hierauf berufende Klägerin Einzelheiten zu dessen Inhalt und Reichweite vortragen müssen. Grundsätzlich ist ein Bedürfnis für eine derartige rechtsgeschäftliche Haftung nicht gegeben, da grundsätzlich deliktische Anspruchsgrundlagen gegeben sind, die bei hinreichendem Sachvortrag auch zur Anwendung gelangen könnten.

III. Die Klägerin hat auch keine Schadensersatzansprüche gegen den Beklagten zu 2) als verantwortlichem Schiffsführer zum Zeitpunkt der behaupteten Schädigung gemäß §§ 7, 92f BinSchG; sofern über-

haupt Ansprüche bestanden haben, sind diese jedenfalls gemäß § 118 BinSchG verjährt.

Der Beklagte hat zu keiner Zeit vorgerichtlich oder im Rechtsstreit die Haftung anerkannt. Vorgerichtlich wird dies durch die schriftliche Einlassung im polizeilichen Ermittlungsverfahren belegt, im Rechtsstreit hat der Beklagte die Anfechtung stets bestreiten lassen.

Näherer Ermittlungen bedarf es insoweit jedoch nicht, denn etwaige Haftungsansprüche gegenüber dem Beklagten sind gemäß § 118 BinSchG verjährt. § 118 Abs. 1 BinSchG ordnet eine besondere Verjährung der Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen an. Sie verjähren mit einer Frist von zwei Jahren, beginnend mit dem Zusammenstoß, hier also spätestens am 14.06.2020.

Die Verjährung ist nicht durch Klageerhebung gemäß § 204 BGB gehemmt worden.

Gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB hat die Erhebung der Klage auf Leistung oder auf Feststellung des Anspruchs die Hemmung der Verjährung zur Folge. Die Verjährungshemmung setzt grundsätzlich die wirksame Zustellung der Klage an den Beklagten voraus, wobei die rechtzeitige Einreichung der Klage bei Gericht vor Ablauf der Verjährungsfrist nur dann genügt, wenn die Zustellung »demnächst« erfolgt. Dabei hat der Kläger grundsätzlich alles ihm Mögliche zu tun, um die rechtzeitige Klagezustellung zu ermöglichen.

Daran fehlte es vorliegend jedoch.

Hier ist die Klage dem Beklagten zu 2) nämlich zu Händen des Prozessbevollmächtigten erst am 17.08.2020 und mithin deutlich nach Eintritt der Verjährung zugestellt worden, nachdem durch Beschluss vom 10.08.2020 die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der ursprünglichen Klage berichtigt worden war.

Dem steht auch nicht entgegen, dass auch die unrichtige Bezeichnung des Beklagten genügt hätte, wenn diesem die Klage rechtzeitig zugestellt worden wäre. Insofern kommt es für die Frage, wer Partei eines Rechtsstreites ist, richtigerweise nicht auf die richtige Schreibweise des Parteinamens oder die richtige Bezeichnung an, soweit erkennbar ist, wer verklagt werden sollte. Hier allerdings war es für das Gericht anhand der Klageschrift weder erkennbar, dass der Prozessbevollmächtigte auch für den Schiffsführer zustellungsbevollmächtigt sein könnte, denn die Klägerin hatte ausdrück-

lich die Bevollmächtigung nur für die Beklagte zu 1) angegeben. Dies gilt selbst noch für den Schriftsatz vom 16.07.2020. Erst durch den Schriftsatz des Prozessbevollmächtigten der Beklagten vom 28.07.2020 ist die Zustellbevollmächtigung auch für den (richtig bezeichneten) Beklagten zu 2) mitgeteilt worden.

Auch die Zustellung an den Beklagten zu 2) persönlich war mit den in der Klage mitgeteilten Daten nicht möglich. Entgegen der zuletzt aufgestellten Behauptung der Klägerin, war die Zustellung an den Beklagten auch nicht vergessen worden, sondern es wurde eine Rücksprache mit der Klägerseite über die Zustellungsform für erforderlich gehalten. Hier ist es bei Auslandszustellungen grundsätzlich an dem Kläger die Wahl zwischen der auch ohne Übersetzung möglichen vereinfachten Zustellung auf dem Postwege mittels Einschreiben/Rückschein und der aufwendigeren Zustellung über die ausländische Empfangsstelle zu treffen. Welche Zustellungsart grundsätzlich mit größeren Verzögerungen einhergeht, ist kaum auszumachen. Bei förmlicher Zustellung wäre allerdings eine Übersetzung der Klage erforderlich gewesen, die im Zweifel zu Verzögerungen geführt hätte. Es ist auch davon auszugehen, dass die falsche Namensangabe nicht nur die rechtzeitige Postzustellung verhindert hat, sondern auch – so diese nicht vorher aufgefallen wäre – bei förmlicher Zustellung zur Fehlzustellung geführt hätte. Hier wäre es zweifellos an der Klägerin gewesen, der der richtige Name des Beklagten – im Gegensatz zu dem Gericht – bekannt war, die Klage von vorneherein rechtzeitig und sorgfältig auf Schreibfehler überprüft unter Mitteilung der gewünschten Zustellungsart einzureichen und damit eine »demnächst« erfolgende Klagezustellung zu ermöglichen. Die jetzt eingereichten Anlagen, die zweifellos bei rechtzeitiger Kenntnis eine reibungslose Zustellung ermöglicht hätten, lagen dem Gericht erstmals mit Schriftsatz vom 01.03.2021, also lange nach eingetretener Verjährung vor, ist die Zustellung unwirksam, kann Heilung wegen § 189 ZPO nur ex nunc eintreten.

Die Verjährung ist auch nicht gemäß § 203 BGB durch Verhandlungen gehemmt gewesen. Gemäß § 204 BGB gilt, dass in Falle zwischen dem Schuldner und dem Gläubiger schwebender Verhandlungen über den Anspruch oder die den Anspruch begründenden Umstände, die Verjährung gehemmt ist, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Die Verjährung tritt dann frühestens drei Monate nach dem Ende der Hemmung ein.

Selbst bei weiter Auslegung des Begriffs

des Verhandeln ist auch nach der seitens der Klägerin zuletzt zitierten Entscheidung des BGH (Urteil vom 19.12.2013, IX ZR 120/11) ist es erforderlich, dass der Verpflichtete sich auf Erörterungen einlässt. Dabei ist dem Schreiben der Bevollmächtigten der Klägerin vom 29.10.2019 nichts Anderes zu entnehmen, als dass die Beklagtenseite sich gerade nicht (mehr) auf Erörterungen eingelassen hat, demnach gerade nicht verhandelt hat, sondern die Regulierung bis dato offenbar abgelehnt hatte.

IV. Nach allem war die Klage mit den auf §§ 91, 101 Abs. 1, 708 Nr. 11, 711 ZPO beruhenden Nebenentscheidungen abzuweisen.