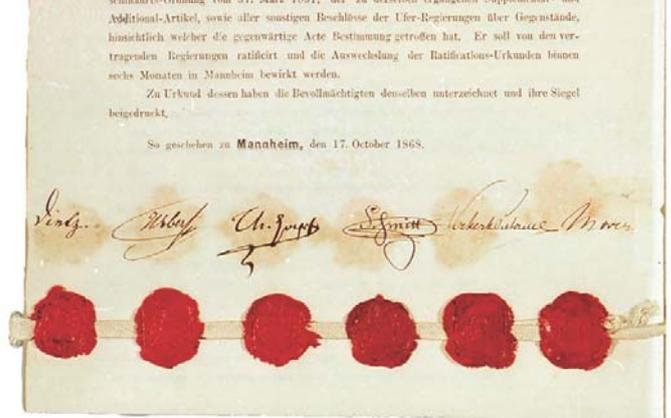


Verjährung von Feuerwehrkosten



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

§ 117 I Nr. 7 BinSchG ist weit auszulegen, er umfasst auch Sportboothavarien und alle vertraglichen und deliktischen Ansprüche gegen den Schiffseigner sowie gegen den Schiffsführer. Für diese sind die Schifffahrtsgerichte zuständig.

Das Tatbestandsmerkmal »Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung« im Sinne des § 117 I Nr. 7 BinSchG setzt nicht voraus, dass das Besatzungsmitglied an Bord oder das Schiff in Bewegung ist. Entscheidend ist, dass sich eine Schiffsgefahr aus dem Betrieb des Schiffes realisiert hat. § 117 I Nr. 7 BinSchG umfasst nicht nur nautisches Verschulden.

Das Entstehen eines Brandes an Bord einer Motoryacht ist unabhängig von der Ursache ein Schaden beim Betrieb des Schiffes, auch wenn die Yacht über mehrere Wochen im Yachthafen stillliegt, weil sich damit eine spezielle Gefahr aus dem Betrieb verwirklicht hat.

Hinweis-Beschluss des Schifffahrtsoberrichtes Hamm vom 19. Dezember 2023, Az.: I-27 U 96/23 (BSch) (Urteil des Schifffahrtsgerichtes Minden, Az.: 58 C 1/23 BSch).

Aus den Gründen:

A. I. 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 11.07.2027, die zu dieser Zeit im Yachthafen Hahlen in Minden/Hahlen lag, entstanden sein.

Zwei Mitglieder der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, M, D und N, 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 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.

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 ...

II. Das Amtsgericht Minden hat die Klage abgewiesen.

Es sei als Schifffahrtsgericht zwar sachlich und örtlich zuständig. Die Klage sei aller-

dings abzuweisen, da sämtliche der Klägerin etwaig zustehende Schadensersatzansprüche gemäß § 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 StGB, § 842 BGB, § 2 Abs. 1 S. 1 HaftPflG und § 2 Abs. 1 S. 2 HaftPflG jeweils i.V.m. § 119 SGB X bereits gemäß § 117 BinSchG verjährt seien und der Beklagte diese Einrede erhoben habe ...

B. Die zulässige Berufung ist nach § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO zurückweisungsreif.

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.

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht mit der Begründung abgewiesen, dass etwaige Ansprüche jedenfalls nach § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjährt sind.

1. 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 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.

Auszug aus dem Urteil erster Instanz vom 18. Juli 2023 d. Red.:

Gem. § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjähren Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung mit dem

Ablauf eines Jahres, wobei die Verjährung mit dem Schluss des Jahres beginnt, in dem die Forderung fällig geworden ist. Da etwaige Ansprüche der Klägerin bereits im Jahr 2017 fällig geworden waren, sind sämtliche Ansprüche seit dem Ende des Jahres 2018 verjährt. Eine Bezifferbarkeit des Schadens ist dabei nicht erforderlich, da es ausreicht, dass die Tatbestandsvoraussetzungen der Haftungsnorm eingetreten sind und eine Feststellungsklage erhoben werden kann (Holland, in: v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 117 Rn. 14). Die Regelung des § 117 Abs. 1 Nr. 7 ist dabei weit auszulegen (Holland, in: v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 117 Rn. 11). Die kurze Verjährungsfrist erfasst daher sowohl vertragliche als auch deliktische Ansprüche, selbst wenn diese verschuldensunabhängig sind (Holland, in: v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 117 Rn. 11).

