

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

HEFT 104

Dr. Klaus Ramming (Hrsg.)

**DAS
BUNKERÖLÜBEREINKOMMEN**

HAMBURG 2009

DAS
BUNKERÖLÜBEREINKOMMEN

Vortragsveranstaltung des
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

am 25. Juni 2008

Moderation:
Dr. Klaus Ramming

HAMBURG 2009

Vorwort

Das „Internationale Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden“¹ (BunkerölÜ) ist ein weiterer Baustein der international vereinheitlichten Sonderhaftung für Verschmutzungsschäden auf See, die von Schiffen ausgehen. Ausgangspunkt war das „Internationale Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ (ÖIHÜ 1969), das für Deutschland und andere Vertragsstaaten inzwischen durch das „Internationale Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ (ÖIHÜ 1992) abgelöst wurde. Das ÖIHÜ 1992 betrifft die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die durch Öltanker verursacht wurden, unabhängig davon, ob die Verschmutzung durch die Ladung oder durch den Brennstoff hervorgerufen wurde. Daneben fristet das „Internationale Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See“ (HNS-Ü) ein zurzeit noch bescheidenes Dasein. Es ist bislang nicht abzusehen, wann das Übereinkommen in Kraft treten wird. Ergänzend zum ÖIHÜ 1992 sowie zum HNS-Ü regelt das BunkerölÜ die besondere Einstandspflicht für Verschmutzungsschäden aufgrund von Bunkeröl.

Es ist zu erwarten, dass das BunkerölÜ alsbald eine erhebliche praktische Bedeutung erlangen wird. Die Anwendung des BunkerölÜ in Deutschland ist bereits vor einiger Zeit durch eine entsprechende Ergänzung des „Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG)“ vorbereitet worden.² Das BunkerölÜ ist sowohl völkerrechtlich als auch für die Bundesrepublik Deutschland am 21. November 2008 in Kraft getreten.³ Gleichzeitig wurden die am ÖISG im Hinblick auf das BunkerölÜ vorgenommenen Rechtsänderungen wirksam.⁴

Diese Entwicklung hat den Deutschen Verein für Internationales Seerecht (DVIS) frühzeitig dazu veranlasst, dem Übereinkommen und den darin geregelten Neuerungen eine eigene, größere Veranstaltung zu widmen. Diese hat am 25. Juni 2008 stattgefunden. Der DVIS hat sich sehr darüber gefreut, dass mit Herrn Dr. Christoph Hasche (Wessing), Herrn Dr. Oliver Peltzer (Dabelstein & Passchl), Herrn Dr. Axel Boës (Lebuhn & Puchta) sowie Herrn Felix Dörfelt (Bucerius Law School) namhafte Referenten mitgewirkt haben. Der vorliegende Tagungsband enthält die teils überarbeiteten Manuskripte der Vorträge. Der DVIS möchte den Sprechern auch auf diesem Wege noch einmal für ihre Mühen danken.

Hamburg, den 21. Januar 2009

Dr. Klaus Ramming

¹ BGBl. 2006 II S. 579.

² BGBl. 2006 I S. 1461.

³ BGBl. 2008 II S. 786.

⁴ BGBl. 2008 I S. 2070.

Inhaltsverzeichnis

Einführung und Überblick	1
(Matthias Schlingmann – CMS Hasche Sigle)	
Die Haftung der Schiffseigner	9
(Dr. Christoph Hasche – Wessing)	
Die Beschränkbarkeit der Haftung für Verschmutzungsschäden	17
(Dr. Klaus Ramming – Lebuhn & Puchta)	
Versicherungsrechtliche Aspekte	33
(Dr. Oliver Peltzer – Dabelstein & Passchl)	
Amtshaftung bei Ausstellung unrichtiger Versicherungsbescheinigungen	39
(Dr. Axel Boës – Lebuhn & Puchta)	
Die Gerichtsstandsregelungen des Übereinkommens	47
(Felix Dörfelt – Bucerius Law School)	

Das Bunkerölübereinkommen – Einführung und Überblick – Matthias Schlingmann, LL.M.¹

Das Internationale Übereinkommen vom 23. Januar 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden² ist ein weiterer Baustein im System internationaler Vorschriften im Bereich des Meeresumweltschutzes. Es soll eine Lücke in diesem System schließen und gewährleisten, dass Personen, die infolge der Freisetzung von Öl, das als Treibstoff in den Bunkern von Schiffen befördert wird, geschädigt werden, unverzüglich und wirksam entschädigt werden.³

1. Internationale Vorschriften im Bereich des Meeresumweltschutzes

An der Spitze des Systems internationaler Vorschriften im Bereich des Meeresumweltschutzes steht das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982⁴ (SRÜ). Das Seerechtsübereinkommen beschäftigt sich in seinem Teil XII mit dem Schutz und der Bewahrung der Meeresumwelt. Es verpflichtet die Staaten zum Meeresumweltschutz (Artikel 192). Gemäß Artikel 197 SRÜ sollen die Staaten zudem auf weltweiter und ggf. auf regionaler Ebene unmittelbar oder im Rahmen der zuständigen internationalen Organisationen bei der Abfassung und Ausarbeitung von mit dem Übereinkommen übereinstimmenden internationalen Regeln, Normen und empfohlenen Gebräuchen und Verfahren zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt zusammenarbeiten. Artikel 211 SRÜ beschäftigt sich darüber hinaus mit der Verschmutzung durch Schiffe und fordert auch insoweit die Staaten auf, im Rahmen der zuständigen internationalen Organisation oder einer allgemeinen diplomatischen Konferenz internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe aufzustellen und zu fördern.

Diesen Verpflichtungen sind die Staaten insbesondere im Rahmen der IMO nachgekommen. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)⁵, das im Rahmen der IMO im Jahre 1973 verabschiedet wurde, kann als das derzeit umfassendste internationale Regelwerk zum Schutze der Meeresumwelt durch Verschmutzung von

¹ Rechtsanwalt, CMS Hasche Sigle, Büro Hamburg.

² BGBl. 2006 II 974.

³ Vgl. Präambel der Entscheidung des Rates (2002/762/EG) vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten, ABl. L 256 vom 25. September 2002.

⁴ BGBl. 1994 II 1799; vgl. *Hafner*, Meeresumwelt, Meeresforschung und Technologietransfer, in: Graf Vitzthum (Hrsg.), Handbuch des Seerechts, München 2006, S. 360 ff.

⁵ BGBl. 1982 II 2.

Schiffen bezeichnet werden.⁶ Es bezieht sich auf ein Fahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, und befasst sich in seinem Annex I. speziell mit der Verhütung der Verschmutzung durch Öl.

- 4 Auch das SOLAS-Übereinkommen, das Internationale Übereinkommen über den Schutz menschlichen Lebens auf See⁷, beschäftigt sich mit der von Schiffen ausgehenden Verschmutzung des Meeres. So befasst sich Kapitel VII. mit der Beförderung gefährlicher Güter, Kapitel VIII. mit den Gefahren, die von durch Atomtrieb angetriebenen Schiffen ausgehen, und das Protokoll vom 17. Februar 1978⁸ mit der Sicherheit von Tankschiffen und der Verhinderung von Verschmutzungsschäden.
- 5 Neben diesen nur beispielhaft genannten, klassischen völkerrechtlichen Übereinkommen, die sich im Wesentlichen an die Staaten als Adressaten wenden, existiert heute eine ganze Reihe von Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Verschmutzungsschäden. Diese zweite Kategorie von Übereinkommen sieht selbst direkt Pflichten und Haftungsregeln für Individuen vor. Sie bildet damit ein Beispiel für die Durchbrechung der Mediatisierung des Individuums im modernen Völkerrecht.⁹ Beispielhaft können hier das Internationale Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden¹⁰ (Ölhaftungsübereinkommen) und das dazugehörige Ölfondsübereinkommen¹¹, das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung bei Beförderung von Kernmaterial auf See vom 17. Dezember 1971¹², das noch nicht in Kraft getretene Internationale Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen)¹³ sowie das am 18. Mai 2007 verabschiedete Wrackbeseitigungsübereinkommen¹⁴ genannt werden.¹⁵
- 6 Von diesen Übereinkommen ist das Ölhaftungsübereinkommen hervorzuheben, weil es als Vorbild für das Bunkerölübereinkommen gedient hat und weitgehend sehr ähnliche Regelungen enthält, allerdings auch einige bedeutsame Abweichungen. Es stellen sich zudem Abgrenzungsfragen zwischen dem Ölhaftungsübereinkommen und dem Bunkerölübereinkommen.

⁶ Ähnlich auch *Hafner*, aaO, S. 360.

⁷ BGBl. 1979 II 141.

⁸ BGBl. 1978 II 721.

⁹ Vgl. nur *Ipsen-Epping*, Völkerrecht, 5. Aufl. München 2004, §7.

¹⁰ BGBl. 1996 II 670 (Neufassung vom 23.04.1996).

¹¹ Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1996 II 685 (Neufassung vom 23.04.1996).

¹² BGBl. 1975 II 957.

¹³ ILM 35 (1996), 1415.

¹⁴ IMO Dokumente: LEG/CONF.16/20 of 23 May 2007 (Resolutions); LEG/CONF.16/21 of 22 May 2007 (Final Act of the International Conference on the Removal of wrecks, 2007).

¹⁵ Neben den genannten Übereinkommen existiert eine ganze Reihe weitere universeller und regionaler internationaler Verträge, die dem Schutz der Meeresumwelt dienen. Vgl. *Hafner*, aaO, S. 348 ff.

2. Das Ölhaftungsübereinkommen

Das Ölhaftungsübereinkommen (ÖIHÜ) bezieht sich auf Verschmutzungs- 7
schäden, die durch Öltanker oder so genannte Oil-Bulk-Ore-Schiffe verursacht
werden. Dabei werden Ölverschmutzungsschäden unabhängig davon erfasst, ob
das Öl als Ladung oder in den Schiffstanks als Bunker transportiert wird. Hin-
sichtlich der Oil-Bulk-Ore-Schiffe gilt dies allerdings nur auf Reisen, auf denen
tatsächlich Öl befördert wird, sowie auf daran anschließenden Reisen, wenn
nicht nachgewiesen wird, dass keine Ölrückstände mehr an Bord sind (Artikel I
ÖIHÜ). Das Ölhaftungsübereinkommen sieht eine Kanalisierung der Haftung auf
den Eigentümer des Schiffes vor. Eine Haftung sonstiger Beteiligter ist aus-
drücklich ausgeschlossen (Artikel III Abs. 4 S. 4 ÖIHÜ). Dieser Ausschluss
findet allerdings dann keine Anwendung, wenn der Betreffende die Schäden
durch ein qualifiziertes Verschulden verursacht hat. Der Eigentümer kann seine
Haftung nach dem Ölhaftungsübereinkommen der Höhe nach beschränken. Das
Ölhaftungsübereinkommen hält dafür ein eigenes Haftungsbeschränkungssystem
bereit (Artikel III u. V ÖIHÜ). Es sieht zudem für den Eigentümer eine Versiche-
rungspflicht vor sowie einen Direktanspruch des Geschädigten gegenüber dem
Versicherer (Artikel VIII ÖIHÜ).

3. Bedarf für ein Bunkerölübereinkommen

Da bereits vor Verabschiedung des Bunkerölübereinkommens eine ganze 8
Reihe internationaler Übereinkommen zum Schutze der Meeresumwelt existierte
und mit dem Ölhaftungsübereinkommen auch bereits ein Instrument für von
Schiffen ausgehende Ölverschmutzungsschäden, liegt die Frage nahe, warum ein
Bedarf für das Bunkerölübereinkommen gesehen wurde.

Von den ca. 600.000 Tonnen Öl, die jährlich durch die Seeschifffahrt ins 9
Meer geraten¹⁶, stammt tatsächlich ein ganz wesentlicher Teil von Tankern.
Daneben gab und gibt es aber auch immer wieder Zwischenfälle mit anderen
Schiffen und durch diese verursachte Bunkerölschäden mit erheblichen Auswir-
kungen für die Meeresumwelt.

So lief im Jahre 1998 der Holzfrachter "Pallas" vor Amrum auf Grund. Er 10
verlor zwar "nur" ca. 60 Tonnen Öl. Diese verhältnismäßig geringe Menge reichte
jedoch aus, um ca. 16.000 Seevögel zu töten und Schäden in einer Größenord-
nung von € 14 Mio. hervorzurufen. Im November 2007 kollidierte das Contain-
erschiff "Cosco Busan" mit der San Francisco Bay Bridge. Die ausgetretenen
ca. 200 Tonnen Bunkeröl verursachten Schäden in einer Größenordnung von
US\$ 100 Mio.

Die Havarie der "Pallas" und die durch sie verursachten Schäden waren dann 11
auch ein Anlass für die Bundesregierung auf den Abschluss eines Bunkerölüber-
einkommens zu drängen.¹⁷

¹⁶ Hafner, aaO, S. 385.

¹⁷ Vgl. Denkschrift des Deutschen Bundestages, BT-Drucks. 16/736, S. 23.

4. Verabschiedung, Ratifizierung und Umsetzung des Bunkerölübereinkommens

- 12** Das Bunkerölübereinkommen wurde im März 2001 auf einer von der IMO einberufenen diplomatischen Konferenz in London beraten und am 23. März 2001 verabschiedet. Nachdem es am 21. November 2007 von Sierra Leone als 18. Staat ratifiziert wurde, ist es am 21. November 2008 in Kraft getreten. Bis heute ist das Bunkerölübereinkommen von 30 Staaten ratifiziert worden.¹⁸
- 13** Die Ratifizierung durch Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft gestaltete sich deswegen schwierig, weil das Bunkerölübereinkommen eigene Regeln zur gerichtlichen Zuständigkeit sowie zur Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsentscheidungen enthält. In diesem Bereich besteht eine ausschließliche Gemeinschaftskompetenz. Andererseits konnte die Europäische Gemeinschaft das Bunkerölübereinkommen selbst schon deswegen nicht ratifizieren, weil es nur dem Beitritt durch Staaten offensteht. Gelöst wurde diese Problematik durch einen Ratsbeschluss¹⁹, durch den die Mitgliedsstaaten ermächtigt wurden, das Bunkerölübereinkommen trotz der ausschließlichen Gemeinschaftszuständigkeit zu ratifizieren.
- 14** Das Bunkerölübereinkommen soll in den Vertragsstaaten unmittelbar zu Anwendung kommen, so dass es nur in geringem Umfang ergänzender innerstaatlicher Vorschriften bedarf.²⁰ In Deutschland wird das Bunkerölübereinkommen im Wesentlichen durch Änderungen des Ölschadensgesetzes²¹ umgesetzt werden, das sich bisher ausschließlich auf das Ölhaftungsübereinkommen bezog.

5. Abgrenzung Ölhaftungsübereinkommen – Bunkerölübereinkommen

- 15** Gemäß Artikel 4 des Bunkerölübereinkommens ist dieses nicht anzuwenden auf Verschmutzungsschäden im Sinne des Ölhaftungsübereinkommens.
- 16** Es gilt damit der Grundsatz, dass das Bunkerölübereinkommen auf Öltanker keine Anwendung findet, weil, wie oben ausgeführt, das Ölhaftungsübereinkommen für Ölverschmutzungsschäden durch Öltanker unabhängig davon gilt, ob das Öl als Ladung oder als Bunker transportiert wird. Eine Ausnahme ist jedoch möglicherweise hinsichtlich solcher Betriebsstoffe zu machen, die vom Bunkerölübereinkommen erfasst werden, jedoch nicht vom Ölhaftungsübereinkommen.²² Daneben stellt sich die Frage, welche Vorschriften anzuwenden sind,

¹⁸ Stand: 15. Januar 2009.

¹⁹ Entscheidung des Rates 2002/762/EG vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten, ABl. L 256 vom 25. September 2002, S.7.

²⁰ Vgl. Begründung des Gesetzentwurfes zur Änderung des Ölschadengesetzes und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften, BT-Drucks. 16/737, S. 10; zur unmittelbaren Anwendbarkeit völkerrechtlicher Normen vgl. *Verdross/Simma*, Universelles Völkerrecht, 3. Aufl. Berlin 1984, §864.

²¹ BGBl. 1988 I 1779.

²² Vgl. *Ramming*, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, S. 306-322, S. 309 f.

wenn die Vertragsstaaten des Ölhaftungsübereinkommens und des Bunkerölübereinkommens auseinanderfallen. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein betroffener Staat Mitglied des Bunkerölübereinkommens ist, jedoch nicht das Ölhaftungsübereinkommen ratifiziert hat. Man könnte zu dem Schluss gelangen, dass in diesem Falle das Bunkerölübereinkommen auch auf Öltanker anzuwenden ist. Der Wortlaut des Artikel 4 des Bunkerölübereinkommens ("Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens") spricht jedoch für eine abstrakte Auslegung. Danach ist allein relevant, ob ein Ölverschmutzungsschaden in den Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens fallen würde, soweit es von dem betroffenen Staat ratifiziert worden wäre, nicht jedoch, ob das Ölhaftungsübereinkommen von dem betreffenden Staat tatsächlich ratifiziert worden ist.²³

6. Überblick über das Bunkerölübereinkommen

Das Bunkerölübereinkommen regelt die Haftung des Schiffseigentümers für 17 durch Bunkeröl verursachte Verschmutzungsschäden.

Der "Schiffseigentümer" wird durch Artikel 1 Abs. 3 definiert als "Eigentü- 18 mer, einschließlich des eingetragenen Eigentümers, Bare Boat Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes". Dabei stellt sich die Frage, inwieweit die nicht maßgebliche deutsche Übersetzung der Begriffe "Manager and Operator of the Ship" den Vertragstext zutreffend wiedergibt.²⁴

Maßgeblich ist die Eigentümerstellung im Zeitpunkt des "Ereignisses". Dies- 19 ses wird gemäß Artikel 1 Nr. 8 definiert als "Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden darstellen". Es erfolgt also eine Vorverlagerung der Haftung. Die Haftung des Schiffseigentümers hat nicht zur Voraussetzung, dass es bereits zu einem Verschmutzungsschaden gekommen ist; eine unmittelbar drohende Gefahr eines solchen Schadens ist ausreichend.

Verschmutzungsschäden im Sinne des Bunkerölübereinkommens sind gemäß 20 Artikel 1 Nr. 9 "Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden". Hinzu kommen die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden. Gemeint sind dabei nur Sach-, nicht auch Personenschäden. Diese müssen zudem aus dem Ausfließen oder Ablassen von Bunkeröl resultieren, so dass beispielsweise Schäden, die durch Feuer oder Explosion von Bunkeröl verursacht werden, nicht erfasst werden.²⁵ Im Hinblick auf Umweltschäden stellt Artikel 1 Nr. 9 zudem klar, dass der Schadenersatz durch die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt ist.

²³ So wohl auch *Ramming*, aaO, S. 310.

²⁴ Vgl. *Ramming*, aaO, S. 310 f.

²⁵ Vgl. *Ramming*, aaO, S. 308.

- 21 Bunkeröl ist nach der Definition des Bunkerölübereinkommens "jedes Kohlenwasserstoffmineralöl, einschließlich Schmieröl, das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird oder verwendet werden soll, sowie jegliche Rückstände solchen Öls" (Artikel 1 Nr. 5).
- 22 Räumlich ist das Bunkerölübereinkommen auf Verschmutzungsschäden anwendbar, die im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaates sowie in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaates verursacht worden sind. Schutzmaßnahmen, die ergriffen werden, um Schäden im räumlichen Anwendungsbereich des Bunkerölübereinkommens zu verhindern, werden unabhängig davon erfasst, wo sie getroffen werden (Artikel 2).
- 23 Wie unter dem Ölhaftungsübereinkommen kann der Schiffseigentümer auch unter dem Bunkerölübereinkommen seine Haftung beschränken. Anders als das Ölhaftungsübereinkommen enthält das Bunkerölübereinkommen jedoch kein eigenständiges Haftungsbeschränkungssystem. Vielmehr verweist Artikel 6 allgemein auf anwendbare nationale und internationale Regelwerke und nennt beispielhaft das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976.²⁶
- 24 Eine Haftung des Schiffseigentümers wegen Bunkerölverschmutzungsschäden nach anderen Vorschriften wird durch das Bunkerölübereinkommen ausgeschlossen (Artikel 3 Abs. 5). Anders als unter dem Ölhaftungsübereinkommen wird eine Haftung anderer Beteiligter nach Vorschriften außerhalb des Bunkerölübereinkommens aber nicht beschränkt. Andere Beteiligte können also neben dem Schiffseigentümer nach dem jeweils anzuwendenden nationalen Recht haften.²⁷
- 25 Sind an einem Ereignis mehrere Schiffe beteiligt, so haften die Schiffseigentümer der beteiligten Schiffe gesamtschuldnerisch für Schäden, die sich nicht hinreichend sicher trennen lassen (Artikel 5).
- 26 Gemäß Artikel 7 hat der eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000 eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrecht zu erhalten, um die Haftung für Verschmutzungsschäden in der Höhe eines Betrages abzuwenden, der der Haftungsgrenze nach den nationalen oder internationalen Beschränkungen entspricht. Der Nachweis der Versicherung oder der sonstigen finanziellen Sicherheit wird durch eine Bescheinigung erbracht, die grundsätzlich von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt wird (Artikel 7 Abs. 2) und an Bord mitzuführen ist (Artikel 7 Abs. 5). Schadensersatzansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden können gemäß Artikel 7 Abs. 10 unmittelbar gegen den Versicherer oder die Person, die die finanzielle Sicherheit geleistet hat, geltend gemacht werden.

²⁶ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, BGBl. 1986 II 786, in Deutschland anwendbar in der Fassung des Protokolls vom 2.5.1996, BGBl. 2000 II 790.

²⁷ Vgl. Denkschrift des Deutschen Bundestages, BT-Drucks. 16/736, S. 26.

Wie oben schon angedeutet, enthält das Bunkerölübereinkommen schließlich **27** Vorschriften zur gerichtlichen Zuständigkeit und zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen. Schadenersatzansprüche können gemäß Artikel 9 nur vor dem Gericht des Staates geltend gemacht werden, in dessen Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres oder dessen Ausschließlicher Wirtschaftszone die Schäden entstanden oder Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind. Gemäß Artikel 10 wird ein von einem gemäß Artikel 9 zuständigen Gericht erlassenes Urteil in jedem Vertragsstaat anerkannt, wenn es nicht durch betrügerische Machenschaften erwirkt worden ist und wenn dem Beklagten rechtliches Gehör gewährt worden ist. Ein auf diese Weise anerkanntes Urteil ist in jedem Vertragsstaat vollstreckbar.

Die Haftung des Schiffseigentümers nach dem Bunkerölübereinkommen

Dr. Christoph Hasche *
und Dipl. iur. Matthias Carsten Sethmann**

Dieses Kapitel beleuchtet die durch die Bestimmungen des Bunkerölübereinkommens begründete Haftung des Schiffseigentümers für Verschmutzungsschäden. Ausgehend von der Definition des Schiffseigentümers im Sinne des Übereinkommens werden die Grundlagen seiner Haftung und die durch das Übereinkommen eröffneten Haftungsausschlüsse dargestellt. Anschließend erläutern die Autoren die Rückgriffsmöglichkeiten des Schiffseigentümers und abschließend das Konkurrenzverhältnis der Haftungsbestimmungen des Bunkerölübereinkommens zu anderen Rechtsvorschriften. 1

I. Der Schiffseigentümer im Sinne des Übereinkommens

Im Zentrum des Bunkerölübereinkommens¹ steht die Haftung des „Schiffseigentümers“ für Verschmutzungsschäden nach Art. 3 Abs. 1². Ausgangsfrage jeder Beschäftigung mit dem Übereinkommen ist daher, wer als „Schiffseigentümer“ im Sinne des Übereinkommens anzusehen ist. 2

Wurde in Art. 3 Abs. 4 S. 2 des Ölhaftungsübereinkommen von 1992³ noch die Einstandspflicht anderer Personen als des Schiffseigentümers für Verschmutzungsschäden ausdrücklich ausgeschlossen⁴, beschränkt das Bunkerölübereinkommen die Begriffsdefinition des Schiffseigentümers und damit die Haftung für Verschmutzungsschäden nicht allein auf den Reeder im Sinne von § 484 HGB oder den im Schiffsregister eingetragenen Eigentümer, sondern geht wesentlich darüber hinaus. Dies ist maßgeblich mit dem Präventionsgedanken begründet: Die Befürchtung, im Schadensfall in Anspruch genommen zu werden, soll die betroffenen Personen dazu ermuntern, Maßnahmen zu ergreifen, um Verschmutzungsschäden schon von vornherein zu vermeiden⁵. Der Kreis der Haftenden ist in bisher unbekanntem Maße erweitert worden. 3

* Rechtsanwalt; Partner der Sozietät Taylor Wessing, Büro Hamburg

** Rechtsreferendar in Hamburg

¹ Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, in deutscher und englischer Sprache u. a. abgedruckt in Drucksache 16/736 des Deutschen Bundestages vom 21.02.2006, Seiten 7 ff. (im Folgenden „Bunkerölübereinkommen“ oder „Übereinkommen“)

² Rechtsnormen ohne Angabe der Rechtsquelle sind solche des Bunkerölübereinkommens

³ Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27.11.1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23.04.1996 (BGBl. 1996 II 670, geändert durch die EntschlieÙung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18.10.2000 (BGBl. 2002 II 944) (im Folgenden „Ölhaftungsübereinkommen“)

⁴ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 307, 310

⁵ Vgl. BT-Drs. 16/736, 26

- 4 Art. 1 Nr. 3 bestimmt im verbindlichen⁶ englischsprachigen Wortlaut: “*‘Ship-owner’ means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.*“ In der amtlichen – allerdings unverbindlichen⁷ – deutsche Übersetzung heißt es: „*‘Schiffseigentümer’ bedeutet den Eigentümer, einschließlich des eingetragenen Eigentümers, Bareboat Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes.*“
- 5 Neben dem eingetragenen Eigentümer haftet demnach ausdrücklich nach englischem wie nach deutschem Wortlaut auch der Bareboat-Charterer für Verschmutzungsschäden. Hinsichtlich von “*manager and operator*“ geht die deutsche Übersetzung jedoch an der Sache vorbei: Mit der Bezeichnung „*manager*“ meint der englischsprachige Originalwortlaut nicht den Reeder, mit dem “*operator*“ nicht der Ausrüster⁸. Ihre gesonderte Aufzählung wäre bei einem solchen Begriffsverständnis schlicht überflüssig: Der Reeder ist schon nach der Definition des § 484 HGB in seiner Eigenschaft als in aller Regel eingetragener Eigentümer der Haftung unterworfen. Auch den Ausrüster – offensichtlich ist derjenige gemeint, der „*ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut*“ (§ 510 HGB)⁹ – erfasst Art. 1 Nr. 3 bereits als Bareboat-Charterer – diese Bezeichnung hat heute im deutschen Sprachgebrauch den angestaubten Begriff „Ausrüster“ allgemein ersetzt, ohne etwas anderes zu meinen.
- 6 Mit dem “*manager and operator*“ sind tatsächlich vielmehr diejenigen Personen gemeint, die im Auftrag des Reeders den tatsächlichen Betrieb des Schiffes wahrnehmen – dies ist in erster Linie der Vertragsreeder oder schlicht, auch diese Bezeichnung ist im Deutschen heute allgemein üblich, der Manager¹⁰. Die ungenaue und im Ergebnis falsche deutsche Übersetzung sollte keinen Manager zu der Hoffnung verleiten, er werde in Deutschland für Verschmutzungsschäden nicht auf Grundlage des Bunkerölübereinkommens zur Verantwortung gezogen¹¹ – sie wäre trügerisch, denn verbindlich bleibt die englischsprachige Fassung.
- 7 Allerdings fällt es schwer, jeden Manager, der möglicherweise nur einzelne Teilbereiche des Schiffsbetriebes übernommen hat, mit vernünftigen Überlegungen gleich dem Reeder und dem Bareboat-Charterer – verschuldensunabhängig – für Verschmutzungsschäden haften zu lassen¹². Es bedarf insofern einer einschränkenden Auslegung des Art. 1 Nr. 3 in der Weise, dass ein Manager nur dann Schiffseigentümer im Sinne des Übereinkommens ist, wenn er über einen Einfluss auf den Gesamtbetrieb des Schiffes verfügt, der dem eines Reeders und dem eines Bareboat-Charterers vergleichbar ist bzw. wenn er in vergleichbarer Weise erfolgabhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung des Schiffsbetriebs

⁶ Art. 19 Bunkerölübereinkommen, vgl. Ramming, aaO.

⁷ vgl. Art. 19 Bunkerölübereinkommen

⁸ vgl. Ramming, aaO.

⁹ vgl. Ramming, aaO.

¹⁰ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 310 f.

¹¹ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 311

¹² vgl. hierzu auch Ramming, aaO.

partizipiert. Dies trifft für den Commercial Manager, der für den gesamten Einsatz und kommerziellen Teil des Schiffsbetriebs verantwortlich ist, und erst recht für den unfassend tätigen Manager zu¹³, der zusätzlich auch noch alle übrigen Tätigkeiten – etwa auch den technischen Betrieb – übernommen hat. Diese Manager haben in ihrem Aufgabenbereich den Schiffsbetrieb weitestgehend selbstständig zu führen und sicherzustellen. Sie werden zudem in der Regel anteilig nach den Chartereinnahmen vergütet und partizipieren insofern erfolgsabhängig an der wirtschaftlichen Entwicklung des Schiffsbetriebes.

Dagegen dürfte ein Crewing Agent ebenso wenig der Haftung des Übereinkommens unterliegen, wie eine ausschließlich für das Schiff als solches eingesetzte Technical Management Company. **8**

Zusammenfassend ist festzustellen: Als „Schiffseigentümer“ im Sinne des Übereinkommens haften der Reeder, der Bareboat-Charterer (einschließlich aller Sub-Bareboat-Charterer¹⁴) und der umfassend tätige¹⁵ sowie der Commercial Manager¹⁶. Keine Schiffseigentümer sind hingegen Reise- und Zeitcharterer¹⁷ sowie nur untergeordnete Teilbereiche des Schiffsbetriebs wahrnehmende Manager. **9**

II. Grundlagen der Haftung des Schiffseigentümers

Die Grundlagen der Haftung des Schiffseigentümers ergeben sich aus Art. 3 Abs. 1 des Übereinkommens. Danach haftet derjenige, der zum Zeitpunkt des Ereignisses¹⁸ Schiffseigentümer war, für Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches oder durch von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht worden sind. Besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, so haftet derjenige, der zum Zeitpunkt des ersten Vorfalls Schiffseigentümer war, Art. 3 Abs. 1, 2. Halbsatz. **10**

Die Anordnung der Haftung für „*Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches Bunkeröl (...) verursacht werden*“, erscheint zunächst widersprüchlich: Man sollte denken, dass Bunkeröl, solange es sich noch an Bord des betreffenden Schiffes befindet, mangels Außenwirkung keinen Verschmutzungsschaden verursachen kann. Plausibel wird die Regelung jedoch unter Berücksichtigung der weiten Begriffsdefinition des Verschmutzungsschadens, nach der auch die Kosten für Schutzmaßnahmen und weitere durch diese Maßnahmen verursachte Verluste oder Schäden erfasst werden, Art. 1 Nr. 9 b). Dies ist nur sachgerecht. Es wäre fatal, wenn derjenige, der durch das erfolgreiche Ergreifen von Schutzmaßnahmen womöglich eine Umweltkatastrophe verhindert, indem er **11**

¹³ In diesem Sinne auch Ramming, aaO.

¹⁴ Ramming, VersR 2007, 306, 310

¹⁵ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 311

¹⁶ Ist im Folgenden vom Schiffseigentümer die Rede, so sind diese Personengruppen gemeint.

¹⁷ vgl. BT-Drs. 16/736, 25

¹⁸ Zu „Ereignis“, „Verschmutzungsschaden“, „Bunkeröl“ und „Schutzmaßnahmen“ siehe Beitrag von Matthias Schlingmann in diesem Band, dort Rz 19, 21 und 22 und auch Ramming, VersR 2007, 306, 311 f.

erreicht, dass das Öl „*an Bord befindlich*“ bleibt, keinen Kostenersatz nach dem Übereinkommen verlangen könnte. Insofern stellt gerade die differenzierende Formulierung des Artikels 3 Abs. 1 sicher, dass auch in den Fällen, in denen das Austreten von Bunkeröl und damit eine Schädigung der Umwelt erfolgreich verhindert werden kann, der Schiffseigentümer hierfür haftet.

- 12 Nach Art. 3 Abs. 2 haften die verschiedenen Schiffseigentümer (Reeder, Bareboat-Charterer, Manager) als Gesamtschuldner. Sind an dem Ereignis mehrere Schiffe beteiligt, so haften nach Art. 5 die Schiffseigentümer aller beteiligten Schiffe gleichfalls gesamtschuldnerisch für alle Verschmutzungsschäden, die sich nicht hinreichend sicher trennen lassen. Dies wird in erster Linie im Zusammenhang mit Schutzmaßnahmen der Fall sein, etwa wenn Ölbarrieren errichtet werden, die verhindern sollen, dass von verschiedenen Schiffen stammendes Bunkeröl an die Küste gespült wird, oder auch dann, wenn sich aus mehreren Schiffen austretendes Bunkeröl undifferenzierbar vermischt¹⁹.
- 13 Begehrt ein Anspruchsteller auf dieser Grundlage Schadensersatz nach Art. 3 Abs. 1, hat er darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, dass er einen durch Bunkeröl verursachten Verschmutzungsschaden erlitten hat und dass das Bunkeröl von einem Schiff stammt, als dessen „*Schiffseigentümer*“ der Anspruchsgegner zum Zeitpunkt des Ereignisses anzusehen war. Dieser Nachweis der Herkunft von einem bestimmten Schiff kann heutzutage dank der modernen Überwachungs-, Ortungs- und Analysetechnik auch in Fällen, in denen die Herkunft nicht offensichtlich ist, vergleichsweise gut und schnell geführt werden.
- 14 Nicht erforderlich ist es jedoch entgegen den allgemeinen Grundsätzen des Deliktsrechts, dass der Geschädigte dem Schiffseigentümer ein Verschulden nachweist²⁰. Im Zentrum des Übereinkommens steht vielmehr die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers²