

die **Beklagte** auf Frachtlohn für die unstrittig allesamt im Jahr 2017 durchgeführten Transporte verjährt sind.

[31] Daran ändert auch der Einwand der Beklagten nichts, die Beklagte habe sich erst kurz vor Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist auf die (angeblich) fehlenden Unterlagen berufen und die Klägerin dadurch in die Verjährung laufen lassen. Denn es ist nicht Aufgabe des Schuldners den Eintritt der Verjährung zu hindern. Vielmehr muss sich die Klägerin um die rechtzeitige Geltendmachung von Ansprüchen bemühen. Bei der einjährigen Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 S. 1 HGB bzw. des Art. 32 Abs. 1 S. 2 CMR handelt es sich darüber hinaus um die Regelverjährungsfrist, sodass der Verjährungseintritt für die Klägerin auch nicht überraschend kam.

[32-33] [Kosten, Vollstreckbarkeit]

[34] Die Revision war nicht zuzulassen, da Revisionsgründe nicht vorliegen. Insbesondere weicht der Senat nicht von einer Entscheidung des BGH oder eines anderen Oberlandesgerichts ab. Die Entscheidung des OLG Düsseldorf, I-18 U 124/13, BeckRS 2015, 17874 betrifft – wie oben unter 1 b bb dargelegt – einen anders gelagerten Sachverhalt. Im Übrigen konnte der Senat die vom OLG Düsseldorf ventilerte Frage der Rechtsmissbräuchlichkeit der Zahlungsverweigerung offen lassen, da es darauf – wie im Ergebnis auch im Fall des OLG Düsseldorf (vgl. dort Rdnr. 48) – im streitgegenständlichen Fall nicht ankam. ■

6 Haftung des Ausrüsters aus Zusammenstoß

BGB § 203, § 204 Abs. 1 Nr. 1; BinSchG § 2 Abs. 1, § 7, § 92 b, § 92 f, § 118 Abs. 1; ZPO § 189

1. Eine vorgerichtliche „rügelose Einlassung“ zur Passivlegitimation ist nicht geeignet, einen Anspruch gegen die betreffende Person zu begründen. (Rn. 19)

2. Die Darlegungs- und Beweislast für alle Umstände, die die Ausrüstereigenschaft begründen, trägt grundsätzlich derjenige, der einen Ausrüster als solchen in Anspruch nimmt. Die Beurteilung der Ausrüstereigenschaft richtet sich dabei nicht nach einer formalen Rechtsposition, sondern nach der tatsächlichen Verwendung des Schiffes zur Binnenschiffahrt gleich einem Schiffseigner. Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins gelten nicht. (Rn. 20)

3. Der Verwender des Schiffes ist nur dann Ausrüster (§ 2 Abs. 1 BinSchG), wenn der Schiffsführer in seinen Diensten steht, also von ihm abhängig ist und seinem Direktionsrecht unterliegt. (Rn. 21)

4. Eine Haftung als „Schein-Ausrüster“ gibt es nur im rechtsgeschäftlichen Bereich, nicht aber im Rahmen der Haftung aus unerlaubter Handlung, insbesondere für Havarieforderungen. (Rn. 21)

5. Für ein Verhandeln im Sinne des § 203 BGB ist es erforderlich, dass der Verpflichtete sich auf Erörterungen einlässt. Hieran fehlt es, wenn die Haftung durchgehend abgelehnt wird. (Rn. 35) (Leitsätze der Redaktion)

AG Bremen (Schiffahrtsgericht), Urteil vom 12. März 2021 – 11 C 1/20

Zum Sachverhalt: [1] Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche aus übergegangenem Recht ihres Versicherungsnehmers in der Wassersportkaskoversicherung, des Eigners der Motoryacht „M. M.“, ...aus einem behaupteten Anfahrtschaden geltend, der während

der Liegezeit der Yacht an ihrem Stammliegeplatz in der Lesum bei der Bootswerft ... entstanden und am 13. oder 14.6.2018 bemerkt worden sein soll. Verursacher soll das niederländische Baggerschiff M/S „A. C.“ gewesen sein.

[2] Die Klägerin behauptet, Eignerin der „A. C.“ 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 B. [Streitverkündete] mit Baggearbeiten 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.

[3] 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 „A. C.“ im backbordseitigen Heckbereich am 12.6.2018 um 0:43 Uhr verursacht worden. Die Anfahrt 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 Sch. die Schadensverursachung gleichfalls festgestellt. Für die Instandsetzung seien Reparaturkosten von 63.844,57 EUR laut Kostenvoranschlag (58.446,53 EUR laut Rechnung) und Sachverständigenkosten von 6.609,86 EUR angefallen. Sie habe den Eigner mit einer Versicherungsleistung von 53.252,09 EUR entschädigt.

[4-5] [Anträge]

[6] Die Beklagten bestreiten, dass Baggerschiff „A. C.“ die Motoryacht stillliegend angefahren hat. Die Anfahrspuren an der Motoryacht stammten auch nicht von der „A. C.“; zudem müsse bestritten werden, dass diese nicht bereits vor dem 11. Juni 2018 vorhanden waren. Dass die in dem Abschlussbericht aufgeführten Schäden durch die Anfahrt 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.

[7] Eigentümerin der „A. C.“ sei die [Nebenintervenientin zu 1)], der das Schiff gehöre im Sinne des § 2 Abs. 1 BinSchG. Zur Binnenschiffahrt verwende das Schiff durch [Nebenintervenientin zu 2)], die das Schiff bemanne und Ausrüster sei. Das Schiff sei weiter versichert über ... 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 „A. C.““ anerkannt worden. Die Schadenaufnahme stehe stets unter dem Vorbehalt „soweit eine Haftung dem Grunde nach bestehe“, die Vertretungsanzeige behalte keine Zugeständnisse zu Eignerschaft, Ausrüstereigenschaft, Schiffsführer. Die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der Klage („...“) müsse sich allein die Klägerin zurechnen.

[8] Schließlich seien Ansprüche gegen den Schiffsführer I. v. S. und den Ausrüster ... B. V. seit 14.6.2020 verjährt, hätte es die behauptete Anfahrt gegeben.

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

Aus den Gründen: [10] Die zulässige Klage ist nicht begründet.

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

[12] I. Es bedarf deshalb keiner weiteren Aufklärung über Einzelheiten, Folgen und Ausmaß der behaupteten Anfahrung der Motoryacht „M. M.“ durch das Baggerschiff „A. C.“, weil die geltend gemachten Ansprüche schon aus Rechtsgründen nicht bestehen.

[13] 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.

[14] Entgegen 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 Anfahrung gegeben hat und dass die an der Motoryacht „M. M.“ festgestellten Schäden aus der behaupteten Anfahrung stammen. So liefert insbesondere die Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei kein eindeutiges Ermittlungsergebnis: Die erste Unfallanzeige des geschädigten Eigners stammt vom 13.6.2018, laut Klage soll der Anfahrtschaden aber erst am 14.6.2018 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 Verursacher in Betracht gezogen. Unmittelbare Beweise einer Anfahrung durch das Baggerschiff liegen offenbar nicht vor. Insbesondere hat der Schiffsführer I. v. S. ausdrücklich eine stattgehabte Kollision verneint. Zudem ist offengeblieben, ob sämtliche dokumentierten Schäden aus demselben Schadensereignis stammen oder Altschäden sind.

[15] II. Die Klägerin hat keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1).

[16] Schadensersatzansprüche sind nicht gemäß § 92 b BinSchG begründet. Danach ist der Schiffseigner im Falle eines durch Verschulden der Besatzung herbeigeführten Schadens zum Schadensersatz verpflichtet.

[17] Die Beklagte zu 1) ist aber nicht Schiffseignerin.

[18] 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 (Anlage B1, Bl. 177 d. A.) 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.

[19] 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 zu einem 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.

[20] 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 K1 vorgelegten Schadensgutachten wird die ... B. V. in Delfzijl 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, NJOZ 2008, 2870, beck-online [= BeckRS 2008, 7749]). Die Klägerin aber keinerlei Tatsachen vorgetragen.

[21] Soweit die Klägerin behauptet, die Beklagte zu 1) habe das Schiff gechartert, fehlt jeder begründende Tatsachenvortrag oder Nachweis. Zwar kann der Charterer gemäß § 5 c 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 § 5 c 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 Falle 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.

[22] 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.

[23] 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.

[24] Auch für eine Sachwalterhaftung der Beklagten zu 1) aufgrund des angeblich zwischen der Beklagten zu 1) und dem Sportamt B. 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.

[25] III. Die Klägerin hat auch keine Schadenersatzansprüche gegen den Beklagten zu 2) als verantwortlichem Schiffsführer zum Zeitpunkt der behaupteten Schädigung gemäß §§ 7, 92f BinSchG; sofern überhaupt Ansprüche bestanden haben, sind diese jedenfalls gemäß § 118 BinSchG verjährt.

[26] 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 Anfahrung stets bestreiten lassen.

[27] 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 14.6.2020.

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

[29] 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.

[30] Daran fehlte es vorliegend jedoch.

[31] Hier ist die Klage dem Beklagten zu 2) nämlich zu Händen des Prozessbevollmächtigten erst am 17.8.2020 und mithin deutlich nach Eintritt der Verjährung zugestellt worden, nachdem durch Beschluss vom 10.8.2020 die Fehlbezeichnung des Beklagten zu 2) in der ursprünglichen Klage berichtigt worden war.

[32] 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 16.7.2020. Erst durch den Schriftsatz des Prozessbevollmächtigten der Beklagten vom 28.7.2020 ist die Zustellungsbevollmächtigung auch für den (richtig bezeichneten) Beklagten zu 2) mitgeteilt worden.

[33] 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 K31 und K32, die zweifellos bei rechtzeitiger Kenntnis eine reibungslose Zustellung ermöglicht hätten, lagen dem Gericht erstmals mit Schriftsatz vom 1.3.2021, also lange nach eingetretener Verjährung vor. Ist die Zustellung unwirksam, kann Heilung wegen § 189 ZPO nur ex nunc eintreten.

[34] 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.

[35] 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 [= BeckRS 2014, 822]) 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 Beklagten-seite sich gerade nicht (mehr) auf Erörterungen eingelassen

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

[Nebenentscheidungen]

Anm. d. Schriftlgt.: Das Urteil des SchG ist nicht rechtskräftig, die Berufung ist beim OLG Hamburg zum Aktenzeichen 6 U 37/21 BSch anhängig. ■

Buchbesprechungen

European and International Rail Transport Law; Erik Evtimov, Editions Weblaw, Bern 2020, ISBN 978-3-03916-020-4 (Print), ISBN 978-3-03916-021-1 (E-Book), zu beziehen über <https://www.weblaw.ch/shop/buecher.html>.

[1] Der jüngste Reader im europäischen und internationalen Eisenbahntransportrecht aus dem Jahr 2020 ist aus der Vorlesung von Dr. Erik Evtimov an der Universität Bern/Schweiz hervorgegangen. Das Buch ist speziell auf Praktiker und Studierende mit besonderem Interesse an globalem Contracting und Logistik mit Schwerpunkt Eisenbahn zugeschnitten. Es konzentriert sich auf das geltende internationale Eisenbahntransportrecht im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), des Übereinkommens über den internationalen Güter- und Personenverkehr auf der Schiene (SMGS und SMPS) und deren Interdependenzen mit dem einschlägigen europäischen Eisenbahnrecht. Die bestehenden internationalen, europäischen und nationalen Regelungen werden vorgestellt, untersucht und teils kommentiert, um insbesondere die neue Rolle der Eisenbahnen in der expandierenden globalen Lieferkette von Waren und Dienstleistungen zu verstehen.

[2] Der englischsprachige Reader beginnt einleitend nach einer Einführung mit der Rechtsgeschichte (Kapitel III) der Eisenbahnen als klassischer Start-up 1.0, ausgehend von der Erfindung der Dampfmaschine über ihre rasche Verbreitung durch die ganze Welt im 19. Jahrhundert. Es folgen die Rechtsentwicklung der internationalen Regularien im 20. Jahrhundert mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten unter besonderer Berücksichtigung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern und Personen im Rahmen des COTIF und der jeweiligen Internationalen Eisenbahnorganisationen wie der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) mit Sitz in Bern/Schweiz. Weiter behandelt das Buch im Einzelnen die Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vor dem Hintergrund der Haftung auch im Hinblick auf die Nutzung der Infrastruktur und die grenzüberschreitende Verwendung von Güterwagen. In diesem Kapitel IV werden auch die im Eisenbahnbereich geltenden besonderen Verfahrensregeln zur Anzeige und Durchsetzung von Ersatzansprüchen eingehend beleuchtet. Der Reader wendet sich des Weiteren in Kapitel VII speziellen Themen zu, wie den Interdependenzen zwischen europäischem und internationalem COTIF-Recht mit der Betrachtung der bilateralen Abkommen über

den Landverkehr zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union. Deren Umsetzung in den Regeln und Produkten des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) wird in Kapitel V vorgestellt; so hat das CIT beispielsweise Vertragsmuster, Geschäftsbedingungen und Transportdokumente zur Standardisierung und für die praktische Anwendung im Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr entwickelt. Besondere Bedeutung wird der Frage der Digitalisierung der Transportdokumente für die Personen- und Güterbeförderung im Kapitel VI gewidmet, welche sich zu einem neuen Phänomen des digitalen Zeitalters des 21. Jahrhunderts entwickelt hat. Kapitel VIII befasst sich abschliessend mit den globalen Logistikketten und multimodalen Regeln für Haus-zu-Haus-Lieferungen von Gütern und Dienstleistungen mit besonderem Augenmerk auf die rechtliche Interoperabilität zwischen CIM – SMGS und CIV – SMPS, die eine Erfolgsgeschichte für die Eisenbahnen und die Eisenbahnorganisationen, wie des CIT, ist.

[3] Das 390 Seiten umfassende Buch vermittelt einen gründlichen Überblick über das Recht des internationalen Eisenbahnpersonen- und -güterverkehrs – von seiner Entstehung bis zu den geltenden Regelungen und neuesten Entwicklungen. Es ist schon deshalb besonders zu erwähnen, weil es in dieser Zusammenstellung seines Gleichen sucht, wie ohnehin zu konstatieren ist, dass Darstellungen zu dieser Rechtsmaterie Mangelware sind. Für den interessierten Leser und praktischen Anwender hat Evtimov zugleich ein sehr nützliches Nachschlagewerk geschaffen.

[4] Der Autor, Erik Evtimov studierte Rechtswissenschaften an den Universitäten von Sofia und Bern. Nach einem Postgraduiertenstudium im Europarecht am Europainstitut der Universität des Saarlandes erhielt er den Master of European Law (LL. M. Eur.). Er qualifizierte sich als Rechtsanwalt in Sofia. Der Dokortitel (Dr. iur.) wurde ihm 2003 von der Universität Bern verliehen. Seit 2004 arbeitet er als Senior Legal Adviser im Generalsekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT). Im Jahr 2011 wurde Evtimov zum stellvertretenden Generalsekretär gewählt. Er ist Dozent für europäisches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht an der Universität Bern in der Schweiz und Gastdozent an der Universität Lumière Lyon für Eisenbahnverkehrsrecht.

Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting, Düsseldorf