Umfasst sind dabei auch sämtliche Ansprüche gegen den Schiffseigner-Schiffsführer, da dieser auch unter den Begriff der Schiffsbesatzung fällt (BGH NJW 1956, 381, 382; Holland, in: v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 117 Rn. 12 m.w.N.). Der Beklagte ist Eigentümer des Binnenschiffes und somit gem. § 1 BinSchG als Eigner anzusehen. Unerheblich ist dabei, dass er im Zeitpunkt des Unfalls nicht an Bord und das Schiff nicht in Bewegung war. Erfasst sind nämlich sämtliche Ansprüche gegen den Eigner aus dem Betrieb des Schiffes. Dies erfordert weder die Anwesenheit der haftenden Person noch eine Fortbewegung des Schiffes. In Abgrenzung zu Ansprüchen, die lediglich im Zusammenhang mit dem Schiff stehen, ist entscheidend, dass sich eine Schiffsgefahr realisiert hat. Dies kann auch der Fall sein, wenn Ladung gelöscht wird, während ein Schiff nicht in Bewegung ist (vgl. hierzu

Holland, in: v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 4 Rn. 25). In diesem Fall ist der Unfall aus dem Betrieb des Schiffes eingetreten, da die für den Unfall ursächliche Batterie unmittelbar dem Schiffsbetrieb selbst dient und nicht lediglich lose im Zusammenhang mit dem Schiff steht. Vielmehr ist sie für die Nutzung des Schiffes essentiell.

Ende des Einschubes d. Red.

2. 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.

Die Ausführungen des Amtsgerichts erweisen sich auch insoweit als zutreffend. § 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, 1 ZR 219/53, Urteil vom 18.11.1955). Der maßgebende 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, 1 ZR 219/53, Urteil vom 18.11.1955; Ramminger, 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).

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. 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.

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 vorhan-

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

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 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.

Mitteilung durch Rechtsanwalt
Dr. Dr. Lüsing, Hamburg

Anmerkung:

Das Schifffahrtsgericht Minden und ihm folgend das Schifffahrtsoberbergericht Hamm haben die Vorschrift über die kurze schifffahrtsrechtliche Verjährung in § 117 BinSchG in mehrfacher Hinsicht sehr weit ausgelegt. Damit liegen beide Gerichte auf einer Linie mit der langjährigen Rechtsprechung aller Schifffahrtsgerichte. Die Entscheidung ist sorgfältig und inhaltlich zutreffend begründet.

Aus dem Wortlaut des §§ 117 I Nr. 7 BinSchG ergibt sich nicht unmittelbar, dass der Schaden aus dem Betrieb des Schiffes entstanden sein muss. In der Vorschrift ist nur von einem »Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung« die Rede, sie stellt also nicht auf den Schiffsbetrieb, sondern auf die handelnde Person ab. Vom Wortlaut der Vorschrift wäre es also beispielsweise auch umfasst, wenn ein Besatzungsmitglied mit seinem Auto

gegen einen Baum fährt. Aus gutem Grund hat aber die Rechtsprechung mit Zustimmung aus der Literatur das Merkmal »Betrieb eines Schiffes« als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal der Vorschrift entwickelt, um Schäden aus dem Regelungsbereich der Vorschrift auszuklammern, die nicht aus, sondern nur im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes entstanden sind, das können zum Beispiel vertragliche Ansprüche des Charterers gegen den Schiffseigentümer sein (siehe dazu zutreffend v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Auflage, BinSchG § 117 Rn. 13).

Zu Recht stellen die Gerichte in den vorstehenden Entscheidungen klar, dass die Vorschrift selbstverständlich auch für Sportboote und nicht nur für die gewerbliche Schifffahrt gilt (dazu v. Waldstein/Holland, ebenda, BinSchG, § 1 Rn. 6). Interessant ist auch die sehr weite Auslegung der Vorschrift im Hinblick auf das ungeschriebene Tatbestandsmerkmal, aus dem Betrieb des Schiffes. Es liegt durchaus in Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung, dass der Ausbruch eines Brandes, jedenfalls wenn er durch wesentliche Ausrüstungsgegenstände des Bootes verursacht ist, aus dem Betrieb des Schiffes stammt und zwar selbst dann, wenn die entsprechende Einrichtung, vorliegend die Batterie, selbst nicht in Betrieb war, sondern lediglich an Bord. Denn für das Verschulden der Schiffsbesatzung kommt es nicht darauf an, ob es sich um ein nautisches Verschulden oder ein sonstiges Verschulden handelt. So ist zum Beispiel das Ausrüsterverschulden, das sind zum Beispiel Fehler bei der Wartung und Ausrüstung des Schiffes, selbstverständlich von der Vorschrift erfasst.

Völlig eindeutig ist, dass die Verjährungsvorschrift nicht nur Ansprüche gegen den Schiffseigner, sondern auch gegen den Schiffsführer erfasst, im vorliegenden Fall bestand insoweit Personenidentität.

Die Ausführungen zum materiellrechtlichen Grund der klägerseits behaupteten Haftung des Schiffseigners/Schiffsführers (also zum konkreten Verschulden) sind in beiden Entscheidungen sehr dünn. Die Klage wäre abgesehen von der Frage der Verjährung nur dann aussichtsreich, wenn für den Ausbruch des Brandes ein konkretes Besatzungsver schulden vorgetragen und bewiesen wäre. Dies könnten grundsätzlich zum Beispiel Wartungsfehler oder Überwachungsfehler sowie Einbaufehler sein. In derartigen Fällen eines selbständig ausbrechenden Brandes ist der Verschuldensnachweis in der Praxis seitens des Geschädigten häufig allerdings nur sehr schwer zu führen.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Hinweis-Beschluss des Schifffahrtsobergerichtes Hamm vom 19. Dezember 2023, Az.: I-27 U 96/23 (BSch) (Schifffahrtsgericht Minden, Az.: 58 C 1/23 BSch) vom 19. Dezember 2023

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht, den Richter am Oberlandesgericht und die Richterin am Oberlandesgericht

beschlossen:

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

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

Gründe:

A.

I.

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 11.07.2027, die zu dieser Zeit im Yachthafen Hahlen in Minden/Hahlen lag, entstanden sein.

Zwei Mitglieder der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, M, D und N, 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 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.

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 Rentenversiche-

rungskonten gestritten. Hierbei haben sie insbesondere darüber gestritten, welche Kenntnisse der Beklagte im Einzelnen hinsichtlich des 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.

II.

Das Amtsgericht Minden hat die Klage abgewiesen.

Es sei als Schifffahrtsgericht 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 StGB, § 842 BGB, § 2 Abs. 1 S. 1 HaftPflG und § 2 Abs. 1 S. 2 HaftPflG jeweils i.V.m. § 119 SGB X bereits gemäß § 117 BinSchG verjährt seien und der Beklagte diese Einrede erhoben habe.

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.

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 Landung gelöscht werde, während ein Schiff

nicht in Bewegung sei. Auch vorliegend sei der Unfall aus dem Betrieb des Schiffes eingetreten, da die für 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.

Gegen die Abweisung der Klage wendet sich die Klägerin mit der Berufung.

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 – unstrittig – 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.

Die Klägerin hat angekündigt, zu beantragen,

unter Abänderung des angefochtenen Urteils,

1. den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

2. den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin weitere € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

3. festzustellen, dass der Beklagte zum Ersatz weiterer, vom Leistungsantrag zeitlich nicht umfasster, Leistungen sowie des Beitragsausfalles im Rentenversicherungskonto des Herrn N, geb. am

aus dem Unfall vom 11.07.2017 verpflichtet ist,

4. festzustellen, dass der Beklagte zum Ersatz weiterer, vom Leistungsantrag zeit-

lich nicht umfasster, Leistungen sowie des Beitragsausfalles im Rentenversicherungskonto des Herrn • D, geb. am aus dem Unfall vom 11.07.2017 verpflichtet ist.

Der Beklagte hat angekündigt, zu beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

B.

Die zulässige Berufung ist nach § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO zurückweisungsreif.

Die Berufung hat nach einstimmiger Überzeugung des Senats offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Die Rechtsache 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.

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht mit der Begründung abgewiesen, dass etwaige Ansprüche jedenfalls nach § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjährt sind.

1.

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 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.

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.

Die Ausführungen des Amtsgerichts erweisen sich auch insoweit als zutreffend. § 117 Abs. 1 Nr. 7 erfasst u. a. »Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung«. Der Anwendungs-

bereich dieser Regelung ist weit zu verstehen (vgl. dazu bereits: BGH, 1 ZR 219/53, Urteil vom 18.11.1955). Der maßgebende 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, 1 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).

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. 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.

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

Soweit die Klägerin darauf verweist, dass kein nautisches Verschulden vorliegt, kommt es angesichts dessen hierauf nicht an. Entgegen ihrer Beurteilung er-

gibt 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 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.