

Das HNS-Übereinkommen 2010

Die bevorstehende Ratifikation – Gesetzgebung – Überblick

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA

Einleitung

- Internationales Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See in der Fassung des Protokolls vom 30. April 2010
- Das HNS-Ü 2010 betrifft die Haftung des Eigentümers des Schiffes für HNS-Schäden
- HNS = hazardous, noxious substances
- Das HNS-Ü steht neben dem
 - Ölhaftungsübereinkommen 1992
 - Bunkerölübereinkommen
 - Wrackbeseitigungsübereinkommen.
- Das HNS-Ü 2010 entspricht weitgehend dem ÖIHÜ 1992:
 - Kanalisierung der Haftung – wenige Entlastungstatbestände – Gesamthöchstbeträge – Pflichtversicherung und Direktanspruch – Einstandspflicht auch des HNS-Fonds

Vom HNS-Ü 1996 zum HNS-Ü 2010

- Der Ausgangspunkt: das HNS-Ü 1996
 - Es wird völkerrechtlich nicht mehr in Kraft treten
 - Grund: Einbeziehung der verpackten HNS
- Das Protokoll von 2010
 - div. Änderungen – insbesondere wurden die verpackten HNS von der Beitragspflicht ausgenommen, beitragspflichtig sind nur noch HNS als Massengut
- Beschlüsse 2017/769 und 2017/770 des Rates der EU
 - Ratifikation bis zum 6. Mai 2021
- Das HNS-Ü 2010 besteht aus
 - den Bestimmungen des HNS-Ü 1996 in der Fassung des Protokolls von 2010
 - den Bestimmungen des Protokolls über das Inkrafttreten etc. werden ab Art. 45 an das Übereinkommen angefügt und neu nummeriert

Das HNS-Ü 2010 in Deutschland

- das HNS-Ü 2010 wird innerstaatlich unmittelbar zur Anwendung gelangen
 - Vertragsgesetz ist im Bundestag (BT-Drs 19/27216)
- ergänzend gibt es ein Begleitgesetz: Gesetz zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuches (BT Drs 19/27215) – dies umfasst
 - ein neues Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Gesetz – HNSG)
 - Regelungen zur Versicherungspflicht, zur HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, behördliche Überprüfungs-befugnisse, Mitteilungen über beitragspflichtige Ladung, Zuständigkeiten, Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen, Straf- und Bußgeldvorschriften
 - entspricht dem ÖISG und dem SeeVersNachwG

HNS

- Katalog des Art. 1 Nr. 5 (a) HNS-Ü 2010
 - als Massengut befördertes Öl (Anlage I MARPOL)
 - als Massengut beförderte HNS im Sinne der Anlage II MARPOL und des IBC-Code
 - verpacktes Gefahrgut im Sinne des IMDG-Codes
 - Flüssiggas im Sinne des IGC-Code
 - als Massengut beförderte brennbare Stoffe
 - bestimmte weitere Schüttladungen
- die HNS müssen als Ladung des Schiffes befördert werden

HNS-Schäden

- HNS-Personenschäden (Art. 1 Nr. 6 Satz 1 [a])
 - Tod oder Körperverletzung von Personen an Bord oder außerhalb des Schiffes, das die HNS befördert, verursacht durch die HNS (Art. 1 Nr. 6 Satz 3) – Besatzung, Fahrgäste, sonstige Dritte
- HNS-Sachschäden (Art. 1 Nr. 6 Satz 1 [b])
 - Verlust oder Beschädigung von Sachen (nur) außerhalb des Schiffes, das die HNS befördert, verursacht durch die HNS (Art. 1 Nr. 6 Satz 3)
- HNS-Verschmutzungsschäden (Art. 1 Nr. 6 Satz 1 [c])
 - Verluste und Schäden durch Verschmutzung der Umwelt (entspricht dem Öl- bzw. Bunkeröl-Verschmutzungsschaden nach Art. I Nr. 6 [a] ÖIHÜ 1992, Art. 1 Nr. 9 [a] BunkerölÜ) – Vorrang der Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Art. 4 Abs. 3 [a])
- HNS-Schutzmaßnahmen (Art. 1 Nr. 6 Satz 1 [d])
 - Kosten von Schutzmaßnahmen (Art. 1 Nr. 7) – entspricht Art. I Nr. 6 (b) ÖIHÜ 1992, Art. 1 Nr. 9 (b) BunkerölÜ
- Vermutung des HNS-Schadens, wenn durch HNS verursachte Schäden nicht von Schäden unterschieden werden können, die durch andere Umstände verursacht wurden (Art. 1 Nr. 6 Satz 2)

Räumlicher Anwendungsbereich

- HNS-Schäden im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres von Vertragsstaaten (Art. 3 [a])
- HNS-Schäden in der AWZ eines Vertragsstaates (Art. 3 [b])
- neu: HNS-Schäden – ohne HNS-Verschmutzungsschäden –, verursacht durch Schiffe unter der Flagge von Vertragsstaaten, außerhalb des Hoheitsgebietes einschließlich des Küstenmeeres eines Staates (Art. 3 [c])
- Kosten von Schutzmaßnahmen zur Vermeidung/Verminderung der zuvor genannten Schäden, ohne Rücksicht darauf, wo die Schutzmaßnahmen getroffen wurden (Art. 3 [d]) – ebenso Art. II (b) ÖIHÜ 1992, Art. 2 (b) BunkerölÜ

Beförderung der HNS auf See

- weiteres Merkmal: Schadenseintritt während der Beförderung der HNS auf See (Art. 4 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1)
- Umschreibung Art. 1 Nr. 9 – Beginn der Verladung bzw. Abschluss der Entladung der HNS mit schiffseigenen (Hs. 1) oder Landeinrichtungen (Hs. 2)
 - ... bedeutet den Zeitraum, der sich von dem Zeitpunkt, in dem die gefährlichen und schädlichen Stoffe während des Verladens in oder durch einen beliebigen Teil der Schiffsausrüstung aufgenommen werden, bis zu dem Zeitpunkt erstreckt, in dem sie nach dem Entladen nicht mehr mit einem Teil der Schiffsausrüstung verbunden sind. Wird bei der Be- oder Entladung keine Schiffsausrüstung benutzt, so beginnt und endet dieser Zeitraum in dem Zeitpunkt, in dem die gefährlichen und schädlichen Stoffe über die Reling gelangen.

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

- insbesondere keine Anwendung des Übereinkommens auf „Ansprüche aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern und Fahrgästen“ (Art. 4 Abs. 1)
 - die Frage stellt sich eigentlich nicht, ohnehin ausschließliche Geltung des Übereinkommens (Art. 7 Abs. 4)
 - gemeint ist wohl: Ausschluss der Anwendung des HNS-Ü 2010, wenn vertragliche Ansprüche auf Ersatz der HNS-Schäden bestehen (?)
- insbesondere keine Anwendung des Übereinkommens auf Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Art. I Nr. 6 ÖIHÜ 1992 (Art. 4 Abs. 3 [a]) – als Massengut beförderte Öle sind nach Art. 1 Nr. 5 (a) HNS

Begründung der Haftung

- Tatbestand Art. 7 Abs. 1: (HNS-) Schäden (Art. 1 Nr. 6 Satz 1 [a-d]), verursacht (Art. 1 Nr. 6 Satz 3) durch HNS (Art. 1 Nr. 5 [a]) bei ihrer Beförderung auf See (Art. 1 Nr. 9) „... an Bord des Schiffes ...“
 - nicht gemeint ist, dass der HNS-Schaden an Bord eingetreten sein muss (die stünde auch in Widerspruch zu Art. 1 Nr. 6 [a] und [b]) – siehe den englischen Wortlaut „... damage caused by [HNS] ... in connection with their carriage by sea on board the ship ...“
- vgl. auch die anderen Haftungstatbestände
 - Art. III Abs. 1 ÖIHÜ 1992: Verschmutzungsschäden, durch ein Ereignis verursacht
 - Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ: Verschmutzungsschäden, durch an Bord befindliches oder von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht

Die Haftung

- Haftung des Eigentümers im Zeitpunkt des Ereignisses (Art. 7 Abs. 1)
 - der eingetragene (Nur-)Eigentümer (Art. 1 Nr. 3)
 - also nicht: ein Ausrüster (§ 477 HGB)
 - der zum Zeitpunkt des Ereignisses (Art. 1 Nr. 8) eingetragene Eigentümer
 - Freistellung aller anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen von der Haftung, sofern ihnen kein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (Art. 7 Abs. 5)

Die Entlastung

- die Entlastung des Eigentümers (Art. 7 Abs. 2 [a] bis [d])
 - Kriegshandlungen etc.
 - unabwendbare Ereignisse; terroristische Akte
 - fahrlässiges Verhalten einer für die Unterhaltung von Navigationshilfen verantwortlichen Stelle
- neu ist der (Falschankunft-) Tatbestand des Art. 7 Abs. 2 (d)
 - Versäumnis des Verladers oder einer anderen Person, Auskünfte über die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladen Stoffe zu erteilen, wenn dies
 - die Schäden ganz oder teilweise verursacht oder
 - den Eigentümer veranlasst hat, die in Art. 12 vorgesehene Versicherung nicht abzuschließen; und wenn
 - der Eigentümer und seine Hilfspersonen keine Kenntnis von der Gefährlichkeit des Gutes hätte haben müssen
 - eine teilweise Verschuldenshaftung

Weitere Aspekte der Haftung

- Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Geschädigten (Art. 7 Abs. 3)
- die Ansprüche der Geschädigten auf Ersatz von HNS-Schäden sind durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert (§ 596 Abs. 1 Nr. 3 Hs. 1 HGB)
- Konkurrenzen
 - Ansprüche auf Ersatz von HNS-Schäden gegen den eingetragenen Eigentümer auf anderer Grundlage sind ausgeschlossen (Art. 7 Abs. 4)
 - gleiches gilt zugunsten der freigestellten sonstigen Personen (Art. 7 Abs. 5, „... noch auf anderer Grundlage ...“) – ebenso Art. III Abs. 4 Satz 2 ÖIHÜ 1992
- sind an einem Ereignis (Art. 1 Nr. 8) mehrere Schiffe beteiligt, die beide HNS an Bord haben, haften die Eigentümer der Schiffe als Gesamtschuldner (Art. 8)

Ausschlussfrist

- die Ansprüche gegen den Eigentümer unterliegen der Ausschlussfristen des Art. 37 Abs. 1, 3 und 4
 - Frist: grundsätzlich 3 Jahre
 - beginnend mit dem Zeitpunkt, zu dem der Geschädigte von dem Schaden und der Identität des Eigentümers Kenntnis hatte oder vernünftigerweise hätte haben müssen
 - höchstens 10 Jahre
 - beginnend mit dem Ereignis

Die Beschränkbarkeit der Haftung

- der Eigentümer ist berechtigt, seine Haftung für alle Ansprüche wegen HNS-Schäden aus einem Ereignis (Art. 1 Nr. 8) auf einen Höchstbetrag zu beschränken (Art. 9 Abs. 1)
- dazu stellen Art. 9 bis 11 ein eigenständiges System zur Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen HNS-Schäden zur Verfügung
 - die Haftung ist auch heute bereits beschränkbar, allerdings im Rahmen der allgemeinen Vorschriften (HBÜ 1996, §§ 611 ff. HGB)
- der Höchstbetrag wird alternativ berechnet
 - für Schäden durch HNS als Massengut (Art. 1 Nr. 5^{bis}) nach Art. 9 Abs. 1 (a)
 - für Schäden durch HNS in verpackter Form (Art. 1 Nr. 5^{ter}) oder in verpackter Form und als Massengut nach Art. 9 Abs. 1 (b) – dieser Höchstbetrag ist etwas höher

Die Beschränkbarkeit der Haftung

- Der Höchstbetrag der Haftung ist abhängig von der Größe des Schiffes (Art. 9 Abs. 1)
- ausgegangen wird jeweils von Einstiegs-Höchstbeträgen für Schiffe mit einer BRZ von 2.000 von 10 Millionen SZR (HNS als Massengut) und 11,5 Millionen SZR (verpackte HNS)
- Obergrenze: 100 Millionen SZR für HNS als Massengut bzw. 115 Millionen SZR für verpackte HNS
- Ansprüche wegen Personenschäden haben bis zur Höhe von zwei Dritteln des Höchstbetrages Vorrang vor anderen Ansprüchen (Art. 11)
- Beschränkung der Haftung durch Errichtung eines Fonds (Art. 9 Abs. 3 bis 10, Art. 10) – daher auch Änderung der SVertO
- Kein Recht des Eigentümers zur Beschränkung der Haftung im Falle eines (persönlichen) qualifizierten Verschuldens (Art. 9 Abs. 2)

Die Pflichtversicherung

- der Eigentümer des Schiffes unter der Flagge eines Vertragsstaates muss im Hinblick auf seine Haftung aus dem Übereinkommen für HNS-Schäden eine Pflichtversicherung vorhalten (Art. 12 Abs. 1)
- das Bestehen der Versicherung wird durch eine Pflichtversicherungsbescheinigung des Flaggenstaates bestätigt (Art. 12 Abs. 2)
- Näheres regelt § 2 HNSG („HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung“) und dazu noch erlassende Verordnungen
- die Bescheinigung wird in allen Vertragsstaaten anerkannt (Art. 12 Abs. 7)
- der Geschädigte hat gegen den Versicherer einen Direktanspruch (Art. 12 Abs. 8)
- die Vertragsstaaten verlangen diese Bescheinigung von allen Schiffen, die ihre Häfen anlaufen (Art. 12 Abs. 11) – siehe § 1 Abs. 3 HNSG

Der HNS-Fonds

- zusätzlich steht den Geschädigten der HNS-Fonds ein (Art. 13 ff.)
- der HNS-Fonds entspricht dem Ölfonds und dem Zusatzfonds im Hinblick auf Ölverschmutzungsschäden (ÖIFÜ 1971, ÖIFÜProt2003) – er wird im HNS-Ü 2010 gleich mitgeregelt
- juristische Person (Art. 13 Abs. 2) mit zukünftigem Sitz in London (dort befinden sich bereits der Ölfonds und der Zusatzfonds; siehe iopcfunds.org)
- nicht zu verwechseln mit dem Haftungsfonds, der zum Zwecke der Beschränkung der Haftung errichtet wird
- finanziert mit Mitteln der chemischen Industrie (siehe Art. 18-20, § 7 HNSG)
- die Haftung des Fonds (Art. 13 Abs. 1 [a])
 - ergänzende Einstandspflicht, wenn die Haftung des Eigentümers bzw. seines Versicherers nicht hinreichend ist (Art. 14 Abs. 1, 2)
 - Direktansprüche der Geschädigten (Art. 14 Abs. 1)
 - Höchstbetrag 250 Millionen SZR (Art. 14 Abs. 5)

Zusammenfassung

- International vereinheitlichte Haftung für HNS-Personen-, -Sach- und – Verschmutzungsschäden
- Kanalisierung der Haftung auf den eingetragenen Eigentümer, Freistellung der übrigen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen
- Begründung der Haftung unter relativ geringen Voraussetzungen
- eingeschränkte Tatbestände der Entlastung
- die Haftung des Eigentümers für alle Ansprüche aus einem Ereignis ist auf einen Höchstbetrag beschränkt
- der Eigentümer ist verpflichtet, im Hinblick auf seine Haftung für HNS-Schäden eine Versicherung vorzuhalten
- darüber hinaus haftet ggf. der HNS-Fonds

Das HNS-Übereinkommen 2010

Die bevorstehende Ratifikation – Gesetzgebung – Überblick

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA