

Rn. 19a m.w.N.). Hier ist zu berücksichtigen, dass es an substantiiertem Vorbringen der für ein Mitverschulden darlegungspflichtigen Beklagten fehlt, welcher Drittstaat zur Übernahme bereit gewesen wäre und die Anforderungen im Bescheid des Veterinär- und Einfuhramtes der Freien und Hansestadt Hamburg vom 31.07.2018 erfüllt hätte, was ebenso für eine Rücksendung der Waren gilt. Hinzu kommt, dass die G ... zur Schadensfeststellung und zur Schadenshöhe das aus zahlreichen Transportrechtsfällen dem Gericht bekannte Sachverständigenbüro B ... beauftragt hat und der Sachverständige H ... dem eindeutigen Ergebnis gelangt ist, dass seine Restwertrecherchen keinen zu erzielenden Erlös bzw. keine wirtschaftliche Verwertungsmöglichkeit der Sendung ergeben haben und die Gelatine als Totalschaden zu bewerten und entsprechend den Vorgaben zu entsorgen ist. Dass sich die G ... an dieser sachverständigen Beurteilung orientiert hat, kann ihr nicht als Obliegenheitsverletzung gegen die Pflicht zur Schadensminderung angelastet werden. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte selbst am 19.10.2018 den Antrag auf Zerstörung von Wren ohne Verbleib von Abfällen gestellt hat. Wenn die Sendung tatsächlich noch einen erheblichen Restwert aufgewiesen haben sollte, ist nicht verständlich, weshalb sie die Vernichtung der Ware beantragt hat, jedenfalls kann sie nunmehr nicht der Klägerin vorhalten, dass die restliche Speisegelatine nicht zurückgesandt oder in einen Drittstaat verkauft wurde.

(2) Hinzu kommen die im Gutachten H ... vom 10.01.2019 als schadensbedingt bestätigten weiteren Kosten für die Seefracht, Reederei, Demurrage, Entladung, Zollabfertigung etc. i.H.v. 9.903,91 € und für die Entsorgung mit 3.098,00 €.

Die Einwände der Beklagten zu einzelnen Schadenspositionen sind unbegründet.

Auf die Haftungsbegrenzung nach Ziff. 23.1.2 ADSp 2016 – 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm – kann sich die Beklagte nicht berufen, da wie ausgeführt – von einem qualifizierten Verschulden nach 27.2 ADSp 2016 i.V.m. § 435 HGB auszugehen ist (s.o. 1.2.c.aa). Daher greift auch die Vorschrift des § 432 Satz 2 HGB, wonach weiterer Schaden über die Frachtkosten, öffentlichen Abgaben und sonstigen Kosten aus Anlass der Beförderung nicht zu ersetzen ist, nicht ein, was insbesondere auf die unstreitig schadensbedingten Entsorgungskosten i.H.v. 3.098,00 € und die Kosten für die Beauftragung des Sachverständigenbüros B ... i.H.v. 1.547,25 € zutrifft.

Soweit die Beklagte die Erforderlichkeit der Lagerkosten bestreitet, wird verkannt, dass nach dem 2. Nachtrag zum Gutachten vom 10.01.2019 der Sachverständige H ... nicht die von der Klägerin zunächst geltend gemachten Lagerkosten bis 09.11.2018 (Tag der Vernichtung der Waren) akzeptiert hat, sondern nur Lagerkosten bis 15.09.2018 und auch mit der Klageforderung nur bis zu diesem Zeitpunkt Lagerkosten verlangt werden. Dies ist eine für die Beklagte günstige Abrechnung, da die Staatsanwaltschaft Hamburg erst am 21.09.2019 mitgeteilt hat, dass die Ware von ihr als Beweismittel nicht mehr benötigt wird und die Beklagte selbst erst am 19.10.2019 die Vernichtung der Güter beim Hauptzollamt Hamburg-Hafen beantragt hat.

