

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Workshop

Die Beschränkung der Haftung des Reeders nach internationalem und nationalem Seerecht

Hamburg, 26. Juni 2018

1. Einleitung

- der Reeder und andere am Schiffsbetrieb beteiligte Personen können ihre Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf einen bzw. mehrere bestimmte Höchstbeträge beschränken – alle Gläubiger erhalten ggf. nur einen Teil ihrer Forderung (ähnlich wie das Insolvenzverfahren)
- der Reeder etc. hat das Recht, die Haftungsbeschränkung herbeizuführen – er muss davon keinen Gebrauch machen
- Unterscheidung
 - der beschränkbaren Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis – und
 - der (von vornherein) beschränkten Haftung
 - des Verfrachters/Frachtführers bzw. ausführenden Verfrachters/Frachtführers im Falle von Verlust und Beschädigung des Gutes auf Wertersatz und einen Höchstbetrag (§ 502, § 504 HGB; §§ 452 ff., § 429, § 431 HGB)
 - des Beförderers bzw. ausführenden Beförderers bei Todes und Körperverletzung von Fahrgästen, Verlust und Beschädigung von Gepäck und verspäteter Aushändigung von Gepäck auf einen Höchstbetrag (Art. 7 und 8 AthenÜ 2002, VO Athen; § 541, § 542 HGB)
 - auch wenn der vertragliche bzw. ausführende Verfrachter/Frachtführer/ Beförderer bereits beschränkt haftet, kann die Einstandspflicht ggf. noch weiter herabgesetzt werden
 - siehe Art. 8 Haager/Haag-Visby Regeln, Art. 27 Abs. 1 CMNI oder Art. 5 VO Athen
- Historisches
 - traditionell: Beschränkung der Haftung auf Grundlage des Wertes des Schiffes
 - Haftung „mit Schiff und Fracht“ – den Gläubigern des Reeders steht nur dieses Sondervermögen des Reeders zur Verfügung
 - unter bestimmten Umständen Umwandlung in eine höhenmäßig beschränkte persönliche Schuld
 - das Abandonssystem – der Reeder kann sich ggf. unter Hingabe des Schiffes und der Fracht von der Haftung befreien
 - Werthaftung – der Reeder haftet grundsätzlich mit seinem gesamten Vermögen, allerdings der Höhe nach auf den Wert von Schiff und Fracht beschränkt
 - heute: Summenhaftung – der Reeder haftet grundsätzlich mit seinem gesamten Vermögen, aber beschränkt auf einen bestimmten Betrag (der sich nicht am Wert des Schiffes orientiert, sondern an anderen Gesichtspunkten, insbesondere der Größe des Schiffes)

2. Rechtsgrundlagen

- internationale Übereinkommen
 - Ölverschmutzungsschäden
 - Art. V und VI ÖIHÜ 1992
 - HNS-Schäden (zukünftig)
 - Art. 9 bis 11 HNS-Ü 2010
 - Antarktishaftung
 - Art. 9 Anlage VI zum Umweltschutz-Protokoll des Antarktis-Vertrages
 - die allgemeinen Regelungen
 - Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen
 - von Deutschland ratifiziert – durch das SRÄndG von 1972 in das deutsche Recht umgesetzt, durch Einarbeitung in das HGB (§§ 486 ff. HGB a.F.)
 - Einführung des Summenhaftungssystems
 - Übereinkommen vom 19. September 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (HBÜ 1976, Londoner Übereinkommen)
 - von Deutschland ratifiziert – die Bestimmungen des Übereinkommens wurden nicht in das deutsche Recht eingearbeitet, sondern sind als solche anwendbar (§ 611 Abs. 1 S. 1 HGB) – ergänzende Regelungen in §§ 486 ff. HGB a.F., eingeführt durch das 2. SRÄndG – heute: §§ 611 ff. HGB
 - Protokoll von 1996 zum HBÜ 1976 (= HBÜ 1996)
 - von Deutschland ratifiziert – insb. Erhöhung der Höchstbeträge sowie Einführung des *tacit-acceptance*-Verfahrens im Hinblick auf die Änderung der Beträge
 - eine solche Änderung (Erhöhung) ist mit Wirkung zum 8. Juni 2015 erfolgt – Umsetzung durch die SeeHBV – Erhöhung um 50%
- das nationale deutsche Recht
 - §§ 611 bis 617 HGB – ergänzende Regelungen zum HBÜ 1996 und zu Art. V und VI ÖIHÜ 1992
 - Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung (SVertO)
 - Abkommen über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren
- Binnenschifffahrt
 - internationales Übereinkommen
 - die Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)
 - von Deutschland ratifiziert – systematisch ganz ähnlich wie das HBÜ 1976 bzw. 1996 aufgebaut – aber: es ist in Deutschland nicht unmittelbar anwendbar – Übernahme der Bestimmungen in die §§ 4 ff. BinSchG
 - CLNI 2012 (näher RdTW 2016, 281)

- das nationale deutsche Recht
 - §§ 4 bis 51 BinSchG
 - Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung (SVertO)

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung für Ölverschmutzungsschäden

- der Ausgangspunkt: die besondere Haftung nach dem ÖIHÜ 1996
 - für Verschmutzungsschäden durch Öl
 - die von Tankern ausgehen
 - im Hoheitsgebiet bzw. in der AWZ eines Vertragsstaates des ÖIHÜ 1996
 - Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer des Schiffes (Ausschluss der Haftung der übrigen Beteiligten)
 - sehr eingeschränkte Entlastungstatbestände
 - Pflichtversicherung des Eigentümers mit Direktanspruch
- Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag, abhängig von der Größe des Schiffes, höchstens 59,7 Millionen SZR (Art. V Abs. 1)
- ergänzende Einstandspflicht der beiden Ölfonds nach OIFÜ 1992 und 2003

4. Die Beschränkbarkeit der Haftung für HNS-Verschmutzungsschäden

- der Ausgangspunkt: die besondere Haftung des Eigentümers nach dem HNS-Ü 2010 (Art. 7)
- Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag, abhängig von der Größe des Schiffes, höchstens 100 Millionen SZR für HNS in Bulk und 115 Millionen SZR für verpackte HNS (Art. 9 Abs. 1)
- ergänzende Einstandspflicht des HNS Fonds (Art. 13 ff.)

4a. Die Beschränkbarkeit der Haftung für umweltgefährdende Notfälle in der Antarktis, unter Beteiligung eines Schiffes nach Art. 9 Anlage VI zum Umweltschutz-Protokoll des Antarktis-Vertrages

- Höchstbetrag, abhängig von der Größe des Schiffes
- Verknüpfung mit dem allgemeinen Höchstbetrag (sogleich 5.)

5. Die Anwendung des HBÜ 1996

- die Beschränkung der Haftung wird gerichtlich geltend gemacht (siehe Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996)
 - dazu muss zunächst ein Gläubiger ein Verfahren gegen eine zur Beschränkung berechnete Person einleiten
 - durch Errichtung eines Haftungsfonds oder als Einrede in einem Verfahren (Art 10 bzw. Art. 11–14 HBÜ 1996, § 617 HGB)
- das HBÜ 1996 betrifft nur Seeschiffe (siehe Art. 1 Abs. 2, Art. 15 Abs. 2 S. 1 [a])
 - auch nicht-gewerbliche Seeschiffe (siehe auch Art. 7 Abs. 1 Nr. 4 EGHGB)
 - das HBÜ 1996 gilt nicht für Luftkissenfahrzeuge und Forschungsplattformen (Art. 15 Abs. 5 [a] und [b])
 - der Vorbehalt des Art. 15 Abs. 4 für Bohrschiffe betrifft nicht Deutschland – das HBÜ 1996 kommt auch auf diese Fahrzeuge zur Anwendung
 - für Binnenschiffe gelten §§ 4 ff. BinSchG

- grundsätzlich keine Rolle spielen
 - die Flagge des Schiffes (Nicht-Vertragsstaaten),
 - die Staatsangehörigkeit der Parteien (zur Beschränkung Berechtigte und deren Gläubiger) oder
 - der Ort des Ereignisses (Staats- oder staatsfreies Gebiet)
 - siehe aber sogleich Art. 15 HBÜ 1996
- die Vertragsstaaten können eigenständige Regelungen treffen (Art. 15 und 6 Abs. 3 HBÜ 1996)
 - wenn die zur Beschränkung berechtigte Person einem Nicht-Vertragsstaat angehört (Art. 15 Abs. 1 S. 2) – Deutschland (–)
 - wenn das Schiff die Flagge eines Nicht-Vertragsstaates führt (Art. 15 Abs. 1 S. 2) – Deutschland (–)
 - für Binnenschiffe (Art. 15 Abs. 2 S. 1 [a]) – Deutschland: CLNI, §§ 4 ff. BinSchG
 - für kleine Schiffe mit einer BRZ < 300 (Art. 15 Abs. 2 S. 1 [b]) – Deutschland: siehe § 613 HGB
 - innerstaatliche Sachverhalte (Art. 15 Abs. 3) – Deutschland (–)
 - Festsetzung höherer Höchstbeträge für Passagierschäden (Art. 15 Abs. 3^{bis}) – Deutschland (–)
 - Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996: Vorrang der Ansprüche wegen der Beschädigung von Schifffahrtsanlagen (siehe Art. 2 Abs. 1 [a] HBÜ 1996) – Deutschland: siehe § 614 HGB
- außerdem: ungeschriebene Befugnis zur eigenen Rechtssetzung im Hinblick auf die Höchstbeträge, die für Ansprüche gegen Lotsen gelten
- die Vertragsstaaten können bei der Ratifikation Vorbehalte machen (Art. 18 Abs. 1)
 - Deutschland hat einen Vorbehalt nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 [a] erklärt – das HBÜ 1996 kommt daher in Deutschland nicht von sich aus auf Ansprüche wegen Wrackbeseitigung (Art. 2 Abs. 1 [d] und [e]) zur Anwendung (siehe aber unten)
 - Deutschland hat keinen Vorbehalt nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 [b] erklärt – die Haftung für Ansprüche wegen HNS-Schäden ist beschränkbar

6. Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

- die „Schiffseigentümer“ (Art. 1 Abs. 1 und 2)
 - der (eingetragene) Eigentümer des Schiffes
 - der Reeder des Schiffes (§ 476 HGB)
 - der Ausrüster des Schiffes (§ 477 HGB)
 - der Charterer des Schiffes
 - Reise- oder Zeitcharterer, Voll- oder Teilcharterer – unter der CLNI 2012 ist der Reisecharterer nicht mehr zur Beschränkung berechtigt
 - Slot-Charterer
 - der (verbindliche) englische Wortlaut des Art. 1 HBÜ 1996 sagt:
 - (2) The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.
 - damit kann auch der Manager seine Haftung beschränken (über den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung hinaus)
 - einschließlich Ansprüche gegen das Schiff (*in-rem*-Verfahren) (Art. 1 Abs. 5)

- (isolierte) Schiffsgläubigerrechte (§§ 596 ff. HGB), die Forderungen sichern, die sich nicht gegen den Eigentümer richten (?)
- der Berger (Art. 1 Abs. 1)
 - jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung – eines Seeschiffes – Dienste leistet (Art. 1 Abs. 3 S. 3) – einschließlich Wrackbeseitigung (siehe Art. 2 Abs. 1 [d] und [e]); aber insoweit ist der Vorbehalt Deutschlands nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 (a) zu beachten – zu dem Betrag der Haftung siehe auch Art. 6 Abs. 3 und 4
- jede Person, deren Verhalten sich der Eigentümer bzw. Berger zurechnen lassen muss (Art. 1 Abs. 4)
 - dazu gehört auch der Lotse, der an Bord tätig ist (siehe § 480 S. 1 HGB)
 - für diesen darf ein niedrigerer Höchstbetrag vorgesehen werden (ist im HBÜ 1996 nicht ausdrücklich geregelt) – siehe § 615 Abs. 1 bis 3 HGB
 - nicht aber der nicht an Bord Land tätige Lotse – siehe jedoch § 615 Abs. 4 HGB sowie unten
- der (Haftpflicht-)Versicherer, der die Haftung für Ansprüche versichert, die der Beschränkung unterliegen (Art. 1 Abs. 6)
 - siehe auch Art. 5 Abs. 11 ÖIHÜ und Art. 9 Abs. 11 HNS-Ü

7. Die Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann (Art. 2 und 3)

- Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung (Art. 2 [a])
 - an Bord oder
 - in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungsmaßnahmen
 - einschließlich Folgeschäden
- Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen (Art. 2 [a])
 - an Bord oder
 - in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungsmaßnahmen
 - einschließlich Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen (siehe Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996 sowie § 614 HGB: Vorrang vor sonstigen Sachschäden)
 - einschließlich Folgeschäden
- Ansprüche wegen Verspätung bei der Beförderung von Gut sowie von Reisenden und deren Gepäck (Art. 2 Abs. 1 [b]) – kein Vorbehalt in der Fahrgastrechte-Verordnung
- Ansprüche wegen sonstiger Schäden (Art. 2 Abs. 1 [c])
 - aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte
 - im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder den Bergungsmaßnahmen
- nicht aber (Art. 18 Abs. 1 S. 1 [a]): Ansprüche aus Wrackbeseitigung (Art. 2 Abs. 1 [d]) oder Beseitigung der Ladung (Art. 2 Abs. 1 [e]) – siehe jedoch unten
- Ansprüche auf Schadens- oder Aufwendungsersatz für Maßnahmen der Abwendung oder Minderung von Schäden, für die die Haftung beschränkt werden kann (Art. 2 Abs. 1 [f]) – aber nicht: vertragliche Ansprüche auf „Entgelt“ (Art. 2 Abs. 2 S. 2)

- Modalitäten der Ansprüche
 - auf den Grund der Haftung (Anspruchsgrundlage) kommt es nicht an (Art. 2 Abs. 1)
 - siehe auch Art. 7 Abs. 2 EGHGB: §§ 611 ff. HGB gelten auch für Ansprüche, die nicht auf dem HGB beruhen, sowie für andere als privatrechtliche Ansprüche
 - auch § 4 Abs. 1 S. 1 Hs. 1 BinSchG stellt ausdrücklich klar, dass es nicht maßgeblich ist, ob die Ansprüche privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind
 - die Ansprüche können auf Grund eines Vertrages oder als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden (Art. 2 Abs. 2 S. 1)
- von der Beschränkbarkeit der Haftung ausgenommene Ansprüche
 - Ansprüche aus Bergung: Bergelohn, Bergungskosten, Sondervergütung aus Art. 14 BerggÜ 1989 (Art. 3 [a] Hs. 1)
 - Ansprüche auf GH-Beiträge (Art. 3 [a] Hs. 2)
 - Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des ÖIHÜ 1992 (Art. 3 [b])
 - grundsätzlich kann dann die Haftung nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992 beschränkt werden (siehe oben)
 - kommt das Übereinkommen nicht zur Anwendung: § 611 Abs. 3 HGB
 - wegen HNS-Schäden siehe die Möglichkeit des Vorbehalts nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 (b)
 - Ansprüche wegen Nuklearschäden (Art. 3 [c] und [d])
 - Ansprüche von Bediensteten der zur Beschränkung berechtigten Person, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes bzw. der Bergung zusammenhängen,
 - wenn nach dem Dienstvertrag keine Beschränkung der Haftung oder eine höhere Haftung vorgesehen ist (Art. 3 [e])
 - § 611 Abs. 4 Nr. 1 HGB: die Haftung kann nicht beschränkt werden, wenn der Dienstvertrag dem deutschen Recht unterliegt
 - Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung (§ 611 Abs. 4 Nr. 2 HGB)
 - Ausschluss der Beschränkbarkeit der Ansprüche wegen Gewässerverunreinigung? – Binnenschiff „AN.KA“ – siehe BVerwG HmbSchRZ 2012, 25 Nr. 13, mit Anm. HmbSchRZ 2012, 219 Nr. 91
 - Problem: kann ein zur Beschränkung berechtigter Schuldner seine Haftung für Ansprüche eines gleichermaßen zur Beschränkung der Haftung berechtigten Gläubigers beschränken ?

8. Beschränkung der Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis

- es stehen Höchstbeträge jeweils für alle Ansprüche aus demselben Ereignis zur Verfügung (siehe Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1, Art. 9)
 - Abgrenzung mehrerer Ereignisse – „APL Sydney“

9. Beschränkbarkeit der Haftung außerhalb des HBÜ 1996

- in bestimmten Fällen ordnet das deutsche Recht die Beschränkbarkeit der Haftung außerhalb des HBÜ 1996 an
 - der Lotse
 - der an Bord tätige Lotse ist nach Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigt
 - es kann jedoch ein niedrigerer Höchstbetrag festgelegt werden – siehe § 615 Abs. 1 bis 3 HGB
 - der nicht an Bord tätige Lotse fällt nicht unter Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 (siehe § 480 S. 1 HGB) – ausschließende Wirkung?
 - aber § 615 Abs. 4 HGB regelt eine eigene Befugnis zur Beschränkung der Haftung
 - Ölverschmutzungsschäden
 - generell ausgenommen nach Art. 3 (b) HBÜ 1996 – Haftung aber vielfach beschränkbar nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992
 - i.Ü. Beschränkbarkeit selbständig geregelt in § 611 Abs. 3 HGB
 - Bunkerölverschmutzungsschäden
 - besonders ausgestaltete Haftung des Schiffseigentümers nach BunkerölÜ – Verweisung auf HBÜ 1996 in Art. 6 BunkerölÜ – Rechtsgrund- bzw. Rechtsfolgenverweisung?
 - jedenfalls ausdrückliche Anordnung in § 611 Abs. 1 S. 2 HGB
 - Ansprüche aus Wrackbeseitigung
 - ausdrücklicher Vorbehalt in Art. 10 Abs. 2 WBÜ, § 30 Abs. 12 WaStrG, dass das Recht zur Beschränkung der Haftung unberührt bleibt
 - Vorbehalt Deutschlands (Art. 18 Abs. 1 S. 1 [a] HBÜ 1996), daher keine Anwendung des HBÜ 1996 von sich aus
 - aber: Anordnung der Geltung des HBÜ 1996 für Ansprüche aus Wrackbeseitigung in § 612 HGB
 - es steht ein gesonderter Höchstbetrag zur Verfügung
 - und: keine Beschränkung bei vertraglichen Ansprüchen auf vertraglich vereinbartes Entgelt (§ 612 Abs. 1 S. 2 HGB)

10. Ausschluss des Rechts zur Haftungsbeschränkung

- bei persönlichem qualifizierten Verschulden
 - Art. 4 HBÜ 1996
 - ÖIHÜ 1992: qualifizierten Verschulden des Eigentümers (Art. V Abs. 2)
 - HNS-Ü 2010: qualifiziertes Verschulden des Eigentümers (Art. 9 Abs. 2)
 - Anlage VI zum Umweltschutz-Protokoll des Antarktisvertrages: qualifizierten Verschulden des Betreibers (Art. 9 Abs. 3)

11. Gegenansprüche des zur Beschränkung Berechtigten

- hat der zur Beschränkung der Haftung Berechtigte seinerseits Ansprüche gegen den Gläubiger, ordnet Art. 5 HBÜ 1996 eine Pflicht zur Aufrechnung an
- i.E. unterliegt nur der dem Gläubiger verbleibende Netto-Betrag der Haftungsbeschränkung

- der zur Beschränkung Berechtigte muss also seinen Gegenanspruch zugunsten aller Gläubiger „opfern“

12. Die Höchstbeträge der Haftung

- es stehen den Gläubigern ggf. nicht nur ein Höchstbetrag zur Verfügung, sondern mehrere, abhängig von
 - der Art des Anspruchs, etwa Personen- und Sachschadenshöchstbetrag, sowie
 - der Person des Schuldners

13. Der Ölverschmutzungsschäden-Höchstbetrag

- der Höchstbetrag nach Art. V ÖIHÜ 1992
 - bestimmt sich nach der Größe des Schiffes
 - bis BRZ 5.000 Tonnen (Einstiegs-Höchstbetrag): 3,0 Millionen SZR
 - bei größeren Schiffen zzgl. 420 SZR je BRZ
 - Beispiele:
 - BRZ 10.000: 3,0 Millionen SZR + 5.000 x 420 SZR = 5,1 Millionen SZR
 - BRZ 80.000: 3,0 Millionen SZR + 75.000 x 420 SZR = 34.5 Millionen SZR
 - höchstens 59,7 Millionen SZR (entspricht BRZ 130.000)
 - für Ölverschmutzungsschäden haftet nur der Eigentümer des Schiffes, alle anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen sind von der Haftung befreit (Art. III ÖIHÜ 1992)
 - der Ölverschmutzungsschaden-Höchstbetrag steht ausschließlich für Ansprüche aus dem ÖIHÜ 1992 zur Verfügung
 - außerdem stehen der Ölfonds und der Zusatzfonds für darüber hinausgehende Ansprüche ein (ÖIFÜ 1992, ÖIFÜ 2003)
- der Höchstbetrag nach § 611 Abs. 3 HGB
 - nach Art. 3 (b) HBÜ 1996 sind Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des ÖIHÜ 1992 von der Anwendung ausgenommen
 - findet das ÖIHÜ 1992 Anwendung, gelten Art. V und VI
 - findet es keine Anwendung (insbesondere in räumlicher Hinsicht), trifft § 611 Abs. 3 HGB eine eigene Regelung
 - die Haftung Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden kann nach Maßgabe des HBÜ 1996 beschränkt werden (§ 611 Abs. 3 S. 1 HGB)
 - hierfür steht ein gesonderter Höchstbetrag ausschließlich für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden zur Verfügung (siehe § 611 Abs. 3 S. 2 HGB)
 - der gesonderte Höchstbetrag ermittelt sich anhand des HBÜ 1996 (§ 611 Abs. 3 S. 2 HGB) – es gilt namentlich der Sachschadens-Höchstbetrag des Art. 6 HBÜ 1996 (siehe unten), einschließlich des Höchstbetrages für kleine Schiffe (§ 613 HGB, siehe unten)

14. Die HNS-Schaden-Höchstbeträge

- der Höchstbetrag bei Schäden durch HNS in Bulk nach Art. 9 Abs. 1 (a) HNS-Ü 2010
 - bestimmt sich nach der Größe des Schiffes
 - bis BRZ 2.000 Tonnen (Einstiegs-Höchstbetrag): 10,0 Millionen SZR
 - bei größeren Schiffen zzgl.
 - 1.500 SZR je BRZ bis 50.000 BRZ
 - 360 SZR je BRZ ab 50.001 BRZ
 - Beispiele:
 - BRZ 10.000: 10,0 Millionen SZR + 8.000 x 1.500 SZR = 22,0 SZR
 - BRZ 80.000: 10,0 Millionen SZR + 48.000 x 1.500 SZR + 30.000 x 360 SZR = 92,8 Millionen SZR
 - höchstens 100 Millionen SZR (entspricht BRZ 100.000)
- verpackte HNS
 - bestimmt sich nach der Größe des Schiffes
 - bis BRZ 2.000 Tonnen (Einstiegs-Höchstbetrag): 11,5 Millionen SZR
 - bei größeren Schiffen zzgl.
 - 1.725 SZR je BRZ bis 50.000 BRZ
 - 414 SZR je BRZ ab 50.001 BRZ
 - Beispiele:
 - BRZ 10.000: 11,5 Millionen SZR + 8.000 x 1.725 SZR = 25.298.275 SZR
 - BRZ 80.000: 11,5 Millionen SZR + 48.000 x 1.725 SZR + 30.000 x 414 SZR = 106,72 Millionen SZR
 - höchstens 115 Millionen SZR (entspricht BRZ 100.000)
- für HNS-Schäden haftet nur der Eigentümer des Schiffes, alle anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen sind von der Haftung befreit (Art. 7 HNS-Ü 2010)
- der HNS-Schaden-Höchstbetrag steht ausschließlich für Ansprüche aus dem HNS-Ü 2010 zur Verfügung
- außerdem steht der HNS-Fonds für darüber hinausgehende Ansprüche ein (Art. 13 HNS-Ü)
- das HNS-Ü 2010 ist noch nicht in Kraft, heute beurteilt sich die Beschränkbarkeit der Haftung für Ansprüche wegen HNS-Schäden nach den allgemeinen Regeln
 - Art. 18 Abs. 1 S. 1 (b) HBÜ 1996 erlaubt den Vertragsstaaten den Vorbehalt, das Übereinkommen auf Ansprüche wegen HNS-Schäden nicht anzuwenden (anders Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden, siehe Art. 3 [b] HBÜ 1996)
 - Deutschland hat keinen Vorbehalt erklärt
 - Ansprüche wegen HNS-Schäden fallen daher insbesondere unter den Sachschadens-Höchstbetrag (siehe unten)

15. Die Festlegung der Höchstbeträge

- die Höchstbeträge der Art. 6 Abs. 1 und 2 sowie Art. 7 HBÜ 1996 sind zunächst unmittelbar im Übereinkommen festgelegt
- (nur) die Höchstbeträge können im Wege des *tacit acceptance* Verfahrens nach Art. 8 des Protokolls von 1996 geändert werden

- dies ist jetzt erstmals geschehen
 - durch Entschließung des Rechtsausschusses der IMO LEG.5(99) – in Kraft am 8. Juni 2015
 - Umsetzung in das innerstaatliche deutsche Recht durch die SeeHBV, mit Wirkung zum 8. Juni 2015 – siehe Art. 2 des Vertragsgesetzes zum Protokoll von 1996, wo das BMJ ermächtigt wird, Änderungen der Höchstbeträge durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen
 - alle Höchstbeträge des Art. 6 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996 wurden um ca. 50% erhöht
 - Überleitungsrecht: die neuen Beträge gelten für alle Ansprüche aus einem Ereignis, das am oder nach dem 8. Juni 2015 eingetreten ist (siehe Art. 7 Abs. 3 EGHGB)

16. Der Reisende-Höchstbetrag (Art. 7 HBÜ 1996)

- Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden (Art. 7 Abs. 2 HBÜ 1996) – nicht: wegen Gepäckschäden
 - Reisende: Personen, die aufgrund eines Beförderungsvertrages befördert werden sowie Begleiter von Fahrzeugen oder lebenden Tieren, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind (Art. 7 Abs. 2 [a] und [b] HBÜ 1996)
 - also nicht: die Besatzung oder sonstige Personen (etwa Besucher)
 - die Personen müssen auf dem betreffenden Schiff selbst befördert werden (Ansprüche gegen „das eigene Schiff“); siehe Art. 9 Abs. 2 HBÜ 1996
 - also nicht: Reisende auf anderen Schiffen (etwa im Falle einer Kollision)
 - Grundlage der Ansprüche: AthenÜ 2002, VO Athen; §§ 536 ff. HGB
 - Achtung: der Schuldner muss nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigt, also mindestens Charterer (oder Reeder bzw. Ausrüster) des Schiffes sein – dies betrifft normalerweise den ausführenden Beförderer und kann ggf. für den vertraglichen Beförderer gelten
- der Höchstbetrag
 - bestimmt sich nach der Anzahl der zugelassenen Reisenden
 - 175.000 SZR x Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf:
 - 12 Reisende: 2,1 Millionen SZR – 100 Reisende: 17,5 Millionen SZR – 1.000 Reisende: 175 Millionen SZR
 - der Höchstbetrag der Haftung nach § 541 Abs. 1 HGB, Art. 7 AthenÜ 2002 gilt weiterhin – beschränkte Haftung auf 400.000 SZR je Fahrgast und Schadensereignis
 - Beispiel: Zulassung für 12 Reisende – 6 Reisende erleiden Schäden von je 500.000 SZR – die Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist jeweils beschränkt auf 400.000 SZR – außerdem kann die Haftung für alle Schäden auf 2,1 Millionen SZR beschränkt werden – jeder Reisende erhält am Ende 350.000 SZR
 - auch der weitere Höchstbetrag des § 541 Abs. 2 und 3 HGB kommt ggf. zum Tragen – 250.000 SZR je Fahrgast und Schadenereignis in bestimmten Fällen (§ 541 Abs. 2 HGB) oder 340 Millionen SZR für alle Ansprüche aus einem Schadenereignis, je nachdem, welcher Betrag niedriger ist (§ 541 Abs. 3 HGB)

- Beispiel: Zulassung für 12 Reisende – 6 Reisende erleiden Schäden von je 500.000 SZR – die Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist jeweils beschränkt auf 250.000 SZR – außerdem kann die Haftung für alle Schäden auf 2,1 Millionen SZR beschränkt werden – auf jeden Reisenden würden 350.000 SZR entfallen – hier bleibt es bei der Beschränkung nach § 541 Abs. 2 HGB auf 250.000 SZR für jeden Reisenden
- ob der alternative, feste (Gesamt-)Betrag von 340 Millionen SZR pro Ereignis (§ 541 Abs. 3 HGB) oder der Reisende-Höchstbetrag von 175.000 SZR pro Anzahl der zugelassenen Reisenden des Art. 7 HBÜ 1996 zum Tragen kommt, hängt von den Umständen ab
 - es gibt keine Obergrenze
 - der Reisende-Höchstbetrag (Art. 7 HBÜ 1996) ist von den letzten Änderungen der Höchstbeträge nicht betroffen

17. Der Personenschaden-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 1 [a] HBÜ 1996)

- Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Personen, die keine Reisende auf dem betreffenden Schiff sind (Art. 7 HBÜ 1996)
 - Dritte außerhalb des Schiffes, Reisende und Besatzung auf anderen Schiffen
 - Ansprüche der Besatzung des eigenen Schiffes: siehe den Vorbehalt des Art. 3 (e) HBÜ 1996 – unterliegt der Heuervertrag dem deutschen Recht, kann die Haftung nicht beschränkt werden (§ 611 Abs. 4 Nr. 1 HGB)
- der Höchstbetrag
 - bestimmt sich nach der Größe des Schiffes
 - bis 2.000 Tonnen(Einstiegs-Höchstbetrag): 3,02 Millionen SZR
 - bei größeren Schiffen zzgl.
 - 1.208 SZR je Tonne von 2.001 bis 30.000 Tonnen;
 - 906 SZR je Tonne von 30.001 bis 70.000 Tonnen;
 - 604 SZR je Tonne über 70.000 Tonnen
 - Beispiele:
 - BRZ 10.000: 3.020.000 SZR + 8.000 x 1.208 SZR = 12,684 Millionen SZR
 - BRZ 100.000: 3.020.000 SZR + 28.000 x 1.208 SZR + 40.000 x 906 SZR + 30.000 x 604 SZR = 3.020.000 SZR + 33.824.000 SZR + 36.240.000 SZR + 18.120.000 SZR = 91,204 Millionen SZR
 - es gibt keine Obergrenze

