

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

HEFT 98

Dr. Christoph Hasche

NEUERES BERGUNGSRECHT

HAMBURG 2003

NEUERES BERGUNGSRECHT

Vortrag

von

Dr. Christoph Hasche

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 29. Oktober 2003

HAMBURG 2003

Neueres Bergungsrecht

I. EINLEITUNG UND TATSÄCHLICHER HINTERGRUND

In den Annalen des Seerechtsvereins, d.h. den Heften der Schriftenreihe, findet sich keine Veröffentlichung über das Bergungsrecht. Vor 26 Jahren behandelte Looks hier zwar die Wrackbeseitigung - zweifellos ein verwandtes Thema³; er befasste sich jedoch mit öffentlich-rechtlichen Fragen, nicht mit denen der privatrechtlichen Bergung und der Vergütung des Bergers. Auch eine neuere deutschsprachige Monographie zum Bergungsrecht gibt es nicht⁴. Das gestellte Thema soll daher ein wenig weiter gefasst werden. Nach einigen Bemerkungen zum tatsächlichen Hintergrund (hier unter I.) wird nachstehend unter II. die Entwicklung des Bergungsrechts nachgezeichnet, bevor die Kernpunkte des – man kann noch sagen: neuen - Bergungsrechts geschildert werden (III.). Hierzu gehört vor allem die Regelung zum regulären Bergelohn und zur Sondervergütung. Danach wird die Kritik, die die gesetzliche Regelung erfahren hat, erläutert und von den Problemen und offenen Fragen der Praxis, vor allem der Versicherer berichtet (IV.). Schließlich soll dargelegt werden, wie die Praxis mit diesen offenen Fragen und Schwächen umgeht (V.).

Zunächst also ein kurzer Blick auf die tatsächlichen Hintergründe, die mit der Bergung von Schiffen und den Umweltgefahren aus Havarien zu tun haben. Ich habe Zahlen nicht ermittelt, bin jedoch fest davon überzeugt, dass Schifffahrt ein überaus sicherer und sauberer Verkehrsweg ist. Gemessen am Volumen der transportierten Ladung sind die Schadensfälle, die durch und mit Schiffen auftreten, vergleichsweise gering. Die Schäden durch Straßentransporte sind - relativ gesehen - deutlich höher. Auch wenn man die Todesfälle und Körperverletzungen betrachtet und vergleicht, schneidet die Schifffahrt ausgezeichnet ab; wie jeder weiß, fordert der Straßenverkehr aber auch die Luftfahrt weit mehr Opfer. Und schließlich dürfte auch unter Umweltgesichtspunkten die Schifffahrt keineswegs zu den Bösewichtern gehören. Trotz spektakulärer Ölkatastrophen auf See sind die Umweltschäden durch Straßentransporte um ein Vielfaches höher.

Aber Bilder mit ölverschmierten Seevögeln rühren den Leser der Boulevardpresse und bringen Umweltschützer die ihnen zu Recht zustehende Unterstützung. Nur: leider gibt es solche anrührenden Bilder nicht zum Umweltschaden durch den Straßenverkehr. Zweifellos gab es furchtbare Katastrophen auf See. Allein die Mitglieder der International Salvage Union mussten über die letzten 25 Jahre jährlich bei durchschnittlich 185 Bergungen zur Hilfe eilen, die Zahl ist übrigens leicht rückläufig⁵. Hinzu kommen Fälle, die von anderen Bergern abgewickelt wurden. Und es gab darunter auch Unfälle, die ganz erhebliche Umweltschäden und wirtschaftliche Schäden für die betroffenen Regionen auslösten. Nachstehend einige, die jedem noch in Erinnerung sind, deren Auswirkungen jedoch sehr unterschiedlich waren:

- 1967: Die „*Torrey Canyon*“ lief an der britische Küste auf Grund; 120.000 to Rohöl liefen aus;

¹ Dr. Christoph Hasche ist Partner der Sozietät Taylor Wessing und in Hamburg als Seerechtsanwalt tätig.

² Bei diesem Aufsatz handelt es sich um das geringfügig überarbeitete Manuskript eines Vortrages, gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht am 29. Oktober 2003

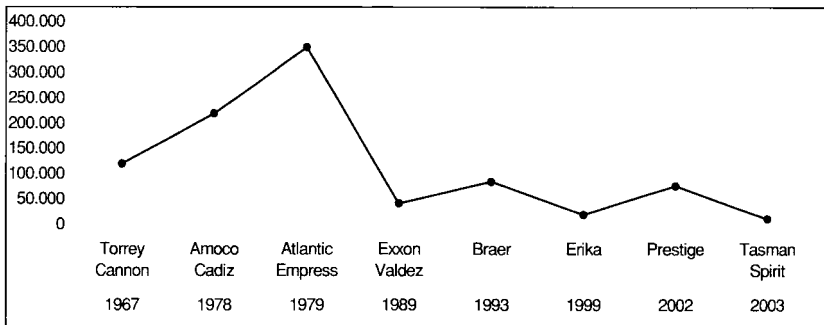
³ Volker Looks, Neuere Rechtsfragen bei der Wrackbeseitigung, Schriften des DVIS, Heft 29, 1977

⁴ Aus dem Jahre 1971, d.h. aus der Zeit vor dem Bergungsabkommen 1989, stammt das Buch von Werner Schimming, Bergung und Hilfeleistung im Seerecht und in der Seeversicherung.

⁵ Näheres hierzu unter: http://www.marine-salvage.com/media_j.htm

- 1978: Die "Amoco Cadiz" strandete an der Bretagneküste und 220.000 to Rohöl verschmutzten die Küste;
- 1979: Die "Atlantic Empress" kollidierte bei Trinidad / Tobago und hinterließ mit 350.000 to Rohöl den bisher größten Oil Spill der Geschichte;
- 1989: Die "Exxon Valdez" verlor in Alaska dagegen nur 10 % dieser Menge: 42.000 to Rohöl lösten umfangreiche gesetzgeberische Maßnahmen aus;
- 1993 zerschellte die „Braer“ auf den Klippen Shetlands: 85.000 to Rohöl verschmutzten die Umwelt;
- 1999 sank die "Erika" vor Brest; 20.000 to Rohöl traten aus den Tanks;
- im letzten Jahr (2002) war es die "Prestige" in Galizien; das Schiff verlor bisher ca. 77.000 to Rohöl;
- der jüngste Vorfall: im August 2003 lief die „Tasman Spirit“ vor der pakistanischen Küste auf Grund. Die vergleichsweise geringe Menge von 12.000 to Rohöl veranlasste die dortige Regierung allerdings, die beachtliche Summe von 1 Milliarde USD Entschädigung zu verlangen.

All dies jedoch ist kein Grund, die Schifffahrt als die großen Schmutzfinken der Welt darzustellen. Eine Grafik zeigt, dass das Ausmaß der Schäden deutlich zurückgeht.



Vielleicht ist Ursache dafür auch das neuere Bergungsrecht.

II. DIE ENTWICKLUNG DES BERGUNGSRECHTS

Das Bergungsübereinkommen von 1910 war vor allem durch den Grundsatz „no cure – no pay“, d.h. die streng erfolgsabhängige Vergütung der Berger geprägt. Außerdem ging es darin ausschließlich um die Rettung von Menschen sowie die Bergung von Schiff und Ladung. So wurde es deutsches Recht durch Übernahme des Bergungsübereinkommens 1910 ins HGB. Doch die großen Havarien der 70iger Jahre und der berechnete Druck der Öffentlichkeit machten die Notwendigkeit deutlich, nach Unglücksfällen nicht nur Schiff, Ladung und Besatzung zu retten, sondern auch die maritime Umwelt. Nun sollten finanzielle Anreize die Berger veranlassen, auch die ökologischen Aspekte im Auge zu haben. Außerdem zeigte sich immer deutlicher, dass allein die geretteten Werte den Aufwand der Berger häufig nicht finanzieren konnten. Für Berger sollte also eine neue, besondere Vergütung gefunden werden. Dies fand zunächst seinen Niederschlag in der Version des Formularvertrag *Lloyd's Standard Form of*

Salvage Agreement aus dem Jahre 1980, kurz als *Lloyds Open Form* oder *LoF 1980* bezeichnet. Dort wurde ein *safety net* erfunden, das dem Berger auch Einnahmen für den Fall garantierte, dass mit Schiff und Ladung auch die Einnahmequelle des Bergers verloren gingen, er aber umweltschützende Maßnahmen ergriffen hatte. Für diese Maßnahmen erhält der Berger seitdem eine Sondervergütung oder *special compensation*. Neun Jahre später, 1989, wurde diese Regelung auch Kernstück einer Neufassung des Bergungsübereinkommens.

Das 1989er Bergungsübereinkommen übernahm zwar das *safety net* mit der *special compensation* und dehnte es – im Vergleich zu *LoF 1980*, das eine Sondervergütung nur für Tankerunfälle vorsah – auf alle Schiffstypen aus, grenzte andererseits jedoch die Sondervergütung auf Bergungsmaßnahmen im Küstenbereich ein. Das Bergungsübereinkommen 1989 hatte also Webfehler⁷; das offene Meer mit seiner Flora und Fauna war nicht geschützt. Auch andere Schwächen zeigten sich in der Praxis. Doch dazu später mehr.

Zunächst stellen wir fest: Die Vergütung des Bergers besteht unter *LoF 1980* bzw. unter dem Bergungsabkommen 1989 aus zwei Komponenten:

- aus der regulären Vergütung für die Bergung von Schiff, Ladung und Besatzung sowie
- aus der Sondervergütung für den Schutz der Umwelt.

In dem Bergungsübereinkommen ist die erste Vergütung in Artikel 13, die zweite Vergütung in Artikel 14 geregelt.

Das Bergungsübereinkommen wurde vor Kurzem mit seinen zentralen Grundsätzen vom *safety net* für den Berger und seiner *special compensation* ins deutsche Recht integriert. Weitgehend unbemerkt hat der Bundestag das Dritte Seerechtsänderungsgesetz verabschiedet, das am 16. Mai 2001 im Bundesgesetzblatt⁸ als „Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt“ veröffentlicht wurde und vor einem guten Jahr, am 8. Oktober 2002 in Kraft trat⁹. Gerechnet von der Geburt des Bergungsübereinkommens im Jahre 1989 dauerte es also 13 Jahre, bis das neue Bergungsrecht auch außerhalb von *LoF* in Deutschland Wirklichkeit wurde; seit der Unterzeichnung des Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1999 dauerte es immerhin noch 3 ½ Jahre. Auslöser war – wie so häufig bei politischen Aktionen – ein aktuelles Ereignis. Die Strandung der „Palas“ vor Amrum vor genau 5 Jahren veranlasste den Bundesrat zu seinem Beschluss vom 19. März 1999¹⁰, wonach das Bergungsübereinkommen 1989 ins deutsche Recht übernommen werden soll, um den Umweltschutz zu stärken.

Die Gesetzesänderung erfolgte dadurch, dass die Regelungen des Internationalen Bergungsübereinkommens von 1989 im einzelnen in das HGB durch inhaltliche Wiedergabe in den §§ 740 bis 753 a übernommen wurden. Gleichzeitig wurden Änderungen und Anpassungen im EGHGB¹¹, im Binnenschifffahrtsgesetz¹², in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung¹³,

⁶ Siehe hierzu Geoffrey Brice Q.C., *Salvage and the Role of the Insurers in Marine Insurance at the turn of the Millennium*, Editor: Marc Huybrechts, Volume 2, Antwerp 2000

⁷ Kirchner, Das internationale Bergungsrecht – im Dienste des Umweltschutzes, *TranspR* 1999, 235, 237

⁸ BGBl I, 2001, 898 vom 16. Mai 2001

⁹ Eine Übersicht hierzu gibt Klaus Ramming, *Das dritte Seerechtsänderungsgesetz* in HANSA 2001, Heft 09; siehe auch <http://www.hansa-online.de/pr.int.asp?artikellD=112>

¹⁰ Bundesrats-Drucksache 50/99 (Beschluss)

¹¹ Art. 7 Abs. 1 EGHGB zum Anwendungsbereich des Gesetzes; es gilt nun auch für Nichterwerbsschiffe, also z.B. Sport- und Staatsschiffe; und Art. 8 EGHGB zur Privatautonomie.

¹² Hier ist die bisher geltende dingliche Haftung durch eine persönliche Haftung ersetzt worden. Im Übrigen wurde die Differenzierung zwischen Bergung und Hilfeleistung aus dem Gesetz gestrichen, ohne dass damit materiell eine Änderung angestrebt wurde.

¹³ Es gibt auch hier keine Differenzierung zwischen Bergung und Hilfeleistung mehr.

dem Gerichtsverfassungsgesetz¹⁴, der ZPO¹⁵ und in dem Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen¹⁶ vorgenommen.

III. DER INHALT DER §§ 740 ff. HGB

1. ALLGEMEINER ÜBERBLICK

In vielerlei Hinsicht entspricht das neue Bergungsrecht dem alten; eine Revolution hat nicht stattgefunden. Deutlich wird jedoch die Intention des Gesetzgebers, den Umweltschutz weiter zu stärken. Im Zentrum des Bergungsrechts steht daher die Pflicht des Bergers, bei einem Bergungsversuch nicht nur Besatzung, Schiff und Ladung, sondern auch die Umwelt zu schützen. Der Berger ist verpflichtet, Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen (§ 741 Absatz 1 HGB). Der Bergelohn ist in den §§ 742 und 743 HGB geregelt. Er ist unabhängig vom Abschluss eines Vertrages und Folge eines gesetzlichen Schuldverhältnisses. Der Berger ist nur dann berechtigt, regulären Bergelohn zu beanspruchen, wenn seine Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren (§ 742 Absatz 1 HGB); hier ist der Grundsatz „*no cure – no pay*“ festgehalten. Neben dem regulären Bergelohn nach § 743 HGB wird dem Umweltschutzgedanken des Gesetzgebers durch die schon erwähnte Sondervergütung aus Artikel 14 des Bergungsübereinkommens („*special compensation*“) Rechnung getragen, die die Kosten des Bergers decken soll und ihm auch dann zusteht, wenn (lediglich) ein Umweltschaden, aber kein Schaden an Schiff und Ladung drohte (§ 744 HGB).

In der Literatur¹⁷ heißt es immer wieder, durch die Einführung des Umweltschutzgedankens und der Sondervergütung für die Umweltschutzaktivitäten des Bergers sei der Grundsatz „*no cure - no pay*“ durchbrochen worden. Dies hat auch der Gesetzgeber betont¹⁸. In der Tat erhält nun auch der erfolglose Berger für seine Umweltschutzmaßnahmen eine Vergütung. Sie ist allerdings geringer, als wenn er erfolgreich ist. Die Umweltvergütung ist nämlich gestaffelt. Bei Erfolglosigkeit erhält der Berger die Sondervergütung nur in Höhe seiner Kosten einschließlich angemessener Vorhaltekosten¹⁹. Ein Gewinn ist damit nicht abgedeckt. Nur wenn er erfolgreich war, erhält er über die Kostenerstattung hinaus einen Zuschlag von bis zu 30 %²⁰. Ausnahmsweise darf der Zuschlag noch höher sein, jedoch 100 % der Kosten nicht übersteigen²¹. Da der Berger demnach einen Gewinn nur dann erzielen kann, wenn er erfolgreich war, bleibt auch bei der Sondervergütung der Erfolg ein wesentliches Element des Bergelohns.

Selbst wenn Spanien das Bergungsübereinkommen 1989 ratifiziert hätte – was meines Wissens nicht der Fall ist – hätten also die Berger, die die „*Prestige*“ von der spanischen Küste weggezogen und damit ein Ausbreiten der Ölschäden erst ermöglichten, nur einen Bergelohn verdient, der keine Gewinnmarge enthielt. Denn nicht nur Schiff und Ladung gingen verloren, auch der Umweltschaden wurde nicht reduziert. Auf den Erfolg der Rettungsmaßnahmen kommt es für die Höhe der Sondervergütung also durchaus an.

Zurück zum neuen deutschen Bergungsrecht. Nach § 753 HGB kann der Berger eine Sicherheit für seine Forderung auf Bergelohn und Sondervergütung verlangen. Neuerdings erlaubt § 753 a HGB in diesem Zusammenhang dem Berger, bei Gericht einen Antrag auf einstweilige

¹⁴ In § 95 Abs. 1 Nr. 4 f GVG

¹⁵ § 30 ZPO – dazu unten mehr.

¹⁶ dort § 2 Abs. 1 e und § 3 Absatz 1 Satz 2

¹⁷ z.B. Kirchner, Das internationale Bergungsrecht – im Dienste des Umweltschutzes, TransPR 1999, 235

¹⁸ so das BMJ (Frau Dr. Czwerwenka) in der Begründung zum Dritten Sserechtsänderungsgesetz vom 14. März 2000, Seite 19.

¹⁹ Art. 14 Absatz 3 / § 744 Absatz 2

²⁰ Art. 14 Absatz 2 / § 744 Absatz 3 Satz 1 HGB

²¹ Art. 14 Absatz 2 / § 744 Absatz 3 Satz 2 HGB

Verfügung zu stellen mit dem Ziel, dass ihm eine Abschlagszahlung auf seinen Bergelohn gezahlt wird.

Neu ist auch § 30 ZPO, der Gerichtsstand des Bergers. Der deutsche Berger, der einem ausländischen Schiff zur Hilfe geeilt ist, kann seinen Bergelohn nun nicht nur am Sitz der ausländischen Reederei, sondern auch an seinem heimatlichen Gericht einklagen – eine erfreuliche Stärkung der Position des Bergers, der auf eigene Initiative Aufwendungen und häufig genug auch Gefahren auf sich genommen hat, um auch Interessen der Allgemeinheit – den Umweltschutz! – zu wahren. Er hat nun die Möglichkeit, seinen Zahlungsanspruch als Heimspiel gerichtlich durchzusetzen. Diese prozessuale Verbesserung der Rechtslage des Bergers wurde auf Grund einer Expertenanhörung in das neue Bergungsrecht aufgenommen, die am 4. Mai 2000 unter Mitwirkung des Verbandes Deutscher Reeder und des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht stattfand.

2. DER REGULÄRE BERGELOHN

Artikel 13 des Bergungsübereinkommens bzw. § 743 HGB enthalten den Katalog der Parameter, anhand derer der Bergelohn ermittelt wird. Maßgeblich ist

- a) der Wert des geborgenen Schiffes und Ladung;
- b) die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden sowie in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
- c) der Erfolgs des Bergers;
- d) Art und Erheblichkeit der Gefahr, der der Berger ausgesetzt war;
- e) die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
- f) die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
- g) die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
- h) die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

Zu der Gewichtung dieser in Art. 13 bzw. § 743 HGB genannten Kriterien innerhalb dieser Norm möchte ich hier nicht weiter Stellung nehmen; ich verweise insoweit auf die Kommentierungen an anderer Stelle²². Es ist jedoch offensichtlich: viele unbestimmte Rechtsbegriffe fließen in die Bewertung mit ein. In der Praxis wird hier notwendigerweise mit dem sehr breitem Daumen gepeilt, um eine angemessene Vergütung festzusetzen, sei es im Vergleichswege, sei es durch einen Schiedsspruch. Der Spielraum für Verhandlungen ist groß, die präjudizielle Bedeutung vorausgegangener Entscheidungen der Schiedsgerichte in Hamburg oder London dementsprechend gering. Gern zitiert wird in diesem Zusammenhang die angebliche Äußerung eines englischen Richters, der berichtet, wie er zu der Bestimmung des angemessenen Bergelohns kommt:

„I sit in my armchair with a glass of vintage port and a good cigar, and I stare at the ceiling. After a few minutes, a figure begins to appear on the ceiling. Then I have another glass of port, and the figure becomes less blurred. After the third glass, the figure becomes entirely clear, and all that remains is for the award to be issued.“²³

Die Obergrenze des regulären Bergelohns ist markiert durch den Wert der geretteten Güter²⁴. Nach den veröffentlichten Schiedssprüchen liegt er zwischen 0,4 und 35,8²⁵ % des Wertes von

²² noch zum alten Recht zum Beispiel: Rabe, Seehandelsrecht, 4. Auflage, § 745 Rz. 2 ff.; Herber, Seehandelsrecht, S. 395; Puttfarcken, Seehandelsrecht, Rz. 741 ff.. Als aktuelles Urteil sei z. B. genannt: Queen's Bench Division (Admiralty Court); June 24; July 16, 2002; [2002] EWHC 1423 (Admirty.) – (2003) 1 LLR 183; HmbSeeRep 2003, 95 Nr. 77

²³ zitiert nach: maritime advocate online 126, No. 5

²⁴ § 741 Absatz 2 HGB bzw. Art. 13 Absatz 3 Bergungsübereinkommen 1989

²⁵ so – für den Zeitraum 1973 bis 1987 – Emil Lau, 75 Jahre Deutsches Seeschiedsgericht in: Versicherungsrecht 1988, 1089, 1090

Schiff und Ladung. Dabei arbeiten die Schiedsgerichte nach der Regel, die Anwälte aus der BRAGO kennen: je höher der Wert der geretteten Gegenstände, desto niedriger die anzusetzende Vergütungsquote.

3. DIE SONDERVERGÜTUNG

Die Berechnung der Sondervergütung ist keineswegs klarer. Auch hierzu sind ganz unbestimmte Kriterien heranzuziehen. Zunächst wird die Sondervergütung auch bei Umweltmaßnahmen nur dann überhaupt fällig, wenn die Vergütung nicht bereits mit dem regulären Bergelohn angemessen berücksichtigt wurde. Erhält der Berger also, weil er erfolgreich Schiff und Ladung geborgen hat, hierfür einen angemessenen Bergelohn nach Art. 13 BÜ bzw. § 743 HGB, so bedarf es schon besonderer Umstände, wenn er darüber hinaus auch noch eine Sondervergütung nach Art. 14 BÜ bzw. § 744 HGB beanspruchen möchte. Erhält er dagegen keinen regulären Bergelohn, weil er erfolglos war, oder deckt dieser seine Kosten nicht, steht ihm nach Art. 14 BÜ bzw. 744 HGB offen. Er erhält zunächst seine Kosten erstattet – das Gesetz benutzt allerdings den zweifelhaften Begriff „Unkosten“, obwohl Betriebswirtschaftler sagen, dass es Unkosten gar nicht gibt, sondern nur Kosten. Zu den Kosten des Bergers zählen zum einen die vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie zum anderen ein „angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahmen eingesetzt worden sind.“ Damit sind die Vorhaltekosten angesprochen. In diesem Zusammenhang sind erneut zu berücksichtigen die Unverzüglichkeit des Einsatzes sowie die Verfügbarkeit, Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit des Bergungsgeräts. Addiert wird bei Erfolg dann eine Prämie von bis zu 30 % und in Sonderfällen bis zu 100 %. Wir sehen: Auch bei der Sondervergütung ist Spielraum für heftigen Streit, mühevollen Verhandlungen und ebenso langwierige wie kostenintensive Schiedsgerichtsverfahren.

Während bei dem regulären Bergelohn nach § 743 HGB bzw. Art 13 des Bergungsübereinkommens eine objektive Höchstgrenze existiert, die sich aus dem Wert der geretteten Güter ergibt, gibt es eine solche Grenze bei der Sondervergütung nicht. Hier wird die Grenze vom Berger selbst, d.h. durch die von ihm ausgelöst oder doch von im beeinflussbaren Kosten bestimmt. Erst dann, wenn der Berger unverhältnismäßige Kosten verursacht, etwa dadurch, dass er völlig aussichtslose Bergungsverfahren auswählt, wird er seine Sondervergütung gefährden. Die Höhe der Sondervergütung kann also von dessen Schuldner, dem Reeder nicht beeinflusst werden und kann den Wert des Schiffes und der Ladung um ein Vielfaches übersteigen. Nach Angaben der International Salvage Union liegt die durchschnittliche Höhe der Sondervergütung in den letzten 10 Jahren bei US\$ 2 Mio.²⁶

IV. DIE SCHWÄCHEN DER GESETZLICHEN REGELUNG

1. VERSICHERUNGSRELEVANTE AUSGANGSLAGE

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Praxis schon bald nach Inkrafttreten des Bergungsübereinkommens dessen Schwächen feststellte. Diese treten zu Tage, wenn man sich vergegenwärtigt, wer die Vergütung des Bergers letztlich trägt. Zunächst sind Schuldner der Vergütung der Reeder sowie der Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände²⁷. Die Aufteilung zwischen diesen erfolgt im Verhältnis der Werte, zu denen ein gefährdeter aber durch die Bergung gewahrter Frachtsanspruch übrigens wohl nicht gehört²⁸. Damit harmoniert

²⁶ http://www.marine-salvage.com/media_j.htm

²⁷ § 742 Absatz 3 HGB bzw. Art. 13 Absatz 2 des Bergungsübereinkommens

²⁸ so das BMJ (Frau Dr. Czerwenka) in der Begründung zum Dritten Sseerechtsänderungsgesetz vom 14. März 2000, Seite 17 sowie in der Denkschrift vom 21. 12. 1999, Seite 8; a.A. mit Hinweis auf § 740 Absatz 3 Satz 2 iVm § 742 Absatz 3 HGB Klaus Rraming, *Das dritte Sseerechtsänderungsgesetz* in HANSA 2001, Heft 09; siehe auch <http://www.hansa-online.de/pr int.asp?artikellID=112>

diese Verteilungsregelung nicht ganz mit der Beitragspflicht zur Havarie Grosse, die im Bergungsfall häufig vorliegen dürfte²⁹.

Die nach dieser Verteilungsregelung Zahlungspflichtigen sind wegen der Bergungskosten versichert. Hier nun beginnt ein weiteres Problem. Denn nach den §§ 28, 29 ADS und § 36 DTV-Kasko-Klausel bzw. nach Klausel 10 der Institute Time Clauses Hull³⁰ haftet der Kaskoversicherer bzw. die Hull and Machinery Insurance einerseits und der Ladungsversicherer andererseits nur für diejenigen Bergungskosten, die sich auf die Bergung von Schiff, Ladung und Besatzung beziehen, d.h. auf die in Artikel 13 des Bergungsübereinkommens bzw. § 743 HGB geregelte reguläre Vergütung des Bergers. Der Kasko- und Ladungsversicherer haftet also nicht für die Sondervergütung, die dem Berger für seine Bemühungen für die Umwelt nach Artikel 14 des Bergungsübereinkommens bzw. nach § 744 HGB zusteht. Der Gesamtbergelohn ist also nur zum Teil von diesen Versicherern gedeckt. Den anderen Teil muss – abhängig von seinen Rules - der jeweilige P&I Club des Reeders tragen. Denn es handelt sich bei der Sondervergütung um einen Haftpflichtanspruch. Jede Havarie löst Umweltrisiken aus. Diese Risiken können zur Haftung des Reeders gegenüber Dritten, also zum Beispiel gegenüber Bergern oder auch Küstenstaaten, Fischern etc. führen, für die der P & I Club aufzukommen hätte³¹. Die zügige und erfolgreiche Bergung des Schiffes reduziert dieses Risiko und damit die mögliche Haftung des P & I Clubs. Die Bergung des Schiffes ist daher immer zugleich auch „Liability Salvage“³². Dies war offenbar auch der Hintergrund dafür, dass der Präsident der ISU, Joop Timmermans in der diesjährigen Jahresversammlung in Athen vor wenigen Tagen noch einmal betont hat, dass die Versicherer selbst ein erhebliches Interesse an den Umweltschutzbemühungen der Berger hätten und diese in den Schiedssprüchen und Awards ein größeres Gewicht haben sollten³³. Die beiden o.g. Komponenten des Gesamtbergelohns werden also grundsätzlich von unterschiedlichen Versicherern getragen: Der normale Bergelohn vom Kasko- und Ladungsversicherer und die Umweltschutzvergütung vom P&I Club.

Die Abgrenzung ist nicht nur deshalb von Bedeutung, weil geklärt werden muss, welcher Versicherer welchen Anteil trägt. Auch im Rahmen der Havarie Grosse ist die Abgrenzung relevant. Denn nach Regel VI (b) York-Antwerp-Rules ist die *special compensation* des Bergers, die er für seine Umweltschutzbemühungen erhält, keine Kostenposition innerhalb der Havarie Grosse, muss also vom Reeder bzw. seinem P&I - Versicherer allein getragen werden.³⁴

Ein Vergleich der beiden Vergütungsarten sieht in einem Schema, folgendermaßen aus:

	<i>Regulärer Bergelohn</i>	<i>Sondervergütung</i>
<i>Rettung/Schutz von</i>	Schiff, Ladung, Umwelt	Umwelt
<i>Grundlage BÜ</i>	Art. 13	Art. 14
<i>Grundlage HGB</i>	§ 743	§ 744
<i>erfolgsabhängig</i>	ja	teilweise
<i>GA-pflichtig</i>	ja	nein
<i>Schuldner</i>	Reeder + Ladung	Reeder
<i>Versicherer</i>	Kaskoversicherer	P & I Club
<i>Höhe beschränkt</i>	ja; gerettete Werte	nein; Kostendeckung

²⁹ § 700 Absatz 3 iVm § 721 HGB. Zum Behandlung von Bergungskosten bei Havarie Grosse und Seeuntüchtigkeit siehe auch die kürzlich veröffentlichte Entscheidung „Merchant Patriot“ des US District Courts, Southern District of Georgia vom 15. Juni 2000, Hamburger Seerechtsreport 2003, 175, Nr. 142

³⁰ Siehe hierzu: N. Geoffrey Hudson and J. C. Allen: The Institute Clauses, 3. Edition, page 126

³¹ Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs – Law and Practice, 3. Edition 2000, page 222

³² Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs – Law and Practice, 3. Edition 2000, page 222

³³ maritime advocate online 126 Nr. 5

³⁴ Siehe Rabe, Seehandelsrecht, 4. Auflage, Anh § 733 Rz. 43. So auch bereits Burckhard Vogeler, Bergung oder Hilfeleistung? Parameter bei der Bemessung des Lohnes des Bergers, Vortrag im Rahmen des Seminars „Havarie, Bergung und Hilfeleistung“ des Nautischen Vereins zu Bremen, 24. November 1996

2. DIE ABGRENZUNGSPROBLEME ZWISCHEN DEN VERGÜTUNGSARTEN

Die Abgrenzung zwischen den Vergütungsarten macht in der Praxis Schwierigkeiten. Leicht zu lösen ist der Umstand, dass bei den Verhandlungen über den Bergelohn zwangsläufig immer mindestens drei Parteien am Tisch sitzen. Denn dem Berger gegenüber müssen demgemäß immer mehrere Versicherer sitzen, die durchaus konträre Interessen haben. Lassen sich die Versicherer durch einen Anwalt vertreten, dürfte dieser in einem Interessenkonflikt stehen. Denn jeder Versicherer wird versuchen, seinen Anteil zu Lasten des anderen gering zu halten.

Entscheidender ist die materiell-rechtliche Frage: Welche Aktivitäten des Bergers werden unter § 743 und welche unter § 744 HGB vergütet? Soll man danach differenzieren, ob die Maßnahme der Rettung des Schiffes oder der Rettung der Umwelt diene? In der Regel bedingt das eine das andere. Nur wenn das Schiff schnell und erfolgreich geborgen wird, ist der Umwelt gedient. Üblicherweise hat jede Bergungsmaßnahme sowohl positive Auswirkungen auf das Schiff und seine Ladung als auch auf die Umwelt. Außerdem möchte ich daran erinnern, dass auch der reguläre Bergelohn danach zu bemessen ist, welche Umweltschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Zwischen beiden Vergütungsarten gibt es also Überschneidungen. Sie könnten wie kommunizierende Röhren benutzt werden. Verbuche ich die Umweltschutzmaßnahme auf den regulären Bergelohn nach § 743 HGB, so reduziere ich die Sondervergütung und umgekehrt. Der Gesetzgeber kannte das Dilemma. In der von Frau Dr. Czerwenka vom Bundesjustizministerium erarbeiteten Denkschrift zum Gesetzesentwurf³⁵ wird ausdrücklich erwähnt, dass man den Umweltvergütungsanteil wahlweise auf § 743 oder auf § 744 anrechnen kann, und dass dies deshalb Probleme aufwirft, weil die Schuldner dieser Ansprüche durchaus unterschiedlich sind.

Das Bergungsübereinkommen 1989, das nun vor einem Jahr ins HGB übernommen wurde, zeigt also deutliche Mängel:

- die geographische Einschränkung auf Küstengewässer,
- die schwierige Zuordnung von Bergelohnanteilen auf § 743 und §744 HGB,
- die Frage, ob Inhaber von erhalten gebliebenen Frachtausprüche zum Bergelohn beitragen müssen
- und vor allem die vielen, vorhin angesprochenen unbestimmten Rechtsbegriffe, die bei der Bemessung des Bergelohns und der Sondervergütung eine Rolle spielen sollen, ohne dass gesagt wird, welche Rolle dies ist.

V. DIE ÜBERWINDUNG DER SCHWÄCHEN

1. DER ANSATZ DES DEUTSCHEN GESETZGEBERS

Warum hat der deutsche Gesetzgeber, dem diese Schwächen des Bergungsübereinkommen durchaus bewusst waren, sie nicht gleich beseitigt, als es darum ging, das Übereinkommen ins deutsche Recht zu übernehmen? Warum wurde das HGB nicht so geändert, dass diese Zweifelsfragen gleich beantwortet wurden? Warum aus den Erfahrungen, die Berger, Reeder und Versicherer über 13 Jahre mit dem BÜ gemacht haben, nicht lernen? Der deutsche Gesetzgeber musste zwischen Perfektionismus und Internationalität entscheiden und hat sich für das Zweite, die Einhaltung internationaler Standards, entschieden, auch wenn diese Standards Zweifelsfragen unbeantwortet lassen und Kritikpunkte nicht ausgeräumt haben. Diese Entscheidung war richtig. Denn nationale Alleingänge haben gerade auch auf dem zwangsweise internationalem Gebiet der Bergung keine Zukunft. Statt sich als deutscher Gesetzgeber über das Bergungsabkommen zu erheben, war es sicherlich besser, diesen Standard zunächst erst einmal zu adaptieren, um sich dann im Verbund mit den anderen Signatarstaaten

³⁵ BMJ (Frau Dr. Czerwenka) in der Denkschrift zum Dritten Sseerechtsänderungsgesetz vom 21. 12. 1999, Seite 22.

für eine Revision und Weiterentwicklung einzusetzen. Denn in der Zwischenzeit durfte man auf die Selbstheilungskräfte des Marktes selbst hoffen.

2. DIE REAKTION DES MARKTES: SCOPIC

In der Tat haben vertragliche Regelungen die genannten Schwächen des Bergungsübereinkommens weitgehend ausgeglichen. Vor allem um den Anteil des Bergelohnes, der als Umweltschutzmaßnahme vom P&I Club zu tragen ist, besser ermitteln zu können, wurde 1999 SCOPIC erfunden. SCOPIC steht als Abkürzung für *Special Compensation P & I Club Clause*. Auslöser hierfür war eine Entscheidung des House of Lords aus dem Jahre 1997 zur Bergung des MS „Nagasaki Spirit“³⁶. Das House of Lords hatte den Bergern die Berechnung der *special compensation* sehr schwer gemacht. Zum einen hatten die englischen Richter festgestellt, dass nur die tatsächlichen Kosten in die *special compensation* hineinfließen konnten, also keine Gewinnmarge berücksichtigt werden durfte. Zum anderen mussten diese Kosten einschließlich der Vorhaltekosten für jeden Einzelfall nachgewiesen werden, notfalls durch Gutachten von Wirtschaftsprüfern; ein Vergleich mit marktüblichen Bergelohnvereinbarungen und allgemeinen Kostenstrukturen des Marktes wurde für unzulässig erklärt. Gerade für größere Bergungsunternehmen, die eine ganze Flotte von Bergungsschiffen vorhalten, ist die Ermittlung der Kosten, auch unter Berücksichtigung von Finanzierungsaufwand und Abschreibungen außerordentlich aufwändig. Schließlich machte die Entscheidung „Nagasaki Spirit“³⁷ die Höhe der Sondervergütung auch davon abhängig, wie häufig das Bergungsgerät, d.h. vor allem der Schlepper, generell im Einsatz war, wie viel also anderweitig mit diesem verdient wurde.

Um diesem Aufwand zu entgehen, entwickelte man SCOPIC. SCOPIC wird als Anhang zum Bergungsvertrag *LoF* vertragliche Grundlage zwischen Reeder und Berger. SCOPIC enthält zunächst einmal eine Preisliste für die Umweltbemühungen des Bergers. Dieser kann für seine Bemühungen zum Umweltschutz nicht mehr verlangen, als sich aus dieser Preisliste SCOPIC ergibt. Die SCOPIC-Preisliste ersetzt damit die Berechnung der Sondervergütung nach Art. 14 des Bergungsübereinkommens. Gleichzeitig wurde folgenden anderen Kritikpunkten am Bergungsübereinkommen und damit auch an dem neuen HGB Rechnung getragen:

- a) Die geografische Einschränkung auf Küstengewässer wird aufgehoben; SCOPIC gilt weltweit.
- b) Art. 14 BÜ und § 744 HGB setzen voraus, dass ein „*threat for the environment*“ bzw. eine „Gefahr für die Umwelt“ vorliegt. Eine kürzlich ergangene Entscheidung der Lloyd's Schiedsrichter in Sachen „Castor“³⁸ stellte fest, dass ein „*risk*“ für die Umwelt noch kein „*threat*“ für die Umwelt und daher die *special compensation* nicht fällig geworden sei. Dementsprechend ist sie von den Bergern heftig kritisiert worden³⁹. SCOPIC macht diese Diskussion überflüssig. Der Berger muss danach nicht mehr das Risiko laufen, dass man ihm später seine Sondervergütung mit der Begründung verwehrt, es habe objektiv gar keine Gefahr für die Umwelt bestanden. Nach SCOPIC entsteht ein Vergütungsanspruch auch dann, wenn sich herausstellt, dass doch keine – oder noch keine - Umweltgefährdung vorlag.
- c) Um die Diskussion zu vermeiden, was die Formulierung „angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal“ bedeuten soll, wurde für die unterschiedlichsten Aktivitäten verschiedene Festvergütungen in USD festgeschrieben – dies ist die erwähnte Preisliste⁴⁰.

³⁶ [1997] I Lloyd's Rep. 322, 326 ; siehe auch Hamburger Seerechtsreport, 1997, 63 Nr. 74

³⁷ [1997] I Lloyd's Rep. 322, 326

³⁸ Die Entscheidung zum Bergelohn für MV „Castor“ soll am 23.5.2003 durch den Lloyd's appeal arbitrator Nigel Teare ergangen sein. So wird jedenfalls unter der folgenden Seite berichtet:

<https://www.lloydsagency.com/Agency/Salvage.nsf/0/17CB5BE7C9FC14BF80256B4A004A86E1?OpenDocument>

³⁹ Siehe die Mitteilung der International Salvage Union unter http://www.marine-salvage.com/media_j.htm

⁴⁰ SCOPIC, sub-clause 5 / Appendix A

Diese Festpreise enthalten auch einen Gewinnanteil. Eine Anpassung dieser Festpreise soll in regelmäßigen Abständen erfolgen.

- d) In Verlautbarungen der Clubs⁴¹ wird immer betont, dass dies auch deshalb wichtig gewesen sei, weil so sehr kostspielige und aufwändige Schiedsverfahren vermieden werden könnten. Hier stellt sich die Frage, ob es nicht angebracht gewesen wäre, diesem Übel dort zu Leibe zu rücken, wo es entstanden ist, nämlich bei den Schiedsverfahren sowie deren Zeit- und Kostenrahmen; aber über eine Revision der Schiedsgerichtsregeln hat man in diesem Zusammenhang meines Wissen nicht nachgedacht.
- e) Statt der variablen Aufschläge von bis zu 30 %, in besonderen Fällen bis zu 100 % wird nach SCOPIC regelmäßig ein Aufschlag von 25 % gewährt.
- f) Um eine Sicherheit für die Ansprüche auf Sondervergütung zu gewährleisten, hat sich die International Group of P & I Clubs gegenüber den in der International Salvage Union zusammengeschlossenen Bergern verpflichtet, auf Verlangen innerhalb von 2 Werktagen eine Sicherheit in Höhe von USD 3 Mio. zu stellen⁴².
- g) Um die Einflussnahme des Reeders und der Versicherer auf die Bergung zu gewährleisten, kann dieser einen *Special Casualty Representative* – kurz *SCR* – bestellen⁴³, der an den Bergungsoperation teilnimmt, diese beobachtet und den Berger berät, ohne ihm jedoch die Verantwortung und Entscheidungsgewalt für die Bergung abzunehmen. Dessen Ernennung, Auswahl und Befugnisse sind im Anhang zum SCOPIC im einzelnen geregelt. Der ursprünglich auch vorgesehene, allein für den Kaskoversicherer vorgesehene *Special Hull Representative* gibt es offensichtlich genauso wenig wie den für die Ladungsversicherer bestimmten *Special Cargo Representative*.⁴⁴
- h) Schließlich wird die SCOPIC Vergütung nur insoweit fällig, als sie den regulären Bergelohn nach Art. 13 BÜ bzw. § 743 HGB übersteigt⁴⁵. Ist dagegen der reguläre Bergelohn höher als die Berechnung nach SCOPIC, so reduziert sich der reguläre Bergelohn um 25 % des Unterschiedsbetrages⁴⁶.

All dies bietet SCOPIC. SCOPIC ist damit im Wesentlichen eine alternative Methode zur Bestimmung der Sondervergütung. Als vertragliche Ergänzung muss SCOPIC ausdrücklich in den Bergungsvertrag einbezogen werden. Allerdings gilt diese Regelung dann noch nicht automatisch. SCOPIC ist nämlich keine Vertragsänderung, sondern zunächst nur eine Option zu einer vorher festgelegten Vertragsänderung. Ist SCOPIC vereinbart, hat der Berger die Möglichkeit, die Option auszuüben, in dem er sich hierauf schriftlich beruft. Tut er dies, so kann er die oben genannten Vorteile genießen, läuft jedoch andererseits die Gefahr, eine geringere Vergütung zu erhalten, als ihm Art. 14 BÜ und § 744 HGB gewähren würden. Denn dort kann der Zuschlag bekanntlich bis 100 % betragen und ist nicht auf 25 % beschränkt, dort werden Vorhaltekosten berücksichtigt, unter SCOPIC nicht. Es ist also keineswegs so, dass die alternative Berechnung nach SCOPIC grundsätzlich vorteilhafter für den Berger ist. Es hängt vielmehr vom Einzelfall ab, ob der Berger, der SCOPIC vereinbart hat, diese Option auch ausüben sollte.

SCOPIC hat einige Zweifelsfragen des Bergungsübereinkommens und damit der neuen §§ 740 ff HGB umschifft oder gelöst. Trotzdem wurde diese Lösung nicht lange als perfekt angesehen. Lloyd's Open Form wurde ein weiteres Mal überarbeitet und liegt zur Zeit als LoF 2000

⁴¹ z.B. <http://www.nepia.com/Circulars/SelectedCirculars/jul99-amendmenttoof.htm> oder <http://www.swedishclub.com/corporateinformation/circulars/P&I/p2382.htm>

⁴² SCOPIC, sub-clause 3

⁴³ SCOPIC, sub-clause 11

⁴⁴ SCOPIC, sub-clause 12 / Appendix B

⁴⁵ SCOPIC, sub-clause 6

⁴⁶ SCOPIC, sub-clause 7

vor. Dies hatte überwiegend redaktionelle Gründe. Es ist den Engländern, die nicht gerade für kurze Verträge berühmt sind, tatsächlich gelungen, das Formular für LoF auf ein DIN-A-4 Blatt zusammenzuzustreichen. Herausgekommen ist eine Vorder- und eine Rückseite in normaler Schriftgröße, also deutlich größer als das, was wir von Konnossementen kennen. Dies ist für sich gesehen schon ein Fortschritt. Erreicht wurde dies vor allem dadurch, dass die Schiedsgerichtsklausel nicht mehr im Formular selbst enthalten ist, sondern auf die *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses* lediglich verwiesen wird. Auch auf die *Lloyd's Procedural Rules* enthält das neue Formular nur einen Verweis. Und natürlich ist ein Verweis auf SCOPIC enthalten, wobei SCOPIC nur gilt, wenn das entsprechende Kästchen im Formular aktiv markiert wurde.

Dementsprechend wurde SCOPIC auch selbst aktualisiert. SCOPIC 2000 kann jetzt unabhängig davon vereinbart werden, welche Version der LoF anwendbar ist.

VI. ZUSAMMENFASSUNG

Lord Mustill schrieb in den Urteilsgründen der "Nagasaki Spirit" – Entscheidung⁴⁷ im Jahre 1997: „*The law of maritime salvage is old, and for much of its long history it was simple*". Die Zeiten sind vorbei. Simpel ist kaum noch etwas. Die Interessen, die sich bei einer Bergung gegenüber stehen, sind vielseitig. Der Berger will und muss Geld verdienen, um auch weiterhin für Rettung, Schutz und Hilfeleistung – sozusagen als Feuerwehr auf See - einsatzbereit zu sein; dass er dabei von der Not anderer profitiert, macht ihn vielleicht in den Augen einiger suspekt, aber nicht entbehrlich. Öffentliche Interessen des Umweltschutzes stehen privaten Interessen der Berger, der Reeder und ihrer Versicherer gegenüber. Hier soll das Bergungsrecht einen angemessenen Ausgleich finden. Mit dem Dritten Seerechtsänderungsgesetz ist dies nur teilweise geglückt – es ist nicht perfekt, aber deutlich besser, als es die alte Rechtslage war. Die Schwächen der gesetzlichen Lage haben die Versicherer und Berger in Verhandlungen weitgehend in den Griff bekommen, indem sie SCOPIC erfanden.

Es wird sicherlich nicht lange dauern, bis weitere, wiederum verbesserte Versionen von LoF und SCOPIC veröffentlicht werden. Und vermutlich wird es irgendwann wieder so sein wie vor gut 20 Jahren: Die vertraglich bewährten Regelungen werden dann irgendwann auch in eine Revision des Bergungsübereinkommens übernommen und als Sechstes, Siebtes oder Achtes Seerechtsänderungsgesetz ins HGB integriert werden.

⁴⁷ [1997] 1 Lloyd's Rep. 322, 326 oder <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970206/semco01.htm>

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 83 Nielsen, Dr., Jens
Die Aufgaben von Transportdokumenten unter Berücksichtigung der Revision 1993 der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditative, 1993
- Heft 84 1. Rostocker Gespräch zum Seerecht
Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, 1994
- Heft 85 Asariotis, Regina, LL.M.
Der englische Carriage of Goods by Sea Act 1924, 1994
- Heft 86 Jenisch, Dr., Uwe
Das UN-Seerechtsübereinkommen tritt in Kraft, 1994
- Heft 87 Er Guth, Prof. Dr., Wilfried
Die Zweitregisterentscheidung des Bundesverfassungsgerichts, 1995
- Heft 88 Gruendel, Robert J.
Maritime Arrest and Attachment Procedures in the United States, 1995
- Heft 89 Schmidt, Prof. Dr., Karsten
Die Partenreederei – Stiefkind des Unternehmensrechts?, 1996
- Heft 90 Jacobsson, Måns
Internationales Schadenersatzrecht für Ölforschmutzschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, 1998
- Heft 91 100 Jahre
Deutscher Verein für Internationales Seerecht, 1998
- Heft 92 Lagoni, Prof. Dr., Rainer und von Brevern, Hartmut
Folgen des SAIGA-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs für die Seeschifffahrt, 2000
- Heft 93 Looks, Dr., Volker
Rechtliche Auswirkungen des ISM Code, 2000
- Heft 94 Réme, Dr., Thomas M.
Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 bis 1999, 2000
- Heft 95 Kraft, Dr., Holger
Mediation – Die bessere Alternative zum streitigen Gerichtsverfahren? 2001
- Heft 96 von Borries, Nina
Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976, 2002
- Heft 97 Atamer, Dr., Kerim
Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, 2003

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis I, 1985
- Heft 15 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis II, 1985
- Heft 16 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister der Justiz, Arbeitskreis III, 1985
- Heft 17 Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. Ganten, 1986