(3) Hinzu kommen die im 1. und 2. Nachtrag zum Gutachten H ... vom 10.01.2019 als schadensbedingt bestätigten weiteren Kosten i.H.v. 480,39 € und 1.393,50 € für die

Nachverzollung, für Transportkosten zur Entsorgungsstelle, für Gebühren des Veterinär- und Einfuhramtes, für Lagerkosten vom 01.09. – 05.09.2019 und für die Kosten der zollamtlichen Vernichtung. Die Beklagte hat zu den einzelnen Positionen keine Einwände erhoben.

d. Der Anspruch der Klägerin ist nicht verjährt.

Entgegen der Auffassung der Klägerin sind die Streithelferinnen Ziff. 2 und Ziff. 3 berechtigt und verstoßen nicht gegen § 67 ZPO, wenn sie materielle Einreden der Hauptpartei, wozu die Einrede der Verjährung zählt, geltend machen (vgl. OLG München NJW-RR 1998, 420, 422; Zöller/Althammer, ZPO; 33. Aufl., § 67 Rn. 11).

Der Anspruch der Klägerin ist jedoch nicht verjährt. Da die Beklagte ein qualifiziertes Verschulden trifft, gilt gem. § 439 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 2 HGB die Verjährungsfrist von drei Jahren ab dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden sollen. Hier sollte die Ware am 15.06.2018 bei der Empfängerfirma in Haderslev/Dänemark abgeliefert werden, so dass durch die Zustellung der Klage am 28.08. 019 die Verjährung rechtzeitig gem. § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt wurde.

Aber auch wenn die Verjährungsfrist von einem Jahr gem. § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB anwendbar sein sollte; wäre der Anspruch der Klägerin nicht verjährt, da die Beklagte unstreitig bis 11.08.2019 auf die Einrede der Verjährung verzichtet hat und durch die am 08.08.2019 eingegangene Klage, die demnächst nach § 167 ZPO nach rechtzeitiger Einzahlung des Gerichtskostenvorschusses zugestellt wurde, die Verjährung rechtzeitig gem. § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB gehemmt wurde. Schließlich war die Verjährungsfrist zwischenzeitlich auch gem. § 439 Abs. 3 Satz 1 HGB gehemmt, da die G ... die Beklagte mit Schreiben vom 02.08.2018 haftbar gemacht hat und der Anspruch durch die Versicherung der Beklagten erst am 25.06.2019 zurückgewiesen wurde.

[...]

Einsender: Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

§ 81 VVG

Es begründet den Vorwurf eines grob fahrlässigen Verhaltens des Bootsführers und rechtfertigt eine Kürzung der Versicherungsleistung um 80 %, wenn ein Bootsführer seinen Kurs über eine in der Seekarte eingezeichnete Untiefe legt und trotz Gefahrzeichen, eingeschaltetem Echolot und bei guter Sicht, seine Geschwindigkeit nicht anpasst oder ganz abstoppt, um sich rechtzeitig vergewissern zu können, die Untiefe nicht zu überfahren.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Neubrandenburg, Urteil vom 14.04.2021 – 3 O 537/19

Die Parteien streiten um Ansprüche aus einer Wassersportkaskoversicherung.

Zwischen den Parteien bestand für die Motoryacht des Klägers ... ein Wassersportkasko-Versicherungsvertrag, für den die Beklagte dem Kläger den als Anlage K 1 in Kopie vorgelegten Versicherungsschein erteilt hat.

Am 23.08.2019 kam es auf dem vom Kläger beabsichtigten Törn, von Greifswald aus zum ca. 17 Seemeilen nordöstlich gelegenen Hafen Thiessow, bei sonnigen Wetter, klarer Sicht und leichter bis schwacher Brise zum Untergang der Motor-yacht des Klägers.

Der Kläger behauptet, dass er den Törn am Vortrag seemännischer Sorgfalt entsprechend vorbereitet habe, wobei er sich insbesondere über die Untiefen, Wetter, etc. informiert habe. Für die Routenplanung habe er die Seegebietskarte BSH Nr. 1511, eine Papierkarte im Format Din A2, welche er auch an Bord mitgeführt habe, genutzt. Mittels der auf einem iPad Mini betriebenen iOS-Navigationssoftware NAVIONICS in der aktuellsten Version habe er einen sicheren Kurs berechnet. Die Software habe die spezifischen Parameter des konkreten Bootstyps, die er, der Kläger, bereits bei Erwerb der Software ca. 6 Monate zuvor eingegeben und vor Kursberechnung erneut überprüft habe, berücksichtigt. Seine Motoryacht habe einen Tiefgang von 0,90 Metern. Sicherheitshalber habe er deshalb eine Mindesttiefe von 2,00 m vorgegeben. Damit seien die im Seegebiet vorkommenden geringen Pegelschwankungen ausreichend berücksichtigt worden. Den von der Software berechneten Kurs habe er anhand der Papierkarte überprüft.

Während der gesamten Fahrt habe er die Flybridge nicht verlassen, Ausguck gehalten, dabei den Kurs über die Navionics-Software auf dem iPad kontrolliert und den an Bord befindlichen GPS-Kartenplotter als Umgebungskarte genutzt sowie die Wassertiefe über das an Bord installierte Echolotgerät überwacht. Er sei sich sicher, den programmierten Kurs laut Anzeige auf dem iPad genau gehalten zu haben.

Er erinnere sich, dass er das Sichtzeichen »Ariadne« gesichtet habe, sei sich aber nicht mehr sicher, ob er das Zeichen an Steuerbord tatsächlich habe liegen lassen. Danach habe er den programmierten Kurs weiter gehalten und nach der Gefahrentonne »Groß Stubber West« gesucht, sie aber nicht gesichtet. Obwohl er zuvor eine Abnahme der Wassertiefe nicht festgestellt habe, sei es schließlich zu einer Grundberührung gekommen, die einen Motor-bzw. Antriebsschaden und Wassereinbrüche verursacht habe. Bei dem Versuch dennoch noch aus eigener Kraft den nächsten Hafen zu erreichen, sei die Motoryacht schließlich gesunken.

Die bedingungsgemäß zu leistende Entschädigungssumme habe die Beklagte zutreffend mit einem Betrag i.H.v. 232.806,87 € angegeben, jedoch die Auffassung vertreten, zur Kürzung der Leistung mit einer Kürzungsquote von 40 % berechtigt zu sein. Darauf aufbauend habe die Beklagte ihm mit einem Betrag i.H.v. 32.806,87 € von den Bergungskosten freigestellt und nur weitere 101.877,25 € an ihn, den Kläger, ausgezahlt.

Die Beklagte sei jedoch zu einer Leistungskürzung nicht berechtigt.

Die Beklagte habe kein Recht auf Leistungskürzung, insbesondere nicht mit einer Kürzungsquote von 40 %, denn sein Verhalten sei allenfalls als einfach fahrlässig zu qualifizieren, wodurch ein Leistungskürzungsrecht der Beklagten nicht begründet werde.

Die Beklagte [...] vertritt die Rechtsauffassung, dass der Kläger den Versicherungsfall nicht nur grob fahrlässig verursacht

habe, sondern die vorliegenden Umstände auch eine Kürzung der Versicherungsleistung auf 0 rechtfertige und der Kläger deshalb verpflichtet sei, das bereits Erhaltene im vollen Umfang wieder zurückzuzahlen.

Die vom Kläger verwandte App/Software Navionics habe eine direkte Reiseroute errechnet, welche sowohl über die mit »Steine« markierte Untiefe mit einer Wassertiefe von gerade mal 2,70 m, als auch über die streitgegenständliche Untiefe »Groß Stubber« geführt habe.

Bei sorgfältiger Beachtung des Plotters/Echolots hätte der Kläger daher zwingend bereits beim Überfahren der ersten, mit dem Wort »Steine« gekennzeichneten Untiefe nicht nur feststellen müssen, dass sich die Wassertiefe gefährlich vermindert habe. Insbesondere unter Berücksichtigung, dass der Kläger eine Bootstiefe von zwei Metern eingestellt haben will. Daher hätte er unter Berücksichtigung der Daten der Seekarte und der App/Software Navionics feststellen müssen, dass er in direkter Linie auf die Untiefe »Groß Stubber« zugefahren sei. Die streitgegenständliche Untiefe sei zudem mit einer über hunderte Meter sichtbaren Gefahrenbarke ausgewiesen, welche auch (magnetisch) per Radar, pp. erfasst werde.

Somit sei der Kläger in positiver Kenntnis, dass der in der App/Software Navionics ausgewiesene Kurs nicht nur über die mit dem Wort »Steine« bezeichnete Untiefe, sondern in direkter Linie auch über die streitgegenständliche Untiefe »Groß Stubber« führe, unter Passieren der Tonne »Ariadne«, unter Anzeigen der mit »Steine« markierten Untiefe im Plotter und Echolot, bei klarer und ungetrübler Sicht, am helllichten Tag, trotz über hunderte Meter sichtbarer Gefahrenbarke, mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten ohne die Geschwindigkeit zu mindern, ohne je vom Kurs abzuweichen bzw. sich über den einzuhaltenden Kurs zu vergewissern »ungebremst« auf die streitgegenständliche Untiefe »Groß Stubber« aufgelaufen. Dies werde auch belegt durch die als Anlage B 5 begebenen sogenannten AES Daten der streitgegenständlichen Reise, welche sie, die Beklagte, ausschließlich des als Anlage B 6 abgereichten Schreibens des Sachverständigen Zucker erst am 09.10.2019 acht Tage nach dem als Anlage K 4 abgereichtem Regulierungsschreiben erhalten habe. Aus den vorgenannten Gründen habe sie mit Schriftsatz vom 07.11.2019 auch die Anfechtung der Regulierungsentscheidung erklärt, da das Verhalten des Klägers nur als leichtfertig, wenn nicht sogar als bedingt vorsätzlich qualifiziert werden müsse.

Soweit der Kläger unter multiplen Verstoß gegen die Sicherheitsbestimmung für den Seeverkehr und allgemein anerkannte seemännische Sorgfaltspflichten verstoßen habe, sei sein Mitverschulden nicht nur mit 40 %, sondern mit 100 % zu qualifizieren.

[...]

Entscheidungsgründe

Die Klage ist nicht, die Widerklage im aus dem Urteilstenor ersichtlichen Umfang begründet.

Im vorliegenden Fall hat sich unstreitig eine versicherte Gefahr (auf Grund laufen und dadurch bedingtes Sinken der streitgegenständlichen Yacht) i.S.v. Nr. 3.1 der für das streitgegenständliche Versicherungsverhältnis maßgeblichen

Bedingungen für die Kasko-Versicherung von Wassersportfahrzeugen, Stand 01.01.2008 (Anlage K2) verwirklicht. Im Versicherungsvertrag haben die Parteien für den Fall des Totalverlustes eine Versicherungssumme i.H.v. 200.000,00 €, abzüglich des Restwerverlöses, zzgl. Bergungskosten vereinbart. Auch hinsichtlich der streitgegenständlichen Schadensbeträge besteht zwischen den Parteien kein Streit.

Auf der Grundlage von Nr. 13.2 der o.g. Bedingungen für die Kasko-Versicherung von Wassersportfahrzeugen ist der Versicherer analog der Regelung des § 81 VVG *»nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer oder der Fahrzeugführer den Versicherungsfall vorsätzlich herbei – führt. Führt der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbei; so ist der Versicherer berechtigt, seine Leistungen in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen.«*

Aufbauend hierauf ist die Beklagte und Widerklägerin im vorliegenden Fall zu einer Kürzung ihrer Leistungen um 80 % berechtigt.

Unter Zugrundelegung der diesbezüglichen Sachverhaltsdarstellung des Klägers und seiner Anhörung als Partei hierzu, ist zur ausreichenden Überzeugung des Gerichts zunächst zwar davon auszugehen, dass der Kläger, der hierzu erforderlichen seemännischen Sorgfalt entsprechend, eine grundsätzlich ausreichende Reisevorbereitung durch Planung der Fahrtroute vorgenommen hat und insoweit nicht nur Kenntnis über die auf der ausgesuchten Route befindliche Untiefe »Groß Stubber West« erlangt hatte, sondern auch, dass er die dort befindliche Gefahrenzone mit ausreichendem Abstand westlich umfahren müsse. Die geplante Route berücksichtigte diese Besonderheiten so, dass bei Einhalten der geplanten Route, der dem Verfahren zugrundeliegende Schadensfall nicht eingetreten wäre.

Ebenso ist davon auszugehen, dass der Kläger in der von ihm behaupteten Art und Weise auch Ausguck gehalten hat.

Dennoch ist unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Umstände im Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme zweifelsfrei davon auszugehen, dass der Kläger als Versicherter im vorliegenden Fall die ihm bei einer derartigen Gefahrenlage objektiv obliegende erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlichem Maße außer acht gelassen hat und ihm dabei subjektiv ein erheblich gesteigertes Verschulden zur Last zu legen ist. Dementsprechend ist für ihn, da der eingetretene Schaden auch kausal auf dieses Verhalten zurückzuführen ist, das Vorliegen von grober Fahrlässigkeit im o.g. Sinne festzustellen.

Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt, schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht anstellt und das nicht beachtet, was im konkreten Fall jedermann einleuchten musste. Für Führer von Wassersportfahrzeugen ist dabei insoweit als Maßstab, die Sorgfalt zugrundelegen, die von einem Führer von Wassersportfahrzeugen, üblicherweise in einem solchen Fall erwartet werden darf.

Im vorliegenden Fall war es dem Kläger, wie er selbst einräumt, bewusst, dass er auf seiner geplanten Route nach Passieren des Sichtzeichens »Ariadne« mit seiner Motoryacht in einen Bereich des Greifswalder Boddens einfahren wird, in dem der letztlich eingetretene Schadensfall wegen der vor-

handenen Untiefe »Groß Stubber West«, falls er abweichend von seiner Planung in den Bereich östlich von der diese Untiefe kennzeichnenden Gefahrentonne einfahren sollte, so sehr wahrscheinlich ist, dass er ein Solches auf jeden Fall verhindern muss.

Dennoch ist er, wie die Beweisaufnahme zweifelsfrei ergeben hat, bereits abweichend von seiner Reiseplanung statt westlich, östlich an dem Seezeichen »Ariadne« vorbeigefahren, ohne die Abweichung zu bemerken, obwohl er insoweit behauptet, dass die Navigationssoftware auf seinem iPad die ganze Zeit über angezeigt habe, dass er noch genau auf der von ihm vorgegebenen Route sei. Zwar kann eine solche Unachtsamkeit isoliert betrachtet noch dahinstehen, da eine Solche allein auch noch nicht schadensursächlich geworden ist. Spätestens aber aus der Kenntnisnahme des Passierens von »Ariadne« ergab sich für den Kläger die gesteigerte Verpflichtung seine weitere Fahrweise so einzurichten, dass er absichert, zu verhindern in den Bereich der Untiefe einzufahren.

Dabei musste er zunächst sowohl berücksichtigen, dass aus seiner Fahrtrichtung gesehen, einerseits die diese Untiefe markierende Gefahrentonne sich mehrere hundert Meter westlich von der Untiefe selbst befindet, als auch andererseits, dass der räumliche Beginn der Untiefe selbst für ihn näher lag als die Gefahrentonne. Zudem hatte der Kläger Kenntnis darüber, dass zwischen dem Seezeichen »Ariadne« und der Gefahrentonne »Groß Stubber West« nur eine Entfernung von 2-3 Seemeilen liegt.

Da der Kläger zudem mit einer weiterhin nicht verminderten Geschwindigkeit von 20 Knoten und zur Überwindung dieser Entfernung nur eine Zeit von ca. 6 Minuten erforderlich war, kann seine ungebremste Weiterfahrt spätestens ab der Hälfte der Zeit, nur als grob fahrlässig im oben genannten Sinne eingeordnet werden.

Dies deshalb, da er, obwohl bei dem vorhandenen äußeren Bedingungen und somit einer grundsätzlichen Sichtweite, die deutlich über der Entfernung zwischen beiden Seezeichen lag, die Gefahrentonne noch nicht wahrgenommen hatte, diese bei einer Fahrt tatsächlich auf der geplanten Route zu diesem Zeitpunkt unzweifelhaft aber schon hätte sichtbar sein müssen.

Der Kläger jedoch ist trotz Kenntnis der o.g. Fakten und somit auch des Risikos einer Grundberührung bei Einfahren in den Untiefenbereich, ungebremst weiter gefahren, obwohl er die Gefahrentonne nicht sah und es bei einer solchen Situation unzweifelhaft der seemännischen Sorgfalt entsprochen hätte, dass Boot ggf. gänzlich aufzustoppen bis er entweder die Lage der Gefahrentonne mit bloßen Auge bzw. zumindest mit Fernglas konkret wahrgenommen oder ansonsten seine konkrete Position anderweitig eindeutig geklärt hätte.

Er ist hier weitergefahren, obwohl die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts des schließlich eingetretenen Schadens eindeutig so groß war, dass es ohne weiteres nahelag, dass es zur Vermeidung des Versicherungsfalles eines anderen Verhaltens bedurft hätte.

Sein Verhalten in diesem Zusammenhang kann, entgegen der vom Kläger hierzu vertretenen Auffassung, auch in keiner Weise als Augenblicksversagen gewertet werden, sondern es stellt sich eindeutig, als eine besonders schwerwiegende Ver-

letzung der von einem Führer von Wassersportfahrzeugen in einem solchen Fall erforderlichen Sorgfalt dar. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Sorgfaltspflichtverletzung schadensursächlich geworden ist, kann das Handeln des Klägers eindeutig nur als grob fahrlässig gewertet werden.

Dies bereits unabhängig davon, dass der Kläger offensichtlich ebenso das von ihm betriebene Echolot nicht beachtet hat, da ihm ansonsten vor der streitgegenständlichen Grundberührung auch die zunehmende Verringerung der Wassertiefe nicht unbemerkt hätte bleiben können.

Da der Kläger den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat, ist die Beklagte als Versicherer u.a. aus § 81 Abs. 2 WG berechtigt, ihre Leistungen in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen.

Bei der Bemessung der Leistungskürzung ist danach zu fragen, wie nah die grobe Fahrlässigkeit beim bedingten Vorsatz oder aber bei der einfachen Fahrlässigkeit lag (vgl. die Begründung zum Regierungsentwurf zu § 81 WG n.F., BT-Drucks. 16/3945, S. 80). Die genaue Bestimmung fußt für jeden Einzelfall auf einer Bewertung der konkreten, auf die Schwere des Verschuldens bezogenen Gesamtumstände. Bemessungskriterien sind vor allem das Gewicht der objektiven Pflichtverletzung, also die objektive Bedeutung der verletzten Pflicht für die Vermeidung des Risikos, das Gewicht, die Dauer und die Offenkundigkeit des Verstoßes und die Vorhersehbarkeit seiner Folgen, außerdem der konkret erforderliche Aufwand für die Pflichterfüllung einerseits und die Höhe des drohenden Schadens andererseits (OLG Saarbrücken, Urt. v. 26.01.2011, Az.: 5 U 356/10).

Nach diesen Maßstäben erachtet die Kammer im vorliegenden Fall zwar eine Leistungsreduzierung auf null nicht für gerechtfertigt, jedoch eine solche um 80 %.

Obwohl der Kläger Kenntnis hatte, dass er sich in einem Gefahrengebiet befand, welches von ihm eine besondere Aufmerksamkeit erforderte, stellte er sein Verhalten hierauf nicht ein, sondern erhöhte kontinuierlich durch die Fortsetzung der ungebremsten Fahrt das Risiko für den schließlich eingetretenen Schadensfall. Dies ist letztlich so gravierend schadensursächlich geworden, dass dieses Verhalten für die Bemessung der Leistungskürzung nahezu in dem Bereich des bedingten Vorsatzes einzuordnen wäre.

Zu berücksichtigen ist jedoch aber ebenso, dass das schadensursächliche Verhalten des Klägers auch dadurch beeinflusst worden ist, dass er durch die Anzeige der Navigationssoftware auf seinem iPad bedingt, irrtümlich davon ausging, tatsächlich auf dem direkten Kurs auf die Gefahrenzone »Großer Stubber West« zu sein. Zwar war dem Kläger bewusst und bekannt, dass eine solche Navigationssoftware zur Navigation nur unterstützend eingesetzt werden soll und insoweit keine Gewähr für die Richtigkeit besteht. Dennoch kann für die Bewertung seines Verschuldens nicht unberücksichtigt bleiben, dass er durch diese unter Sportschiffern nicht unübliche Navigationshilfe dahingehend abgelenkt war, dass er fehlerhaft davon ausging, dass das auf dem iPad Angezeigte der Realität entsprach.

Bei zusammenhängender Würdigung der vorgenannten Umstände ist eine Leistungskürzung um 80 % sowohl angemessen, als auch ausreichend.

Somit ist kann die Klage nur abgewiesen werden und die Widerklage, die die Rückforderung des bereits gezahlten Leistungsanteils zum Gegenstand hat, nur insoweit Erfolg haben, soweit dem Kläger 20 % verbleiben, während er den Rest an die Beklagte als ungerechtfertigte Bereicherung zurückzugewähren hat.

[...]

Einsender: Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

Andere Rechtsfragen

§§ 91 Abs. 1 Satz 1, 103 ff. ZPO

1. Die Kosten der Übersetzung der Klageschrift und der Klageerwiderung sind einer obsiegenden ausländischen Prozesspartei grundsätzlich auch dann zu erstatten, wenn der streitgegenständliche Vertrag ca. 15 Jahre vor Klageerhebung in deutscher Sprache geschlossen und die Anwendbarkeit deutschen Rechts vereinbart worden ist.

2. Mit dem bestrittenen Einwand, ihm sei bei Vertragsschluss zugesagt worden, das gesamte Verhältnis der Parteien vollziehe sich auch im Falle streitiger Auseinandersetzung in deutscher Sprache, kann der Kostenschuldner im Verfahren nach §§ 103 ff. ZPO nicht gehört werden.

OLG Nürnberg, Beschl. v. 16.07.2020 – 8 W 2303/20

(Vorinstanz: LG Nürnberg-Fürth, Beschl. v. 04.05.2020 – 11 O 3157/19)

I.

Die Parteien streiten über die Erstattungsfähigkeit von Übersetzungskosten.

Mit Schriftsatz vom 25.05.2019 erhob der Kläger gegen die Beklagte, ein in Dublin/Irland ansässiges Versicherungsunternehmen in der Rechtsform einer Designated Activity Company (DAC), vor dem Landgericht Nürnberg-Fürth Klage auf Zahlung von 76.486,91 € nebst Erstattung vorgegerichtlicher Rechtsanwaltskosten. In der Klageschrift war die spätere Prozessbevollmächtigte der Beklagten genannt und an diese erfolgte zunächst die Zustellung der Klageschrift. Die Beklagtenvertreterin erklärte jedoch mit Schriftsatz vom 19.06.2019, dass keine Prozess- oder Zustellungsvollmacht bestehe und lehnte die Entgegennahme der Klageschrift ab. Daraufhin veranlasste das Landgericht eine Zustellung der Klage an die Beklagte auf dem Postwege ohne Übersetzung der zuzustellenden Dokumente. Diese Zustellung erfolgte am 10.07.2019. Anschließend zeigte die Beklagtenvertreterin, eine in Köln ansässige Partnerschaftsgesellschaft mbB, mit Schriftsatz vom 07.09.2019 die Prozessvertretung der Beklagten an.

Mit rechtskräftigem Endurteil vom 17.01.2020 wies das Landgericht die Klage ab und verurteilte den Kläger zur Tragung der Kosten des Rechtsstreits.

Unter dem 18.02.2020 beantragte die Beklagte, gegen den Kläger Kosten in Höhe von insgesamt 6.836,76 € festzu-