

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 77

Dr. Christoph Hasche

Grenzfragen zwischen See- und Reiserecht

HAMBURG 1990

Grenzfragen
zwischen
See- und Reiserecht

Geringfügig erweiterte und überarbeitete Fassung
eines Vortrages
von
Dr. Christoph Hasche
gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 14. November 1990

Hamburg 1990

Übersicht

| | Seite |
|---|-------|
| Einleitung | 3 |
| I. IPR-Fragen | 3 |
| 1. Rechtswahlklausel | 4 |
| 1.1. bei Pauschalreisevertrag | 4 |
| 1.1.2. Abgrenzung Reisevertrag/Beförderungsvertrag | 5 |
| 1.2. bei Beförderungsvertrag | 7 |
| 2. Kollisionsrecht | 7 |
| 2.1. bei Pauschalreisevertrag | 7 |
| 2.2. bei Beförderungsvertrag | 7 |
| II. Ansprüche des Passagiers | 8 |
| 1. Minderung (§ 651 d BGB) | 8 |
| 2. Rücktritt (§ 651 e BGB) | 10 |
| 3. Schadensersatz | 10 |
| 3.1. Anhang zu § 664 HGB | 10 |
| 3.1.1. Geschichte und Inhalt | 10 |
| 3.1.1.1. Der "Passagier" | 11 |
| 3.1.1.2. Der "Beförderer" | 12 |
| 3.1.2. Anwendungsgebiet | 13 |
| 3.2. § 651 f Abs 1 BGB | 14 |
| 3.3. §§ 823 ff. BGB | 15 |
| 3.3.1 Verkehrssicherungspflicht | 16 |
| 4. Entschädigung für vertane Urlaubszeit (§ 651 f Abs. 2 BGB) | 17 |
| III. Haftungsbeschränkungen | 18 |
| 1. Vertragliche Haftungsbeschränkungen (§ 651 h BGB) | 18 |
| 2. Gesetzliche Haftungsbeschränkungen | 19 |
| 2.1. Anlage zu § 664 HGB | 19 |
| 2.2. Beschränkte Reederhaftung (§§ 486 ff HGB) | 19 |
| IV. Rückgriff gegen Reederei | 20 |
| V. Ausblick | 21 |
| 1. Änderung der Anlage zu § 664 HGB | 21 |
| 2. Änderung des Reiserechts | 22 |

Einleitung

Meine sehr geehrten Damen und Herren !

Es ist mehr als 12 Jahre her, daß Herr Dr. von Wedel in diesem Kreis zum Passagervertrag referiert hat⁽¹⁾. Der Gesetzgeber hat inzwischen das Reisevertragsgesetz (also die §§ 651 a ff. BGB) und das 2. Seerechtsänderungsgesetz mit dem neuen Anhang zu § 664 HGB erlassen. Auch die Fremdenverkehrswirtschaft hat sich weiterentwickelt: besonders im Kreuzfahrt- und Frachtreisegeschäft gibt es einen erfreulichen und weiter steigenden Zuwachs an Buchungen⁽²⁾.

Bei der Passagierschiffahrt geht es immer weniger um die Passage als solche, d.h. den Transport einer Person von einem Hafen zum anderen. In den Vordergrund gerät mehr und mehr der Erholungs- und Erlebniswert einer Seereise. Die Motivation der Menschen, eine Seereise anzutreten, hat sich gewandelt. Dies hat auch Auswirkungen auf rechtliche Fragen.

All dies veranlaßt mich, einige Rechtsprobleme aus der Seetouristik zu erörtern. Dabei vermeide ich bewußt den Begriff "Passage-Vertrag". Denn die Touristik auf See geht weit über das hinaus, was bisher unter Passage verstanden wurde. Gerade das Reisevertragsgesetz hat eine Rechtslage geschaffen, die über die im HGB geregelte Passage weit hinausgeht.

I. IPR-Fragen

Bei Rechtsproblemen der Seetouristik stellt sich zunächst die Frage des anwendbaren Rechts.

- 1 von Wedel; Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen; Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 35, 1979.
- 2 Es wird von weltweiten Wachstumsraten von 10 % gesprochen; Mitte 1990 standen weltweit 250 Schiffe mit insgesamt 140.000 Betten zur Verfügung; Neubauten bis 1994 sollen weitere 40.000 Kabinenplätze bringen (THB vom 26.10.1990). Seetours, nach eigener Angabe führender Schiffsreiseveranstalter, rechnet für die kommende Saison mit einem Teilnehmerplus von mindestens 11 % (THB vom 1.11.1990); Hamburg-Süd Reiseagentur, nach Angabe des THB Marktführer für Kreuzfahrten auf Frachtschiffen, meldete für 1989 einen Zuwachs von 15 % (THB vom 30.4.1990).

1. Rechtswahlklausel

Als Seerechtler sind wir gewohnt, zur Beantwortung dieser Frage zunächst nach einer Rechtswahlklausel zu suchen. Im Seefrachtrecht sehen wir in das Konnossement oder in die Charterparty. Geht es jedoch um die Rechtsbeziehungen des Passagiers, so empfiehlt sich ein Blick in die Passagierbedingungen, also in die Allgemeinen Reisebedingungen und in das Ticket. Enthalten diese eine Rechtswahlklausel, so ist die Frage nach dem anwendbaren Recht allerdings noch nicht beantwortet. Denn nach deutschem IPR sind die Möglichkeiten der Rechtswahl eingeschränkt.

1.1. bei Pauschalreisevertrag

Art. 29 Abs. 4 Satz 2 EGBGB enthält eine Sonderregelung "für Reiseverträge, die für einen Pauschalpreis kombinierte Beförderungs- und Unterbringungsleistungen vorsehen". Danach darf die Rechtswahl nicht dazu führen, daß der Verbraucher den Schutz seines nationalen Rechts verliert, wenn die Reise in seinem Heimatland vertrieben wurde. Bereits die Buchung über ein inländisches Reisebüro reicht für die Anwendung inländischen Rechts aus⁽³⁾. Konkret heißt dies: Vertreibt ein griechisches, amerikanisches oder norwegisches Unternehmen Seereisen in Deutschland, so gilt für den deutschen Passagier deutsches Recht und zwar unabhängig davon, ob es eine abweichende Rechtswahlklausel gibt. Nur wenn das gewählte Recht für den Kunden günstiger ist, gilt in soweit das ausländische Recht.

Das deutsche IPR stellt also bei Seereisen maßgeblich auf den Ort des Vertragsabschlusses ab, wenn Beförderung und Unterbringung für einen Pauschalpreis kombiniert verkauft werden.

Was ist unter dem Gesetzesbegriff "Reiseverträge, die für einen Pauschalpreis kombinierte Beförderungs- und Unterbringungsleistungen vorsehen" zu verstehen? Die Formulierung des Gesetzgebers ist unglücklich. Denn jede Beförderung schließt notwendigerweise die Unterbringung des Passagiers - in welcher Art auch immer - mit ein. Damit stellt sich die Frage, ob die Definition im EGBGB die gleiche wie die der Pauschalreise im Sinne von § 651 a BGB ist. Die Literatur bejaht dies ohne weitere Begründung⁽⁴⁾. Dem ist im Ergebnis zuzustimmen. Denn es würde zu weiterer

3 so auch Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 156.

4 Herber aaO; Münchener Kommentar-Martini Art. 28 EGBGB Rz 212 und Art. 29 EGBGB Rz 23; Basedow IPrax 1987, 333, 341; Flessner, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 59, S. 11; auch die

Rechtsunsicherheit führen, wollte man im EGBGB einerseits und im BGB andererseits unterschiedliche Maßstäbe ansetzen. Eine unterschiedliche Behandlung ist weder sachlich noch vom Wortlaut her gerechtfertigt.

1.1.2. Exkurs: Abgrenzung Reisevertrag - Beförderungsvertrag

Da also Art. 29 Abs. 4 Satz 2 EGBGB nur bei Pauschalreisen gilt, ist an dieser Stelle ein Vorgriff auf Grundsätze des Reiserechts notwendig, nämlich auf die häufig problematische Frage, wann ein Reisevertrag - auch deutlicher Pauschalreisevertrag genannt - vorliegt. Abzugrenzen ist der Reisevertrag vom reinen Beförderungsvertrag⁽⁵⁾. Ein Reisevertrag im Sinne des § 651 a BGB liegt nur vor, wenn eine "Gesamtheit von Reiseleistungen" versprochen wurde, also mehrere Einzelleistungen gebündelt und zu einem Pauschalpreis verkauft werden. Es genügen zwei zu einer Gesamtleistung zusammengefaßte Einzelleistungen, die jedoch jeweils nicht von ganz untergeordneter Bedeutung sein dürfen⁽⁶⁾. Maßgeblich für die Erheblichkeit soll die Frage sein, ob eine Einzelleistung tatsächlich einen losgelösten Einzelwert hat oder einer anderen Leistung funktionell zugeordnet ist⁽⁷⁾. Hierzu ein Beispiel: Auf fast jeder Fähre gibt es Aufenthaltsräume. Das Fährunternehmen bietet also Beförderung plus Unterbringung an. Die Unterbringung ist jedoch unbedeutende Nebenleistung und macht den Beförderungsvertrag nicht zur Pauschalreise. Denkt man an die Fähren zwischen Rödby und Puttgarden oder zwischen Römö und List, so wird deutlich, daß die Unterbringung nur notwendiger Teil der Beförderung ist, dem kein eigener Stellenwert beigemessen werden kann. Dies gilt auch bei längeren Fährfahrten über Nacht wie bei den Ostsee- und England-Fähren. Dort kann man - wenn ich es recht sehe - die Beförderung gar nicht ohne gleichzeitige Reservierung einer Kabine (oder zumindest eines Schlafsessels) buchen. Auch hier sind die Unterkünfte also notwendige Nebenleistung und ohne jeden loslösbaren Eigenwert, und zwar selbst dann, wenn es sich um luxuriöse Kabinen handelt. Sie machen den Beförderungsvertrag nicht zu einem Reisevertrag. Man kann also sagen, daß im Seebäder-, Ausflugs- und Fährverkehr lediglich Beförderungsverträge, nicht hingegen Reiseverträge abgeschlossen werden.

Gesetzesmaterialien zu Art. 29 EGBGB sprechen von "Pauschalreise" ohne Hinweis auf § 651 a BGB, BT-Drucksache 10/504 S. 80.

5 Der Beförderungsvertrag ist ein Werkvertrag: Münchener Kommentar-Soergel § 631 Rz 78; BGHZ 62, 71 ff; Führich Rz 92; von Wedel, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 35 S. 7 mit Fußnote 14.

6 Palandt-Thomas, Einf. vor § 651a Anm. 3; Staudinger-Schwerdtner § 651 a Rz 11; BGH NJW 1985, 906, 907; Führich Rz 90.

7 So Staudinger-Schwerdtner § 651 a Rz 17.

Wie ist es jedoch etwa mit der Fähre von Travemünde nach Helsinki oder mit der Fahrt an der norwegischen Küste auf einem Schiff der Hurtig-Linie? Liegt hier noch Beförderung mit unerheblicher Nebenleistung oder schon Pauschalreise vor? Soll man auf der "Finn-Jet" den LKW-Fahrer oder Geschäftsmann, der nur den Transport will, anders behandeln, als den Touristen, der sich ein paar erholsame Tage auf See wünscht? Und wie ist es weiter mit der "Queen Elisabeth 2", wenn sie quasi im Liniendienst als Fähre von Southampton nach New York fährt? Sind dies Kreuzfahrten (also Reiseverträge) oder Fährfahrten (also Beförderungsverträge)? Die Grenzziehung macht Mühe⁽⁸⁾, zumal die Fährschiffreedereien aus Wettbewerbsgründen mehr und mehr dazu neigen, ihren Kunden Kreuzfahrtatmosphäre zu bieten. Es wäre praktisch nicht durchführbar, wollte man die Abgrenzung anhand des gebotenen Luxus vornehmen. Auch die Art der Rechnungstellung, d.h. die Frage, ob die Kosten für die Einzelleistungen aufgeschlüsselt werden, wäre ein willkürliches Kriterium. So bleibt nur übrig, in jedem Einzelfall zu prüfen, ob tatsächlich neben Transport und notwendiger Unterbringung eine weitere Leistung von eigenständigen Wert Vertragsinhalt geworden ist. Dies wären etwa die Verpflegung, umfangreiche Bordprogramme oder Landausflüge. Sind solche Leistungen im Preis inbegriffen, so liegt ein Reisevertrag vor. Deshalb dürfte auch die Atlantiküberquerung auf der "Queen Elisabeth 2" ebenso eine Pauschalreise darstellen, wie übrigens auch Reisen auf Frachtschiffen.

Zweifelhaft ist die Rechtslage, wenn zusätzlich zur Beförderung und Unterbringung auf dem Schiff lediglich Bustransfer oder An- und Abreise per Bahn oder Flugzeug geboten werden. Hier könnte man argumentieren, diese weiteren Leistungen seien von gleicher Art, da auch sie nur den Transport betreffen; man könnte in Anlehnung zum Frachtrecht von "multimodalem Transport" sprechen. Auch in diesen Fällen ist jedoch vom Abschluß eines Reisevertrages auszugehen. Denn nach der Grundsatzentscheidung des BGH zum Ferienhausvertrag⁽⁹⁾ kommt es nach dem Leitbild des Gesetzgebers im Grunde gar nicht darauf an, wieviele Reiseleistungen der Veranstalter zu erbringen hat. Entscheidend ist vielmehr, ob er hierfür selbst die Verantwortung übernimmt oder ob er nur fremde Leistungen vermittelt. Hat danach eine Reederei erkennbar auch für den Transfer zum und vom Schiff die Verantwortung übernommen, so haftet sie für hierbei auftretende Mängel wie ein Reiseveranstalter.

Kommt man nach all dem zu dem Ergebnis, daß eine Pauschalreise gebucht wurde, so führt dies eben auch zu der Anwendung von Art. 29 Abs. 4 EGBGB mit der Folge, daß Rechtswahlklauseln zu Lasten des Passagiers unzulässig sind.

8 Basedow, Der Transportvertrag, S. 53, 56, befürwortet eine "Doppelqualifikation" und will damit die Abgrenzungsprobleme in den Bereich der Rechtsfolgen verlagern.

9 BGH NJW 1985, 906 = MDR 1985, 569 = JZ 1985, 844 mit Anmerkung Blaurock.

1.2. bei Beförderungsvertrag

Bei reinen Beförderungsverträgen, etwa der Fährfahrt, sind Rechtswahlklauseln im Rahmen des Art. 27 EGBGB weitgehend zulässig.

2. Kollisionsrecht

2.1. bei Reisevertrag

Liegt keine Rechtswahl vor so, gilt für Pauschalreisen das nationale Recht des Reisenden, da es sich hierbei um Verbraucherverträge im Sinne des § 29 Abs. 2 EGBGB handelt⁽¹⁰⁾.

2.2. bei Beförderungsvertrag

Bei bloßer Beförderung (mit unwesentlichen Nebenleistungen) gilt Art. 28 Abs. 2 EGBGB. Der Vertrag unterliegt dem Recht des Staates, mit dem er die engsten Verbindungen aufweist. In Ermangelung anderer Schwerpunkte wird dabei vermutet, daß die engsten Verbindungen mit dem Staat bestehen, in dem der Beförderer, der die "charakteristische Leistung" erbringt, seinen Sitz hat⁽¹¹⁾.