18. Der Sachschaden-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 2 [b] HBÜ 1996)

- Ansprüche wegen sonstiger Schäden, insbesondere wegen Sachschäden (einschließlich Gepäckschäden)
 - dazu gehören auch Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden (siehe § 611 Abs. 1 S. 2 HGB, Art. 6 BunkerölÜ)
 - aber nicht Ansprüche
 - wegen Tod oder Körperverletzung (von Reisenden oder sonstigen Dritten)
 - wegen Ölverschmutzungsschäden (Art. 3 [b] HBÜ 1996; siehe oben)

- aus Wrackbeseitigung (Art. 2 Abs. 1 [d] und [e], Art. 18 Abs. 1 S. 1 [a] HBÜ 1996; dazu unten)
- der Höchstbetrag
 - die Hälfte des Höchstbetrages für Ansprüche wegen Tod und Körperverletzung nach Art. 6 Abs. 2 [b] HBÜ 1996
 - bis 2.000 Tonnen (Einstiegs-Höchstbetrag): 1,51 Millionen SZR
 - bei größeren Schiffen zzgl.
 - 604 SZR je Tonne von 2.001 bis 30.000 Tonnen;
 - 453 SZR je Tonne von 30.001 bis 70.000 Tonnen;
 - 302 SZR je Tonne über 70.000 Tonnen
 - BRZ 10.000: 1.510.000 SZR + 8.000 x 604 SZR = 6,342 Millionen SZR
 - BRZ 100.000: 1.510.000 SZR + 28.000 x 604 SZR + 40.000 x 453 SZR + 30.000 x 302 SZR = 1.510.000 SZR + 16.912.000 SZR + 18.120.000 SZR + 9.060.000 SZR = 45,602 Millionen SZR
 - Sonderregelung für kleine Schiffe (siehe sogleich)
 - es gibt keine Obergrenze
- der kleine (Sachschaden-) Höchstbetrag
 - Art. 15 Abs. 2 S. 1 (b) HBÜ 1996 erlaubt den Vertragsstaaten, bei kleinen Schiffen von weniger als 300 Tonnen eigenständige Regelungen zu treffen
 - Deutschland hat dies in § 613 HGB getan
 - bei Schiffen mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen (nicht: 300 Tonnen)
 - gilt der halbe Höchstbetrag des für Schiffe mit 2.000 Tonnen maßgeblichen Höchstbetrages – also 755.000 SZR
 - der Reisende-Höchstbetrag sowie der Personenschaden-Höchstbetrag bleiben auch bei kleinen Schiffen unverändert

19. Der Wrackbeseitigungs-Höchstbetrag

- nach Art. 18 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 können sich die Vertragsstaaten vorbehalten, das Übereinkommens nicht auf Ansprüche wegen Wrackbeseitigung etc. (Art. 2 [d] und [e]) anzuwenden
- Deutschland hat dies getan und eine eigene Regelung geschaffen (§ 612 HGB):
 - es gilt ein eigenständiger Höchstbetrag, der ausschließlich für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung zur Verfügung steht (§ 612 Abs. 1 S. 1 HGB)
 - der Höchstbetrag entspricht dem Sachschadens-Höchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 (b) HBÜ 1996 (§ 612 Abs. 2 S. 1 HGB)
 - der Höchstbetrag betrifft Ansprüche wegen Wrackbeseitigung (einschließlich der Beseitigung von Ladung – § 612 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und 2 HGB), insbesondere nach Art. 10 Abs. 1 WBÜ (siehe Art. 10 Abs. 2) oder § 30 WaStrG (siehe § 30 Abs. 12 S. 2 WaStrG)
 - Ausnahme: vertraglich vereinbarte Entgelte (§ 612 Abs. 1 S. 2 HGB, wie Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996)

20. Die Ansprüche gegen den Lotsen (näher RdTW 2014, 301)

- Unterscheidung zwischen dem an Bord tätigen (Bord-)Lotsen und dem nicht an Bord tätigen (Radar-)Lotsen
 - Einordnung des Lotsen, der auf einem anderen Schiff, auf dem Schlepper oder auf dem Anhang bzw. dem Schubleichter tätig ist?
- der an Bord tätige Lotse
 - ist nach Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigt
 - aber: ungeschriebenes Recht der Vertragsstaaten, eigene Regelungen hinsichtlich des Höchstbetrages zu setzen
 - Deutschland hat dies in § 615 Abs. 1 bis 3 HGB durch Modifikationen der Berechnung der Höchstbeträge getan – es bleibt in allen Fällen bei den Einstiegs-Höchstbeträgen
 - beim Reisenden-Höchstbetrag (Art. 7 HBÜ 1996) werden stets nur 12 Reisende zugrunde gelegt (§ 615 Abs. 2 HGB)
 - der Höchstbetrag: stets $12 \times 175.000 \text{ SZR} = 2,1 \text{ Millionen SZR}$
 - beim Personen- bzw. Sachschaden-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 1 HBÜ 1996) entfallen die Erhöhungen für größere Schiffe als solche von 2.000 Tonnen (§ 615 Abs. 1 HGB)
 - der Personenschaden-Höchstbetrag: stets 3,02 Millionen SZR
 - der Sachschaden-Höchstbetrag: stets 1,51 Millionen SZR
 - Problem: für den nicht an Bord tätigen Lotsen (siehe sogleich) verweist § 615 Abs. 4 HGB auf §§ 611 etc. HGB; eine entsprechende Verweisung findet sich in § 615 Abs. 1 bis 3 HGB für den Bordlotsen nicht – das HBÜ 1996 gilt aber ohnehin, der Bordlotse ist nach Art. 1 Abs. 4 zur Beschränkung berechtigt – kann der Lotse seine Haftung für Ölverschmutzungsschäden beschränken (§ 611 Abs. 3 HGB)? – kommt auch dem Lotsen der Sachschaden-Höchstbetrag für kleine Schiffe nach § 613 HGB zugute? – kann der Lotse seine Haftung für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung beschränken (siehe § 612 HGB)?
- der nicht an Bord tätige Lotse
 - ist nach dem HBÜ 1996 nicht zur Beschränkung berechtigt
 - der Reeder muss für sein Verhalten nicht einstehen (siehe Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 480 S. 1 HGB)
 - ihm wird gleichwohl in § 615 Abs. 4 HGB eigenständig die Befugnis zur Beschränkung der Haftung eingeräumt
 - (Reisende-, Personenschaden-, Sachschaden-) Höchstbeträge nach § 615 Abs. 1 und 2 HGB wie bei dem an Bord tätigen Lotsen (siehe zuvor)
 - Beschränkung der Haftung in entsprechender Anwendung der §§ 611 etc. HGB
 - Beschränkung der Haftung für Ölverschmutzungsschäden (§ 611 Abs. 3 HGB)
 - gesonderter Wrackbeseitigungs-Höchstbetrag (§ 612 HGB)
 - Sachschadens-Höchstbetrag für kleine Schiffe (§ 613 HGB)
 - Verfahren (§ 617 HGB)
 - aber: Wegfall der Beschränkbarkeit bei qualifiziertem Verschulden (Art. 4 HBÜ 1996)

21. Die Ansprüche gegen den Berger

- auch der Berger ist zur Beschränkung der Haftung berechtigt (Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1996)
 - jede Person, die im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Bergung Dienste leistet (Art. 1 Abs. 3 S. 1 HBÜ 1996)
 - einschließlich des Tätigwerdens im Rahmen einer Wrackbeseitigung (Art. 1 Abs. 3 S. 2 HBÜ 1996)
- wird der Berger von einem eigenen Schiff aus tätig, ist dessen Vermessung bei der Ermittlung der Personenschaden- und Sachschaden-Höchstbeträge maßgeblich
 - einschließlich des Sachschadens-Höchstbetrages für kleine Schiffe (§ 613 HGB)
- bei einem schiffsunabhängigen Berger
 - der nicht von einem Schiff aus oder
 - ausschließlich auf dem betreffenden Schiff arbeitet
 bemisst sich der Höchstbetrag nicht nach der Vermessung des geborgenen Schiffes, sondern es gilt Art. 6 Abs. 4 HBÜ 1996
 - die Höchstbeträge errechnen sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 1.500 Tonnen (obwohl die Einstiegs-Höchstbeträge jeweils für 2.000 Tonnen gelten)
 - Ansprüche wegen Tod und Körperverletzung: 3,02 Millionen SZR
 - sonstige Ansprüche: 1,51 Millionen SZR
- der schiffsunabhängige Berger haftet ggf. weitergehend als der Berger, der von einem kleineren Schiff aus tätig wird – der kleine Sachschadens-Höchstbetrag des § 613 HGB liegt bei nur 755.00 SZR (§ 613 HGB)

22. Die Ansprüche und die Höchstbeträge

- es stehen Höchstbeträge zur Verfügung für
 - Ansprüche bestimmter Art
 - wegen Ölverschmutzungsschäden – zukünftig auch: wegen HNS-Schäden
 - wegen Tod und Körperverletzung von Reisenden
 - wegen Tod und Körperverletzung von sonstigen Personen
 - wegen sonstiger Schäden
 - wegen Wrackbeseitigung
 - gegen bestimmte Personen
 - die Schiffseigentümer (Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996) und ihre Hilfspersonen (Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996)
 - den schiffsabhängigen Berger und seine Hilfspersonen (Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996)
 - den schiffsunabhängigen Berger und seine Hilfspersonen (Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996)
 - den an Bord tätigen Lotsen
 - den nicht an Bord tätigen Lotsen
- grundsätzlich haften die Höchstbeträge ausschließlich für die betreffenden Ansprüche gegen die betreffenden Personen
 - wird ein Höchstbetrag nicht (vollständig) aufgezehrt, steht er nicht für andere Ansprüche (gegen die betreffenden Personen) zur Verfügung

- wenn ein Höchstbetrag nicht ausreicht, können die betreffenden Gläubiger, die mit ihren Forderungen teilweise ausfallen, die Differenz nicht gegen einen anderen Höchstbetrag geltend machen (zum Nachteil der Gläubiger mit originären Ansprüchen gegen diesen Höchstbetrag)
 - ausgefallene Ansprüche von Reisenden wegen Tod oder Körperverletzung können nicht gegen den Personenschaden- oder den Sachschadens-Höchstbetrag verfolgt werden (Art. 6 Abs. 1 [a] und [b] HBÜ 1996) („... für andere als die in Artikel 7 aufgeführten Ansprüche ...“)
 - ausgefallene Ansprüche wegen Wrackbeseitigung können nicht gegen den Sachschadens-Höchstbetrag verfolgt werden (§ 612 Abs. 1 S. 1 HGB – es gilt ein „gesonderter Höchstbetrag“) und umgekehrt (§ 612 Abs. 2 S. 3 HGB)
 - ausgefallene Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden können nicht gegen den Sachschadens-Höchstbetrag verfolgt werden und umgekehrt (§ 611 Abs. 3 S. 2 HGB)
- Ausnahme: soweit Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung ausfallen, können diese gegen den Sachschadens-Höchstbetrag verfolgt werden (Art. 6 Abs. 2 HBÜ 1996)

23. Der „Rang“ der Ansprüche gegen einen Höchstbetrag

- grundsätzlich haben alle Ansprüche den gleichen Rang und werden aus dem Höchstbetrag im Verhältnis der Höhe der Forderungen befriedigt (Art. 12 Abs. 1 HBÜ 1996)
 - es gibt keine besonders „gesicherten“ Ansprüche – Schiffsgläubigerrechte (§§ 596 ff. HGB) spielen keine Rolle
 - nach Art. 6 Abs. 2 HBÜ 1996 in den Sachschaden-Höchstbetrag übernommene Restansprüche wegen Personenschäden haben den gleichen Rang
- Ausnahme: Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen (Schifffahrtsanlagen)
 - Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996 erlaubt es den Vertragsstaaten anzuordnen, dass Ansprüche wegen der Beschädigung von Schifffahrtsanlagen Vorrang haben
 - Deutschland hat dies getan (§ 614 HGB)
 - innerhalb der Ansprüche wegen sonstiger Schäden gehen die Ansprüche wegen der Beschädigung von Schifffahrtsanlagen vor
 - die Ansprüche wegen der Beschädigung von Schifffahrtsanlagen haben untereinander den gleichen Rang

23. Beschränkungsrecht und Schuldrecht

- die beschränkungsrechtlichen Beziehungen betreffen das Rechtsverhältnis zwischen allen Gläubigern von Ansprüchen, für die ein oder mehrere Schuldner ihre Haftung beschränken können
- in schuldrechtlichen Beziehungen geht es um das Rechtsverhältnis zwischen einem Gläubiger und einem (ggf. zur Beschränkung berechtigten) Schuldner

24. Die zwingende Geltung

- grundsätzlich können von den Bestimmungen des HBÜ 1996, §§ 611 ff. HGB abweichende Vereinbarungen getroffen werden
 - um beschränkungsrechtlich wirksam zu sein, bedarf es aber einer Abrede zwischen allen betroffenen Parteien (Gläubigern und Schuldner) – dies kommt praktisch nicht vor
 - Abreden zwischen einem Gläubiger und einem Schuldner haben nur schuldrechtliche Wirkungen zwischen diesen beiden Parteien
 - Beispiel: Verzicht auf das Recht zur Beschränkung
 - der Betreffende verliert nur dann sein Recht zur Beschränkung der Haftung, wenn er gegenüber allen Gläubigern den Verzicht erklärt
 - verzichtet er nur gegenüber einem Gläubiger, wirkt der Verzicht auch nur (schuldrechtlich) gegenüber diesem
 - der betreffende Schuldner darf sich auf die Beschränkung der Haftung berufen, auch gegenüber dem Gläubiger, schuldet diesem aber einen Ausgleich, um ihn so zu stellen, wie er stünde, wenn der Schuldner die beschränkte Haftung nicht geltend gemacht hätte
 - siehe Ziff. 23.5 ADSp 2017:

Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus den Ziffern 23.1, 23.3 und 23.4 einen Betrag von 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, ist seine Haftung unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, außerdem begrenzt höchstens auf 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

- Sonderfall: es gibt nur einen Gläubiger

25. Die Geltendmachung der beschränkten Haftung durch Errichtung eines Fonds

- die Haftungsbeschränkung kann durch Errichtung eines (Haftungs-)Fonds geltend gemacht werden (Art. 11 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996) – Achtung: Abgrenzung zu den Ölhaftungs- und dem HNS-Fonds
 - ein Fonds besteht ggf. aus mehreren Höchstbeträgen, zzgl. Zinsen (Art. 11 Abs. 1 S. 2 HBÜ 1996)
 - das Nähere bestimmt die SVertO (§ 617 Abs. 1 HGB)
 - Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO)
 - Seerechtliches Verteilungsverfahren (§§ 1–33) – Binnenschifffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren (§§ 34–49) – Wirkungen der Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat (§§ 50–52)
 - das Seerechtliche Verteilungsverfahren betrifft auch das Verfahren der Haftungsbeschränkung nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992 (§ 1 Abs. 1 SvertO)
 - im Übrigen gilt die ZPO (§ 3 SVertO)
- Einleitung des Verfahrens (§ 1 SVertO) – Antragsberechtigung, Ansprüche
- Zuständigkeit (§ 2 SVertO) – stets das AG Hamburg aufgrund des Abkommens über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren

- das Eröffnungsverfahren
 - Antrag auf Eröffnung (§ 4 SVertO)
 - Festlegung der Haftungssumme durch Beschluss (§ 5 Abs. 1 SVertO)
 - ggf. Zulassung einer Sicherheitsleistung (§ 5 Abs. 2 SVertO, Art. 11 Abs. 2 HBÜ 1996)
 - Einzahlung der Haftungssumme (§ 6 SVertO)
 - Eröffnung des Verfahrens durch Beschluss, nachdem die Haftungssumme eingezahlt wurde (§ 7 SVertO)
 - Wirkungen der Eröffnung:
 - der Haftungsfonds gilt als errichtet (§ 8 Abs. 1 S. 1 SVertO)
 - der von einer zur Beschränkung der Haftung berechtigten Person errichtete Fonds gilt als von allen Berechtigten errichtet, deren Ansprüche betroffen sind (Art. 11 Abs. 3 HBÜ 1996) – Art. 9 Abs. 1 HBÜ unterscheidet drei Gruppen:
 - die in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 genannten Personen (Schiffseigentümer etc.) sowie deren Hilfspersonen (Art. 9 Abs. 1 [a], Abs. 2 HBÜ 1996) – alle diese Personen sind automatisch durch die Errichtung des Fonds geschützt
 - zur Einleitung eines Verfahrens durch den an Bord tätigen Lotsen (für den ein niedrigerer Sachschadens-Höchstbetrag gilt, § 615 Abs. 1 bis 3 HGB) siehe § 1 Abs. 2 SVertO
 - der von einem Schiff aus tätige Berger und dessen Hilfspersonen (Art. 9 Abs. 1 [b] HBÜ 1996) – hier ist die selbständige Errichtung eines Fonds erforderlich
 - der nicht von einem Schiff aus tätige Berger und dessen Hilfspersonen (Art. 9 Abs. 1 [c], Art. 6 Abs. 4 HBÜ 1996) – selbständige Fondserrichtung
 - außerdem gibt es weitere selbständige Fonds
 - nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992 (und zukünftig Art. 9 HNS-Ü)
 - der nicht an Bord tätige Lotse, der nach § 615 Abs. 4 HGB zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist
 - (innerstaatliche) Sperrwirkung – weitere Inanspruchnahme des Berechtigten – unterschiedliche Ausgestaltung:
 - Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1996, ebenso Art. VI Abs. 1 (a) ÖIHÜ 1992: derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, kann sich nicht mehr an das sonstige Vermögen des Schuldners halten – bloßer Schutz vor doppelter Inanspruchnahme – dem Gläubiger steht es frei, seinen Anspruch weiter gegen den Berechtigten zu verfolgen
 - Neuregelung Art. 14 Abs. 1 CLNI 2012: derjenige, der einen Anspruch geltend machen kann, hat keine Rechte mehr gegen das sonstige Vermögen des Schuldners:

(1) Ist ein Fonds nach Artikel 12 errichtet worden, so kann eine Person, die einen Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.

- § 8 SVertO: Ansprüche, auf die sich die Haftungsbeschränkung erstreckt, können nur noch nach Maßgabe der SVertO verfolgt werden (Abs. 2) – anhängige Rechtsstreite werden unterbrochen (Abs. 3) – die Zwangsvollstreckung wird unzulässig (Abs. 4) – kein Wahlrecht des Gläubigers
- unterschiedliche, nicht miteinander vereinbare Ausgestaltungen der Sperrwirkung
- die Sperrwirkung des § 8 SVertO, Art. 14 Abs. 1 CLNI 2012 entspricht dem HBÜ 1957
- ein Arrest gegen den zur Beschränkung Berechtigten ist aufzuheben (insbesondere der Arrest des Schiffes), eine geleistete Sicherheit muss zurückgegeben werden (siehe Art. 13 Abs. 2 HGB 1996)
- der Gläubiger, der an dem Verfahren teilnimmt
 - darf grundsätzlich nicht mehr aufrechnen (§ 8 Abs. 7 S. 1 und 3 SVertO) – nur noch mit Ansprüchen aus dem betreffenden Ereignis (Art. 5 HBÜ 1996)
 - darf von Sicherungsrechten keinen Gebrauch machen (§ 8 Abs. 7 S. 2 SVertO)
- Bestellung eines Sachwalters (§ 9 SVertO)
- öffentliche Aufforderung zur Ermittlung der Gläubiger (§ 10 SVertO)
- Rechtsmittel des Antragstellers und der Gläubiger gegen den Beschluss (§ 12 SVertO)
- Feststellung der Ansprüche
 - Anmeldung der Ansprüche durch die Gläubiger (§§ 13–16 SVertO)
 - leistet der zur Beschränkung Berechtigte oder sein Versicherer an einen Gläubiger, geht dessen Anspruch auf ihn (Berechtigten oder Versicherer) über (Art. 12 Abs. 2 bis 4 HBÜ 1996) – der zur Beschränkung Berechtigte hat hier ebenfalls Ansprüche gegen den Fonds
 - Prüfungstermin (§ 18 SVertO)
 - Feststellung der angemeldeten Ansprüche (§ 19 SVertO)
 - Feststellung, soweit im Prüfungstermin kein Widerspruch gegen den Anspruch erhoben wird (§ 19 Abs. 1 SVertO)
 - Widersprüche werden in einem streitigen Verfahren geklärt (§ 19 Abs. 3 SVertO)
 - mit der Feststellung eines Anspruchs erlöschen alle Sicherungsrechte, insbesondere SchGIR (§ 20 Abs. 1 SVertO)

- die Verteilung des Fonds
 - die verschiedenen Höchstbeträge werden an die jeweilige Gläubiger der festgestellten Ansprüche im Verhältnis ihrer Höhe verteilt (§ 23 Abs. 1 SVertO, Art. 12 Abs. 1 HBÜ 1996)
 - Berichtigung der Kosten (§ 23 Abs. 4 SVertO)
 - Vorrang der Ansprüche wegen Beschädigung von Schifffahrtsanlagen (§ 23 Abs. 2 SVertO, § 614 HGB, Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996)
 - Erlöschen der persönlichen Haftung des Schuldners (§ 24 SVertO)
 - Auszahlung der Beträge an die Gläubiger (§ 26 SVertO)
 - Aufhebung des Verteilungsverfahrens durch Beschluss (§ 29 SVertO)
- das (persönliche) qualifizierte Verschulden des Schuldners
 - kein Recht zur Beschränkung der Haftung (Art. 4 HBÜ 1996)
 - Geltendmachung ggf. schon im Eröffnungsverfahren
 - möglicherweise ist nicht allen Schuldnern (oder nur einem Schuldner) ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen
 - nach Feststellung der Nicht-Beschränkbarkeit nimmt der Gläubiger an dem Verfahren nicht mehr teil (§ 25 SVertO) – Vorteil für die anderen Gläubiger
 - Rechtsprechung BGH: der Gläubiger, der die unbeschränkte Haftung des Schuldners geltend macht, darf seinen Anspruch außerhalb des Beschränkungsverfahrens verfolgen – keine Sperre des Verfahrens
- die Errichtung eines Haftungsfonds im Ausland – Sperrwirkung?
 - die Übereinkommen unterscheiden nicht zwischen in- und ausländischer Errichtung des Fonds – Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1996 und Art. VI Abs. 1 (a) ÖIHÜ 1992 sehen keine Sperrwirkung vor (anders früher das HBÜ 1957)
 - eine solche internationale Sperrwirkung könnte ohnehin nur unter den Vertragsstaaten des HBÜ 1996 (genauer: des Protokolls von 1996) funktionieren – keine Bindung im Verhältnis zu anderen Staaten, die die Haftung auf Grundlage anderer Übereinkommen (HBÜ 1976 oder 1957) oder nur des nationales Rechts beschränken
 - § 50 SVertO regelt die internationale Sperrwirkung: hat ein Gläubiger einen Anspruch gegen einen in einem anderen Vertragsstaat nach Maßgabe des HBÜ 1996 errichteten Fonds geltend gemacht, kann er den Anspruch im Inland nicht mehr gegen das sonstige Vermögen des Schuldners verfolgen (entspricht Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1996) – wiederum nur bloßer Schutz vor doppelter Inanspruchnahme
 - Gleiches gilt für die Errichtung eines Fonds nach den ÖIHÜ 1992 (§ 51 SvertO, Art. IV Abs. 1 [a] ÖIHÜ 1992)
 - ABER: zu beachten sind auch die Grundsätze des internationalen Zivilprozessrechts – die Entscheidung über die Errichtung eines Haftungsfonds ist eine Entscheidung, die ggf. im Inland anzuerkennen ist
 - so das Maersk Olje & Gas Urteil des EuGH (noch zum EuGVÜ), heute Art. 32 ff. EuGVVO
 - bei Nicht-EU-Staaten möglicherweise auch über § 328 ZPO
 - Folge: die Wirkungen, die die Entscheidung im Ausland hat, kommen ihr auch im Inland zu
 - wenn die Entscheidung im Ausland Sperrwirkung hat, gilt dies ebenso im Inland

- anders zukünftig Art. 14 CLNI 2012 (= § 52 Abs. 1 SVertO n.F.) – siehe Art. 14 Abs. 1 CLNI 2012
- andere Staaten kennen andere Formen der Geltendmachung
 - insbesondere durch eine Klage auf Beschränkung der Haftung
 - nur für diese gilt der besondere Gerichtsstand des Art. 7 EuGVVO (am Gerichtsstand der Hauptsache):
Ist ein Gericht eines Mitgliedstaats nach dieser Verordnung zur Entscheidung in Verfahren wegen einer Haftpflicht aufgrund der Verwendung oder des Betriebs eines Schiffes zuständig, so entscheidet dieses oder ein anderes an seiner Stelle durch das Recht dieses Mitgliedstaats bestimmtes Gericht auch über Klagen auf Beschränkung dieser Haftung.

26. Die Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds

- der Schuldner kann die Beschränkung der Haftung auch ohne Errichtung eines Fonds geltend machen (Art. 10 HBÜ 1996) – insbesondere bei nur einem oder wenigen bekannten Gläubigern
- in Deutschland: keine besonderen Vorschriften für die Geltendmachung
 - insbesondere durch Erhebung einer entsprechenden Einwendung im Prozess des Gläubigers gegen den zur Beschränkung berechtigten Schuldner
 - das Gericht berücksichtigt bei der Verurteilung ggf. den Höchstbetrag, wenn feststeht, welcher Betrag auf den Gläubiger entfällt (insbesondere bei nur einem Gläubiger)
 - ist nicht klar, auf welchen Betrag die Haftung des Schuldners beschränkt ist (unbekannte weitere Gläubiger, unbekannte Höhe der Ansprüche):
 - Urteil unter dem Vorbehalt seerechtlich beschränkter Haftung nach § 305a ZPO – siehe zur Vollstreckung eines solchen Urteils § 786a Abs. 2 ZPO
- siehe zur Zwangsvollstreckung bei späterer Geltendmachung der beschränkten Haftung § 786a Abs. 1, § 780 Abs. 1, § 781 ZPO, § 5 Abs. 3, § 8 Abs. 4 und 5, §§ 21 und 22 SVertO

27. Internationalprivatrechtliche Grundsätze

- vorrangig gelten die Bestimmungen des HBÜ 1996
- für das Verfahren der Errichtung und Verteilung eines Fonds gilt das Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet wird (Art. 14 HBÜ 1996)
- die schuldrechtlichen Beziehungen beurteilen sich nach dem Sachrecht, dem das betreffende Schuldverhältnis unterliegt
- welches Sachrecht gilt für die sonstigen beschränkungsrechtlichen Beziehungen – etwa für die Frage nach der Beschränkbarkeit der Haftung für Ölverschmutzungsschäden (§ 611 Abs. 3 HGB), für Ansprüche aus Wrackbeseitigung (§ 612 HGB), der Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe (§ 613 HGB), der Haftung des Lotsen (§ 615 HGB)?
 - das Recht, dem auch der Anspruch unterliegt – siehe Art. 15 (b) Rom II (Geltungsbereich des anzuwendenden Rechts erstreckt sich auch auf „jede Beschränkung“ der Haftung), ebenso eine frühere Entscheidung des BGH
 - aber: häufig werden die Ansprüche verschiedenen Sachrechten unterliegen – ggf. würden für die Ansprüche verschiedene Systeme der Beschränkung gelten – dies ist praktisch undurchführbar

- m.E. ist daher eine die Frage nach der Beschränkbarkeit selbständig anzuknüpfen
- naheliegender Weise gilt das Recht des Staates, in dem die Beschränkung geltend gemacht wird

28. Schiffsgläubigerrecht und Haftungsbeschränkung

- Ausgangslage: die persönliche Forderung des Gläubigers (z.B. auch § 823 BGB) richtet sich etwa gegen den Kapitän – Haftung des Reeders nach § 480 S. 1 HGB
- der Kapitän hat qualifiziert schuldhaft gehandelt und kann seine Haftung nicht beschränken (Art. 4 HBÜ 1996) – der Reeder ist dagegen weiterhin zur Beschränkung berechtigt
- dem Gläubiger steht wegen seiner Ansprüche ein Schiffsgläubigerrecht zu (§§ 596 ff. HGB) – dies sichert auch den unbeschränkbaren Anspruch gegen den Kapitän
- steht dem Gläubiger aus dem Schiffsgläubigerrecht in unbeschränkter Höhe zu?

29. Die Versicherungspflicht

- Ausgangspunkt: Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. 2009 L 131 S. 128)
- umgesetzt durch §§ 2 und 3 SeeVersNachwG:

§ 2 Versicherungspflicht für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens

(1) Der Schiffseigentümer eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 300, das

1. die Bundesflagge führt oder
2. einen Hafen im Inland anläuft oder verlässt oder eine vor der Küste gelegene Einrichtung innerhalb des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland anläuft oder verlässt,

hat eine dem Artikel 3 Buchstabe b und dem Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128) in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens abzudecken. Dies gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm eingesetzt sind und die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

(2) Schiffseigentümer eines Schiffes ist der im Schiffsregister eingetragene Eigentümer oder jede andere Person, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist.

§ 3 Nachweis einer Versicherung für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach § 2 Absatz 1 für Seeforderungen im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist durch eine vom Versicherer auszustellende Bescheinigung (Versicherungsbescheinigung) nachzuweisen.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 muss die Angaben enthalten, die sich aus Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2009/20/EG ergeben. Ist die in der Bescheinigung verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so ist eine Übersetzung in einer dieser Sprachen beizufügen.

(3) Der Schiffseigentümer eines Schiffes nach § 2 Absatz 1 Satz 1 hat sicherzustellen, dass die Versicherungsbescheinigung an Bord ist. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Versicherungsbescheinigung an Bord mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

- es ist kein Direktanspruch gegen den Versicherer vorgesehen (anders als bei den Pflichtversicherungen nach dem ÖIHÜ 1992, dem BunkerölÜ, dem WBÜ, der VO Athen und zukünftig dem HNS-Ü)

Fall

Die Schiffe A und B kollidieren in der Elbmündung bei Cuxhaven. Beide Schiffe trifft ein 50%iges Verschulden. Gegen den Reeder der A werden die folgenden Ansprüche geltend gemacht:

- Berger der A:
Ansprüche auf Bergelohn
- Reeder der B:
Ansprüche wegen der Beschädigung sowie des Bergelohns für die Bergung der B.
- Passagiere P1 (an Bord der A) und P2 (an Bord der B):
jeweils Ansprüche wegen Körperverletzung und Schmerzensgeld
- Charterer der A:
Rückgriffsansprüche wegen Ladungsschäden
- örtliche Fischer:
Ansprüche wegen Verschmutzung durch Brennstoff, der von der A ausgetreten ist
- örtliche Feuerwehr
Ansprüche aus öffentlich rechtlicher Kostenerstattung nach Beseitigung von der A ausgetretener gefährlicher Chemikalien

Der Reeder der A möchte seine Haftung beschränken.

Grundlagen der Ansprüche? Kann der A die Haftung beschränken? Welcher Höchstbetrag ist ggf. maßgeblich?