-
- 10 Basedow, IPrax 1987, 333, 341; Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 156. - Ähnlich das amerikanische Recht. Dort wird der "grouping of contracts or center of gravity test" vorgenommen. Zur Ermittlung des anwendbaren Rechts ziehen die amerikanischen Gerichte die Nationalität des Passagiers, den Einschiffungshafen, Ort des Vertragschlusses, Flagge des Schiffes, Sprache des Vertrages und Ort der Verletzungshandlung heran. Weisen diese Umstände auf ein bestimmtes Land hin, so gilt dessen Recht, selbst wenn die Rechtswahlklausel hiervon abweicht: Pieper/McCreadie, Cruise Ship Passenger Claims and Defenses, Journal of Maritime Law and Commerce 1990 Vol. 21 S. 151 ff., II., mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung. Siehe auch die Entscheidung des New South Wales Supreme Courts "The Mikhail Lermontov" vom 20.11.1989, in der die Rechtswahlklausel nicht beachtet wurde, da die Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht vor Vertragschluß vorgelegen hatten; Contract to carry passenger by sea; Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, May 1990, Part 2, page 164.
- 11 Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 156; Münchener Kommentar-Martini Art. 28 EGBGB Rz 211; Basedow, IPrax 1987, 333, 341. Siehe auch Ebenroth-Fischer-Sorek, Das Kollisionsrecht der Fracht-, Passage- und Arbeitsverträge im internationalen Seehandelsrecht, ZVGIRWiss 88 (1989), 124, 136 f.

II. Ansprüche des Passagiers

Die verschiedenen Ansprüche, die ein Passagier geltend machen kann, lassen sich am besten anhand eines Beispielfalles erläutern. Sie alle werden sich daran erinnern, daß das Kreuzfahrtschiff "Maxim Gorki" im Juni 1989 im Nordmeer mit Packeis kollidierte. Es schlug leck und krängte beachtlich. Die überwiegend deutschen Passagiere, die die Kreuzfahrt bei einem Bonner Reiseveranstalter gebucht hatten, mußten in die Boote und wurden erst nach Stunden gerettet. Gott sei Dank blieb es im Wesentlichen bei Sachschäden. Anhand dieser Havarie, die zu 15 Klagen verschiedener Reiseteilnehmer geführt hat⁽¹²⁾, möchte ich darstellen, welchen Ansprüchen Reeder und Veranstalter ausgesetzt sein können.

1. Minderung (§ 651 d BGB)

Ein Vertragsverhältnis haben die Passagiere ausschließlich mit dem deutschen Reiseveranstalter. Hierbei handelt es sich um einen Reisevertrag. Denn der Veranstalter hat mehrere touristische Leistungen zu einem Bündel geschnürt und an die Reisenden zu einem Pauschalpreis veräußert. Neben der Transportleistung haben die Kunden Anspruch auf Unterkunft, Verpflegung, Shows, Kino, Vorträge und sonstige Bordprogramme. Manchmal gehören auch Landausflüge zum Pauschalprogramm. Alle diese neben der Transportleistung gebotenen Leistungen sind keineswegs von untergeordneter Bedeutung. Es liegt also ein Reisevertrag vor. Dem Veranstalter gegenüber können die Passagiere also reisevertragliche Ansprüche geltend machen.

Im Vordergrund steht hierbei zunächst die Minderung des Reisepreises, die unabhängig von jedem Verschulden des Veranstalters eintritt, wenn die Reise einen Mangel aufweist. Selbst wenn also dem Veranstalter die Havarie der "Maxim Gorki" nicht vorgeworfen werden könnte, war der Reisepreis zu mindern, da vom Zeitpunkt der Havarie an die Reise mangelhaft - genau gesagt: gar nicht - erbracht wurde. Die Höhe der Minderung festzusetzen, bereiten jedoch Schwierigkeiten. M.E. kann in diesem Falle um 50 % gemindert werden, da die Kollision mit dem Packeis genau nach der Hälfte der vereinbarten Reisezeit eintrat und danach keine Leistungen mehr erbracht wurden. Bis zur Kollision war die Reise jedoch mängelfrei. Für die erste Hälfte muß also auch der volle Reisepreis bezahlt werden. Auch schwerwiegende Mängel sind nicht geeignet, ordnungsgemäß erbrachte Leistungen nachträg-

lich mangelhaft machen⁽¹³⁾. So haben auch das AG und das LG Bonn im Falle der "Maxim Gorki" entschieden⁽¹⁴⁾. Zumindest eines dieser Urteile ist allerdings noch nicht rechtskräftig; die Sache ist noch vor dem OLG Köln anhängig und nach den bisherigen Äußerungen des Gerichts sieht es danach aus, als wolle das OLG Köln hier eine 100 % ige Minderung zugestehen. Zitat aus dem Auflagenbeschluß des Gerichts vom 13.8.90:

"Es ist schwierig sich vorzustellen, daß die von dem Unglück unmittelbar betroffenen Passagiere den ersten, unfallfreien Reiseteil als entgeltwürdigen Kurzurlaub empfinden können, weil das nächtliche Schockerlebnis der Gefahr des Schiffsunterganges zwangsläufig rückwirkend auch den "Anfahrtsteil" der Reise bedrückend entwerten muß...".

Auf das Urteil des OLG Köln darf man gespannt sein⁽¹⁵⁾. Vielleicht hat ja auch der BGH noch Gelegenheit, hierüber nachzudenken.

Zu den Minderungsbeträgen allgemein: Ich möchte davon absehen, hier im einzelnen aufzuführen, bei welchen Mängeln der Seetouristik welche Minderungssätze gerichtlich anerkannt wurden. Dies würde den Rahmen dieses Vortages sprengen. Auch die formellen Voraussetzungen wie Abhilfeverlangen, Mängelrügen, Anspruchschreiben und Fristen sollen hier nicht weiter erörtert werden. Hierzu geben das BGB und die Gesetzeskommentierungen hinreichend Aufschluß. Nur soviel: Mangelhaftes Essen, zu kleine Kabinen, Ausfall von Bordprogrammen, witterungsbedingte oder behördlich bedingte Änderung der zugesagten Route - all dies sind anerkannte Mängel, die zu Minderung berechtigen. Statt die Minderungssätze und deren Ermittlung zu erläutern, verweise ich auf die hilfreiche und umfangreiche Übersicht, die Herr Dr. Nöll in seiner Kommentierung im "Recht der Touristik" aufgenommen hat⁽¹⁶⁾. Zu beachten ist jedoch: es muß sich wirklich um einen Mangel handeln, der den Wert der Reise beeinträchtigt. Bloße Unannehmlichkeiten und ortsübliche Beeinträchtigungen berechtigen nicht zur Minderung⁽¹⁷⁾. Deshalb mußte auch der Kreuzfahrer, der beim Veranstalter wegen Schiffsvibrationen und Maschinengeräusche reklamierte, mit seinem Minderungsbegehren erfolglos bleiben. Oder ein anderes Beispiel: Die Kap-Hoorn-Kreuzfahrt wird nicht dadurch mangelhaft, daß das Kap wegen Nebels oder Dunkelheit nicht zu sehen ist⁽¹⁸⁾.

13 so auch LG Hannover NJW-RR 1989, 633.

14 AG Bonn, Urteil vom 23.2.1990, Az 7 C 527/89; LG Bonn, Urteile vom 26.3.1990, Az 17 O 422/89 und vom 23.4.1990, Az.: 17 O 102/90.

15 Az des OLG Köln: 4 U 28/90.

16 Nöll, RTour, Gruppe 110, Rz. 92 und 93.

17 siehe Führich Rz 198 mit zahlreichen Beispielen aus der Rechtsprechung.

18 obiter dictum in LG Hamburg, Urteil vom 19.1.1990 Az 71 O 461/88.

Auch außerhalb des Reisevertragsrechts, also bei der reinen Beförderung, kann selbstverständlich bei Mängeln gemindert werden, und zwar nach § 634 BGB aus dem Werkvertragsrecht⁽¹⁹⁾. Die Passagiere der Fähre "Hamburg" konnten daher nach der Kollision mit der "Nordic Stream" vom 8.11.1989 Erstattung des Fahrpreises verlangen.

2. Rücktritt (§ 651 e BGB)

Bei "erheblichen Mängeln" kann der Reisende den Vertrag mit sofortiger Wirkung kündigen. Für die nicht in Anspruch genommenen Teilleistungen stehen ihm Erstattungsansprüche gegen den Veranstalter zu. Wann aber wird ein Mangel als erheblich angesehen? Die Rechtsprechung hierzu ist nicht einheitlich. Während das LG Frankfurt schon ein Kündigungsrecht zubilligt, wenn die Mängel eine Minderung von mindestens 20 % des Reisepreises erlauben⁽²⁰⁾, setzt das LG Hannover die Grenze bei 50%iger Minderung an⁽²¹⁾. Rechtsprechung aus Hamburg ist mir hierzu nicht bekannt.

3. Schadensersatz

Ich komme nun zu den Schadensersatzansprüchen des Passagiers. Als Anspruchsgrundlagen kommen hier der Anhang zu § 664 HGB, § 651 f Abs 1 BGB, und schließlich die §§ 823 ff BGB in Frage.

3.1. Anhang zu § 664 HGB

3.1.1. Geschichte und Inhalt

Der Anhang zu § 664 HGB trat durch das 2. Seerechtsänderungsgesetz in Kraft⁽²²⁾. Er beruht auf dem Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See⁽²³⁾. Dieses Übereinkommen wurde von der Bundesrepublik Deutschland zwar gezeichnet, jedoch nicht ratifiziert⁽²⁴⁾.

19 Fühlich Rz 831.

20 LG Frankfurt NJW-RR 1989, 1399.

21 LG Hannover NJW-RR 1986, 213.

22 siehe auch Rabe, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 63, S.25 ff.

23 Abgedruckt bei Schadee/Claringbould, Transport, I-229 ff..

24 zu den Gründen siehe Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 148. Das Übereinkommen gilt z.Zt. in der UdSSR, Spanien, Polen, Bahamas, Großbritannien, Schweiz, Argenti-

Wegen der Entwicklungen der Währungsrelationen sowie auch vor dem Hintergrund des Hamburger Barkassenunglücks vom Herbst 1984 hielt man die im Athener Übereinkommen festgelegten Haftungshöchstbeträge für zu gering⁽²⁵⁾. Der deutsche Gesetzgeber hat stattdessen den wesentlichen Inhalt des Übereinkommens als Anlage zu § 664 HGB übernommen und dabei die Haftungsgrenzen erhöht.

Die Anlage zum HGB enthält Bestimmungen über die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung des Beförderers und seiner Bediensteten, über die Beweislastverteilung, über die Verjährung von Schadensersatzansprüchen sowie über besondere Gerichtsstände. Sie bietet dem Passagier für Gepäck- und Personenschäden eine verschuldensabhängige Anspruchsgrundlage⁽²⁶⁾. Bei typischen Schadensfällen - Schiffbruch, Kollision, Strandung, Explosion und Feuer - sowie bei technischen Mängeln des Schiffes und bei Gepächtschaden wird das Verschulden des Beförderers vermutet (Art. 2 Abs 3 der Anlage). Die Verschuldenshaftung des Beförderers erfaßt jede Art des Verschuldens, also - im Gegensatz zu den Bestimmungen des Seefrachtrechts - auch das sogenannte "nautische Verschulden", also Fehler der Schiffsbesatzung bei der Bedienung, Führung und Navigation des Schiffes⁽²⁷⁾. Die Haftung nach den Bestimmungen der Anlage ist eine zwingende Mindesthaftung. Sie kann vertraglich weder aufgehoben noch herabgesetzt werden. Freizeichnungsklauseln in AGB sind unwirksam.

3.1.1.1. Der "Passagier"

Passagier im Sinne der Anlage ist zunächst der Reisende, der für die Fähre oder das Kreuzfahrtschiff gezahlt hat. Es sei jedoch angemerkt, daß auch Landangestellte oder Geschäftsfreunde der Reederei und Familienangehörige der Besatzungsmitglieder Passagiere sind, auch wenn deren Beförderung unentgeltlich erfolgt. Die Anspruchsgrundlagen der Anlage zum HGB stehen auch diesen Personengruppen zu Verfügung, denn sie setzen nicht voraus, daß Zahlung eines Beförderungsentgeltes vereinbart wurde. Besatzungsmitglieder selbst, auch wenn sie gerade dienstfrei haben, werden dagegen nicht auf Grund eines Beförderungsvertrages transportiert. Für sie gilt die Anlage ebensowenig wie für "blinde Passagiere".

nien, Liberia, Jemen und Tonga. Zur Anwendung im Gebiet der ehemaligen DDR siehe unten Ziffer 3.1.2. dieses Aufsatzes.

25 Herber aaO; Basedow IPrax 1987, 335.

26 im einzelnen hierzu Rabe, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 63, S.25 ff.

27 So die Regierungsbegründung, Bundestagsdrucksache 10/3852 zu Artikel 2.

3.1.1.2. Der "Beförderer"

Dem Passagier haftet zunächst der vertragliche Beförderer, d.h. derjenige, der sich gegenüber dem Passagier vertraglich zur Beförderung verpflichtet hat. Dies ist bei einer Fährfahrt der Reeder oder Zeitcharterer und bei einer Kreuzfahrt der Reiseveranstalter⁽²⁸⁾.

Die Anlage sieht daneben eine gesamtschuldnerische Haftung des ausführenden Beförderers vor. Das ist derjenige, der die Beförderung tatsächlich durchführt. Im Fährverkehr ist normalerweise der Reeder zugleich ausführender und vertraglicher Beförderer. Die Identität des ausführenden Beförderers zu bestimmen, macht aber insbesondere dann Schwierigkeiten, wenn zwischen Reeder und Veranstalter weitere Beteiligte wie Bareboatcharterer, Zeitcharterer, Reisecharterer oder Teilcharterer zwischengeschaltet sind. Wer führt hier die Beförderung aus? Ich halte es für maßgeblich, daß der Reeder regelmäßig weiß und will, daß mit seinem Schiff, das für die Personenbeförderung gebaut oder gekauft wurde, Passagiere befördert und betreut werden sollen. Der Reeder ist es, bei dem letztlich das vom Passagier gezahlte Entgelt verbleibt. sein Schiff und sein Personal prägen die Reise und lösen ggf. Gefahren aus. Die tatsächliche Durchführung der Reise, von der Art. 1 Ziffer 1 b spricht, liegt letztlich in seiner Hand. Der Reeder ist also in aller Regel der ausführende Beförderer, nicht dagegen der Zeit- oder Reisecharterer bzw. der Ausrüster. Die Erwähnung von Charterer und Ausrüster als mögliche ausführende Beförderer in Art. 1 Ziffer 1 b sollte den Fällen vorbehalten bleiben, in denen - wie bei der Bareboatcharter - der Reeder auf die Verhältnisse bei der Reise überhaupt keinen Einfluß mehr hat. Eine kumulative Haftung aller Beteiligten als ausführende Beförderer scheidet nach dem Wortlaut der Begriffsbestimmung in Art. 1 Ziffer 1 b der Anlage wohl aus⁽²⁹⁾.

Für den Fall "Maxim Gorki" heißt das also im Ergebnis: Erstattung der Körper- und Gepäckschäden konnten die Passagiere aufgrund der Anlage zu § 664 HGB sowohl von dem Bonner Reiseveranstalter als vertraglichem Beförderer als auch von dem russischen Reeder verlangen.

28 Fühlich Rz 818 mit Hinweis auf die Regierungsbegründung; ähnlich Eckert, Die Risikoverteilung im Pauschalreiserecht, S. 34; entsprechend für den Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens über die Luftbeförderung: Bartl Reiserecht 2. Auflage Rz 303, 305; Eckert aaO S. 30.

29 so auch Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt S. 160 und S. 168.

3.1.2. Anwendungsgebiet

Vielleicht am besten an dieser Stelle noch ein Wort zu dem Anwendungsgebiet der Anlage zu § 664 HGB. Ende September dieses Jahres haben Herr Prof. Herber und Herr Prof. Lagoni in Rostock die Frage diskutiert, wie sich die deutsche Einheit auf die internationalen Übereinkommen des Seerechts auswirkt⁽³⁰⁾. Im Zusammenhang mit der Seetouristik ist dazu folgendes zu sagen: Die DDR hatte das Athener Übereinkommen mit den niedrigen Haftungshöchstgrenzen ratifiziert, die Bundesrepublik nicht. Nach dem Einigungsvertrag zwischen der DDR und der Bundesrepublik⁽³¹⁾ gilt § 664 HGB einschließlich der Anlage auf dem Gebiet der ehemaligen DDR nicht, "soweit die Anwendung mit einer von der DDR übernommenen völkerrechtlichen Verpflichtung nicht zu vereinbaren ist; insoweit sind die (...) bisher geltenden Rechtsvorschriften weiter anzuwenden". Leider habe ich nicht in Erfahrung bringen können, woran die beteiligten Behördenvertreter mit dieser Formulierung gedacht haben. Ich meine jedoch, daß dann, wenn auch auf dem Gebiete der ehemaligen DDR diejenigen Haftungshöchstgrenzen zur Anwendung kommen, die in der Anlage zu § 664 HGB festgelegt sind, nur in Ausnahmefällen völkerrechtliche Verpflichtungen verletzt werden können. Denn allenfalls die Veranstalter oder Reeder aus den 10 Signatarstaaten des Athener Übereinkommens können beeinträchtigt werden und dies auch nur dann, wenn nach den oben geschilderten IPR-Regeln DDR-Recht anwendbar ist, d.h. wenn die Reise im Osten Deutschlands gebucht wurde. für die dort ansässigen Passagiere und Reeder kann die anwendung des § 664 HGB mit Anhang nicht nachteilig sein. Denn die DDR hat das Athener Übereinkommen ohnehin nur mit dem Vorbehalt unterzeichnet, daß es nur insoweit anwendbar ist als Passagier oder ausführender Beförderer nicht die DDR-Staatsbürgerschaft besitzen⁽³²⁾. Völkerrechtliche Verpflichtungen können also nur selten tangiert sein. Aus diesem Grunde gilt § 664 HGB mit Anlage regelmäßig in der gesamten Bundesrepublik, in Ostdeutschland über das Athener Übereinkommen hinaus. Im Übrigen wird sich die Rechtslage zu § 664 HGB ohnehin in Kürze ändern. Doch dazu später unter IV. 1. dieses Aufsatzes.

Soweit zunächst zu den Schadensersatzansprüchen, die die Anlage zu § 664 HGB einräumt.

30 siehe hierzu Herber, TranspR 1990, 253 und Heintschel v. Heinegg, Supplement DDR-Recht-entwicklung des BB, Folge 9, 1990 S. 9.

31 Anlage I, Kapitel V, Sachgebiet D, Abschnitt III, Ziffer 1.

32 Reservation widergegeben in Kluwers Loseblattsammlung International Transport Treaties, Survey of Conventions, S. 74.

3.2. § 651 f Abs. 1 BGB

Kann der Passagier daneben seine Schadensersatzansprüche auch auf das Reise-recht, also § 651 f Abs 1 BGB stützen? Bedenken ergeben sich aus Art. 11 der Anlage zum HGB. Danach kann eine Schadensersatzklage wegen Tod oder Körper-verletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck gegen einen Beförderer nur auf der Grundlage der Bestimmungen dieser Anlage erhoben werden. Hieraus könnte man schließen, daß § 651 f BGB in der Seetouristik von der Anlage zu § 664 HGB vollständig verdrängt wird. Diese Ansicht wird jeden-falls zur Flugtouristik vertreten, wo es um das Verhältnis zwischen dem Warschauer Abkommen und dem Pauschalreiserecht des BGB geht⁽³³⁾. Dies kann wohl so nicht richtig sein. Im Ergebnis würde man dadurch dem Kreuzfahrer auch den Entschädi-gungsanspruch wegen vertanen Urlaubszeit (§ 651 f Abs.2 BGB) nehmen und ihn damit ohne sachlichen Grund schlechter stellen als den Landurlauber. Systematisch gesehen können sich nur gleichartige Ansprüche überschneiden; nur soweit An-sprüche in der Anlage zu § 664 HGB geregelt sind, ist also § 651 f Abs 1 verdrängt⁽³⁴⁾. Hinsichtlich der Schadensersatzansprüche, die im Zusammenhang gerade mit der Seebeförderung stehen, geht die Anlage zu § 664 HGB als *lex specialis* dem Reise-recht vor. Beispiel: Die auf der "Maxim Gorki" erlittenen Körper- und Gepäckschäden werden ausschließlich nach der Anlage reguliert⁽³⁵⁾, da der Schaden durch den Beförderer in dieser Eigenschaft eingetreten ist. Dagegen findet z. B. bei Gesundheitsverletzungen infolge verdorbener Speisen an Bord eines Kreuz-fahrtschiffes oder bei Mehrkosten wegen verzögerter Abfahrt ausschließlich § 651 f BGB Anwendung.

Ist in diesen Fällen der Reisemangel auf ein Verschulden des Veranstalters zurück-zuführen, so hat er einen etwa entstandenen Schaden nach § 651 f BGB zu er-setzen⁽³⁶⁾. Lediglich vereinzelt wird - in m.E. unzulässiger Analogie zu der Gefähr-dungshaftung des Gastwirtes und des Vermieters - hierbei auf das Erfordernis des Verschuldens verzichtet⁽³⁷⁾.

33 Palandt-Thomas, BGB, 49. Auflage Vorbem v §§ 651 c-g, Anm. 3 d; Fischer, Haftung des Reiseveranstalters bei Flugbeförderung, 1990, Rz 20.

34 Eckert, Die Risikoverteilung im Pauschalreiserecht, S. 34 ; BT-Drucksache 10/3852 S. 30 und 10/5539 S. 24.

35 a.A LG Bonn Urteil vom 23.4.1990, Az 17 O 102/90 ("Maxim Gorki"), wonach neben der Anlage zu § 664 HGB auch die allgemeinen Vorschriften anzuwenden sind. Das LG stützt sich insoweit auf die Begründung zum Regierungsentwurf des 2. Seerechtsänderungsgesetzes - Bundes-tagsdrucksache 10/3852, zu Artikel 11 - räumt jedoch zugleich ein, daß diese Auslegung im Wi-derspruch zum Wortlaut des Artikel 11 steht.

36 Führich Rz 328 mit zahlreichen Beispielen aus der Rechtsprechung.

37 LG Frankfurt NJW 1983, 2264; LG Frankfurt NJW-RR 1987, 565; LG Frankfurt NJW-RR 1989, 1213; LG Berlin NJW 1985, 2425.

Selbstverständlich haftet der Veranstalter auch für etwaiges Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen. Hierzu zählen nicht nur seine Angestellten, wie etwa der Reiseleiter. Auch das Personal der Leistungsträger, also z.B. die Crew und Schiffsleitung, wird als Erfüllungsgehilfe angesehen⁽³⁸⁾, nicht dagegen der Schiffsarzt, wenn dessen Behandlung nicht im Reisepreis enthalten ist⁽³⁹⁾.

3.3. §§ 823 ff BGB

Im Rahmen der unerlaubten Handlung gilt das eben Gesagte entsprechend: Wegen Art. 11 der Anlage zu § 664 HGB können Ansprüche gegen den ausführenden Beförderer (also Reeder oder Bareboatcharterer) oder gegen den vertraglichen Beförderer (also Reiseveranstalter oder Reeder) nicht nach den §§ 823 ff BGB geltend gemacht werden, soweit diese Ansprüche in der Anlage geregelt sind. Auch insoweit ist die Anlage *lex specialis*. Da der Ersatz von Personen- und Sachschäden in der Anlage zum HGB geregelt ist, bleibt Raum für die Anwendung des Deliktsrechts nur noch bei direkter Inanspruchnahme von Besatzungsmitgliedern.

Zum Schmerzensgeldanspruch (§ 847 BGB) folgendes: Art. 11 der Anlage zum HGB regelt, daß Schadensersatzklagen nur nach den Bestimmungen der Anlage, d.h. also bis zu den dort genannten Höchstbeträgen, erhoben werden können. Art. 11 sagt nichts über die Art und den Umfang des Schadens (Vermögensschaden oder Nichtvermögensschaden), sondern spricht nur von seiner Ursache ("wegen Tod oder Körperverletzung"). Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, daß § 847 BGB neben der Anlage zu § 664 HGB anwendbar ist, die Höhe des Schmerzensgeldes jedoch durch Art. 5 der Anlage begrenzt ist. Denn die Höchsthaftung des Beförderers nach der Anlage würde ausgehöhlt, wollte man dem Reisenden erlauben, quasi an der Anlage vorbei Schmerzensgeldansprüche in unbegrenzter Höhe geltend zu machen. Dies entspräche nicht der Absicht der Teilnehmerstaaten des Athener Übereinkommens und nicht dem Willen des deutschen Gesetzgebers. Der hat in seiner Begründung zum 2. Seerechtsänderungsgesetz ausgeführt, daß das Problem des Ersatzes immateriellen Schadens in der Anlage nicht geregelt sei und insoweit auf die Regeln des allgemeinen Schadensersatzrechts zurückgegriffen werden müsse⁽⁴⁰⁾. Die Beschränkungen der Anlage könnten geltend gemacht werden unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage solche Ansprüche beruhen. "Die Rege-

38 LG Frankfurt NJW 1980, 1626; Grunewald NJW 1980, 1924.

39 OLG Hamburg MDR 1985, 141; diese Entscheidung hält Führich Rz 216 Fußnote 131 für "zweifelhaft".

40 Bundestagsdrucksache 10/3852, S. 27, rechte Spalte.

lungen der Anlage gelten hiernach insbesondere auch für Ansprüche aus unerlaubte Handlung.⁴¹⁽⁴¹⁾ Die Maximalhaftung des Beförderers nach Art. 5 der Anlage umfaßt also auch etwaige Schmerzensgeldansprüche⁴²⁽⁴²⁾.

Schließlich ist zu bemerken, daß in der Anlage zu § 664 HGB die Haftung der Beförderer für ihre Verrichtungsgehilfen ausdrücklich festgelegt ist (Art. 2 Abs. 3 und Art. 2 Abs. 3). Anders ist dies nach allgemeinem Deliktsrecht: Leistungsträger, d.h. diejenigen Personen, bei denen der Veranstalter die einzelnen Leistungen einkauft, die er gebündelt an den Kunden als Pauschalreise verkauft, sind zwar Erfüllungs-, nicht jedoch Verrichtungsgehilfen im Sinne des § 831 BGB⁴³⁽⁴³⁾. Für unerlaubte Handlungen der Besatzung haftet der Veranstalter also nur mit der dort genannten Einschränkung.

3.3.1. Verkehrssicherungspflicht

Eine eigene unerlaubte Handlung des Beförderers - sei er Veranstalter, sei er Reeder - kommt auch bei der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht in Betracht⁴⁴⁽⁴⁴⁾. Hier kommt das sogenannte "Balkonsturzurteil" des BGH ins Spiel, das für einigen Wirbel in der Touristikbranche sorgte⁴⁵⁽⁴⁵⁾. Es ging um Folgendes: der Kläger hatte eine Pauschalreise nach Gran Canaria gebucht. Im dortigen Hotelzimmer lehnte er sich an das Geländer des Balkons. Das Geländer war morsch und brach. Der Reisende stürzte aus dem 1. Stockwerk und verletzte sich erheblich. Eine Klage gegen den spanischen Hotelier wollte oder konnte der Kläger wegen der schwierigen Rechtsverfolgung im Ausland nicht führen. Er hielt sich an seinen Vertragspartner, den deutschen Reiseveranstalter. Dabei stützte er sich nicht auf § 651 f Abs. 1 BGB, da dieser Anspruch bereits verjährt war. Er berief sich vielmehr auf das Deliktsrecht des BGB, obwohl der spanische Hotelier nicht Verrichtungsgehilfe des Veranstalters ist. Der BGH verurteilte den Veranstalter mit Hinweis auf seine Verkehrssicherungspflicht. Zitat:

"Nimmt ein Reiseveranstalter ein Hotel als Leistungsträger unter Vertrag, so muß er sich zuvor vergewissern, daß es nicht nur den gewünschten oder gebotenen Komfort, sondern auch ausreichenden Sicherheitsstandard bietet. Dabei mag er im Inland weitgehend auf die bau-, Feuer- und

41 Bundestagsdrucksache 10/3852, S. 30, linke Spalte.

42 so auch Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 181; ebenso auch zum Verhältnis des Warschauer Abkommens zum Deliktsrecht: Führich, Rz. 759.

43 Führich Rz 19, 49, 150, 341 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung.

44 von Wedel, Schriften des DVIS, Reihe A, Heft 35, S. 13.

45 BGHZ 103, 298 = NJW 1988, 1380 = BB 1988, 722 = MDR 1988, 573; siehe dazu auch Gerauer BB 1989, 1003; Stoll IPraz 1989, 89.

gesundheitspolizeiliche Genehmigung und Überwachung vertrauen und sich auf Stichproben beschränken dürfen, wenngleich ihn solche behördliche Kontrolle nicht ohne weiteres entlastet. Im Ausland jedoch kann er sich darauf erfahrungsgemäß keinesfalls verlassen, weil dort vielfach (...) andere Maßstäbe gelten. Dort muß er sich davon überzeugen, daß z.B. von Treppen und Aufzügen, elektrischen Anlagen und sonstigen Einrichtungen keine Gefahren (...) ausgehen. Ist das Vertragshotel einmal für in Ordnung befunden worden, so befreit dies den Veranstalter nicht von der Pflicht, es regelmäßig durch einen sachkundigen und pflichtbewußten Beauftragten daraufhin überprüfen zu lassen, ob der ursprüngliche Zustand und Sicherheitsstandard noch gewahrt ist. Wie häufig und in welchem Umfang eine solche Kontrolle geboten ist, hängt von den Umständen ab."

Es liegt auf der Hand, daß diese Entscheidung auch für die Seetouristik von großer Brisanz ist. In welchem Umfang muß ein Reiseveranstalter, der ein Kreuzfahrtschiff oder eine Fähre ganz oder teilweise gechartert hat, Sicherheitskontrollen vornehmen? Muß er vor Abschluß jeder Charter und darüber hinaus während der Laufzeit Experten beauftragen, die den Standard des Schiffes überprüfen? Oder genügt er seiner Verkehrssicherungspflicht, wenn er sich den Fahrerlaubnischein vom Reeder vorlegen läßt? Ich meine, daß sich Hotel und Schiff insoweit nicht recht vergleichen lassen, als Schiffe, insbesondere Passagierschiffe, einer sehr viel weiterreichender Überprüfung durch behördliche oder behördlich beaufsichtigte Institutionen unterliegen als Gebäude. Man denke nur an die Klassifikationsgesellschaften und die Seeberufsgenossenschaft. Sicherlich kann man die Ansicht vertreten, die überwiegend international vereinheitlichten Sicherheitsbestimmungen - z.B. SOLAS - seien unzureichend. In der Tat wird ja auch seit der Kenterung der "Herold of Free Enterprise" und der Brandkatastrophe auf der "Scandinavian Star" an einer Verschärfung der internationalen Bestimmungen gearbeitet. Aber durch die Kontrollen der Klassifikationsgesellschaften und nationalen Behörden erübrigt sich m.E. eine erneute Überprüfung durch den Reiseveranstalter, zumal sich dieser im Zweifel auch nur wieder der Klassifikationsgesellschaften oder Behörden bedienen würde. Allerdings muß der Veranstalter wohl überprüfen, ob Klassenzertifikat, Fahrerlaubnischein und Sicherheitszeugnisse gültig sind. Er muß sie sich vom Reeder vorlegen lassen. Darauf darf er sich dann auch verlassen.

4. Entschädigung vertane Urlaubszeit (§ 651 f Abs. 2 BGB)

Der Vollständigkeit halber erwähnt werden sollte noch der Entschädigungsanspruch für vertane Urlaubszeit gemäß § 651 f Abs. 2 BGB. Dieser Anspruch gilt selbstverständlich nur, wenn eine Pauschalreise vorliegt, also nicht bei der reinen Fährfahrt. Er kann auch nur gegenüber dem Reiseveranstalter, nicht gegenüber dem aus-

führenden Beförderer = Reeder geltend gemacht werden. Der Anspruch besteht grundsätzlich nur, wenn eine Minderung von mindestens 50 % des Reisepreises gerechtfertigt ist⁽⁴⁶⁾ und beträgt in der Regel zwischen DM 50.-⁽⁴⁷⁾ und DM 100.-⁽⁴⁸⁾ pro Tag. Im Falle "Maxim Gorki" sprach das AG Bonn DM 100.- pro Tag zu⁽⁴⁹⁾.

Der Entschädigungsanspruch gemäß § 651 f Abs. 2 BGB wird übrigens durch die Anlage zu § 664 HGB weder berührt noch begrenzt. Denn die Anlage befaßt sich nicht mit diesem Anspruch, der seiner Natur nach weder mit einem Ersatzanspruch für Vermögens- oder Körperschäden noch mit einem Schmerzensgeldanspruch verglichen werden kann⁽⁵⁰⁾. Als das Athener Übereinkommen ausgehandelt wurde, war dieser eigentümliche Entschädigungsanspruch, der erst etwa 5 Jahre später in § 651 f Abs. 2 BGB aufgenommen wurde, noch nicht "erfunden". Er kann damit auch nicht unter diese Haftungsbeschränkung fallen.

III. Haftungsbeschränkungen

Besteht ein Anspruch des Passagiers dem Grunde nach, so stellt sich sogleich die Frage nach der Höhe. Damit kommen wir zum Thema der Haftungsbeschränkung.

1. Vertragliche Haftungsbeschränkungen (§ 651 h BGB)

Der Reiseveranstalter darf seine Haftung für Schadensersatz vertraglich für normale Fahrlässigkeit auf den 3-fachen Reisepreis beschränken, § 651 h BGB. Von dieser Möglichkeit wird durch entsprechende Klauseln in den Allgemeinen Reisebedingungen weitreichend Gebrauch gemacht. Diese vertragliche Haftungsbeschränkung gilt jedoch nach herrschender Meinung nicht für deliktische Ansprüche⁽⁵¹⁾ und damit auch nicht für den oben angesprochenen Schmerzensgeldanspruch.

In der Seetouristik spielt die vertragliche Haftungsbegrenzung allerdings kaum eine Rolle⁽⁵²⁾. Denn hier greift wieder die Anlage zu § 664 HGB ein, die geringere

46 OLG Frankfurt NJW-RR 1988, 632 ; LG Hannover NJW-RR 1989, 633 = VersR 1989, 1099; LG Frankfurt NJW-RR 1989, 1213; Müller VuR 1990, 22.

47 LG Hannover VersR 1989, 1099.

48 LG Frankfurt NJW-RR 1988, 1451.

49 Urteil vom 23.2.1990, Az 7 C 527/89.

50 zur Rechtsnatur siehe eingehend Müller, Schadensersatz aufgrund verdorbenen Urlaubs, Diss. 1986.

51 BGH NJW 1987, 1931, 1937; BGH NJW 1988, 1380. Anderer Ansicht Führich Rz 401.

52 Wohl nur bei Organisationsfehler des Veranstalters, bei Verletzung von Informationspflichten, Verspätungsschäden oder anderen nicht seebezogenen Ansprüchen.

Haftungsgrenzen als die dort genannten nicht zuläßt. Für Schadensereignisse aus der Seebeförderung gilt also nicht die eventuell vereinbarte Beschränkung auf den 3-fachen Reisepreis, sondern die Höchsthaftung, wie sie in der Anlage zum HGB geregelt ist. Dies folgt aus dem zwingenden Charakter der Anlage, die als *lex specialis* dem Reiserecht vorgeht. Art. 15 der Anlage stellt dies klar⁽⁵³⁾. Die Haftungsrisiken des Veranstalters bei Seereisen sind damit erheblich höher als bei Landreisen, allerdings auch erheblich niedriger als die Maximalhaftung des Flugbeförderers nach dem Warschauer Abkommen⁽⁵⁴⁾.

2. Gesetzliche Haftungsbeschränkungen

2.1. Anlage zu § 664 HGB

Die maximale Haftung des Beförderers beträgt nach der Anlage zum HGB zur Zeit

- bei Tod oder Körperverletzung DM 320.000.-
- bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck
 - DM 4.000.- für Kabinengepäck
 - DM 16.000.- für Fahrzeuge einschließlich darin beförderten Gepäcks
 - DM 5.000.- für sonstiges Gepäck.

Auch die Erfüllungsgehilfen des vertraglichen und ausführenden Beförderers können sich auf die Höchsthaftung berufen.

2.2. Beschränkte Reederhaftung (§§ 486 ff HGB)

Gemäß § 664 Abs. 1 Satz 2 HGB bleiben bei der Haftung im Bereich der Passagierschiffahrt die §§ 486 ff HGB und damit das 1976er Haftungsbeschränkungs-übereinkommen unberührt. Reeder, Charterer, Besatzung und alle die, die nach dem Überkommen von 1976 ihre Haftung beschränken können, dürfen dies auch dann tun,

53 Nöll, RTour, Gruppe 110, Rz 115; Führich Rz 818 und 832; Eckert, Die Risikoverteilung im Pauschalreiserecht, S. 34; so offenbar auch Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 151 und S. 182 (nicht recht verständlich ist dagegen die Bemerkung Herbers, S. 160, der Beförderer, der auch Reiseveranstalter sei, hafte nach der Anlage zu § 664 HGB und könne seine Haftung darüber hinaus nach § 651 h Abs. 1 BGB noch weitergehend beschränken; dies überzeugt nicht: der Gesetzgeber kann nicht einerseits die Haftungsgrenzen des Athener Übereinkommens für zu niedrig halten und in der Anlage höhere Mindestbeträge festschreiben, andererseits aber dem Veranstalter erlauben, sich auf den 3-fachen Reisepreis zurückzuziehen).

54 Art. 22 WA: 250.000 Goldfranken = DM 53.500.-.

wenn sie aus der Anlage zu § 664 HGB in Anspruch genommen werden⁽⁵⁵⁾. Das hat zur Folge, daß verletzte Passagiere nur in der durch die Anlage zu § 664 HGB bereits beschränkten Höhe Ansprüche im Verteilungsverfahren geltend machen können. Im Katastrophenfall können beim derzeitigen Kurs der Sonderziehungsrechte⁽⁵⁶⁾ 165 Passagiere ihre Maximalansprüche nach Anlage zum HGB geltend machen, bis die globale Höchsthaftung nach dem 1976er Abkommen erreicht ist.

Auch der Reiseveranstalter, der eine Kreuzfahrt ausschreibt oder eine Fährfahrt als Teil einer Pauschalreise anbietet, kann sich auf das Haftungsbeschränkungsübereinkommen berufen. Zwar ist er in Art. 1 Abs 2 des 76er Übereinkommens nicht genannt. Als nur vertragsschließender Beförderer hat er keine selbständige Verantwortung für das Schiff⁽⁵⁷⁾. Er kann sich jedoch auf § 651 h Abs. 2 BGB stützen, wonach der Veranstalter diejenigen gesetzlichen Haftungsbeschränkungen geltend machen kann, die für die von ihm ausgewählten Leistungsträger gelten. Leistungsträger des Veranstalters ist gerade auch der Reeder oder Bareboatcharterer, von dem der Veranstalter das Schiff ganz oder teilweise gechartert hat. Da nach § 651 h Abs 2. BGB der Veranstalter nicht schärfer haften soll, als wenn der Reisende seinen Vertrag direkt mit dem Leistungsträger (hier: Reeder) abgeschlossen hat⁽⁵⁸⁾, kann auch er sich auf das 1976er Abkommen berufen.

Jede Art der angesprochenen Haftungsbeschränkungen - dies sei noch abschließend zu diesem Kapitel angemerkt - setzt voraus, daß weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit vorliegen.

IV. Rückgriff gegen Reederel

Ist ein Reiseveranstalter verpflichtet, dem Passagier Zahlungen zu leisten, sei es als Schadensersatz, sei es wegen Minderung des Reisepreises oder Entschädigung für nutzlos aufgewendete Urlaubszeit, so stellt sich sogleich die Frage des Regresses. Ob sich der Veranstalter bei seinem Leistungsträger, also der Reederei, erholen kann, hängt im Wesentlichen von den zwischen diesen Beiden abgeschlossenen Verträgen, d.h. der Charter ab. Bei Formulierung und Abschluß dieser Verträge sollte sich der Veranstalter also darüber im Klaren sein, welchen Ansprüchen er möglicherweise ausgesetzt ist, inwieweit er sich Versicherungsschutz besorgt hat

55 Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 55, 156 f.; Nöll, RTour, Rz. 113; Führich Rz. 838.

56 1 SZR = DM 2,20.

57 Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 47.

58 Eckert, S.111; Münchener Kommentar-Tonner § 651 h Rz 20; Staudinger-Schwerdtner § 651 h Rz 33; Führich Rz 411.

und welche Risiken er auf den Reeder abwälzen muß, will er sie nicht selbst tragen. Der Reeder sollte andererseits wissen, daß er bei sorgloser Vertragsgestaltung eventuell dem Veranstalter auch reiserechtliche Ansprüche abnimmt.

Neben den vertraglichen Regreßmöglichkeiten gibt es die gesetzlichen. Erwähnt werden soll hierzu nur folgendes: Stellt ein Reeder selbst eine Kreuzfahrt zusammen und verkauft er dann diese ganz oder kontigent-weise an ein anderes Unternehmen, so dürfte auch dieser "Kaufvertrag" ein Reisevertrag im Sinne des § 651 a BGB sein. Denn Reiseverträge können auch gestaffelt auftreten; so, wie es Unterfrachtverträge gibt, kann es auch Unterreiseverträge geben. Der das Kontigent einkaufende Reiseveranstalter ist dann Reisekunde des Reeders und kann unter dem Reisevertrag Ansprüche auf die §§ 651 a ff. BGB stützen.

V. Ausblick

Jeder Vortrag, so heißt es, muß mit einem Ausblick enden. Juristische Vorträge neuerdings immer mit einem Ausblick auf 1992 und den europäischen Binnenmarkt. An diese höchst zweifelhafte Regel will ich mich in diesem Fall halten, weil es hierzu tatsächlich etwas zu sagen gibt.

1. Änderung der Anlage zu § 664 HGB

Die Anlage zu § 664 HGB wird in Kürze geändert. Im März dieses Jahres fand in London eine von der IMO einberufene Konferenz statt, in dem ein Protokoll zum Athener Übereinkommen verabschiedet wurde⁽⁵⁹⁾. Hierbei wurden - insbesondere auf Drängen der Bundesrepublik Deutschland - die Haftungsgrenzen des Athener Übereinkommens erhöht, so daß die Bundesrepublik nun auch das durch das Protokoll modifizierte Übereinkommen ratifizieren kann. Für Personenschäden sieht das Protokoll eine Maximalhaftung von 175.000 Sonderziehungsrechten vor, was gegenüber der derzeit geltende Anlage zum HGB nach gegenwärtigen Kurs eine Erhöhung von ca. 20 % ausmacht⁽⁶⁰⁾. Das Protokoll sieht im übrigen auch ein vereinfachtes Verfahren für etwaige Revisionen der Haftungssummen vor.

59 abgedruckt in TranspR 1990, 170 ff.

60 Eine Vereinheitlichung mit dem Luftverkehrsrecht wurde damit nicht erreicht. Der Luftfrachtführer haftet nach dem Warschauer Abkommen für Personenschäden bis maximal 250.000 Goldfranken.

2. Änderung des Reiserechts

Auch eine Änderung des Reisevertragsrechts steht ins Haus. Nicht die zahlreiche inländische Schelte an diesem Verbraucherschutzgesetz, sondern der EG-Minister-rat hat den Ausschlag hierfür gegeben. Am 13.6.1990 verabschiedete er eine Richtlinie über Pauschalreisen⁽⁶¹⁾. Bis Ende 1992 muß die Richtlinie, die das Reiserecht der Mitgliedsstaaten zwar nicht vereinheitlicht, aber zumindest einander annähert, in das nationale Recht umgesetzt werden. Da die Richtlinie nur Minimalstandards für den Schutz des Verbrauchers setzt und das deutsche Recht bereits am verbraucherfreundlichsten ist, sind nur einige, wenn auch einschneidende Änderungen des deutschen Rechts vorzunehmen. So werden z.B. die Formvorschriften für den Reisevertrag verschärft; die Informationspflichten des Veranstalters werden ausge- weitert und konkretisiert; und die Veranstalter werden verpflichtet, durch Versiche- rung oder Garantiefonds das Risiko des eigenen Konkurses von den Schultern der Reisenden zu nehmen. Ob all diese neuen Regelungen sachgerecht und notwendig sind oder in die Systematik des BGB passen, interessiert nicht mehr. Auch über die Datailfreudigkeit der Richtlinie zu streiten, ist müßig⁽⁶²⁾. Sie ist zwingende Vorgabe für den deutschen Gesetzgeber.

Daß sich aber durch die anstehenden Gesetzesänderungen in HGB und BGB die Grenzfragen zwischen See- und Reiserecht wesentlich leichter lösen lassen oder gar ganz geklärt werden, ist nicht zu erwarten.

* * *

61 ABIEG Nr. L 158 vom 23.6.1990, S. 59 f. = EuZW 1990, 412; kommentiert von Tonner EuZW 1990, 409. Siehe auch Bartl, TranspR 1988, 253 und die Berichte in VuR 1989, 330 und VuR 1990, 24.

62 Tonner EuZW 1990, 412.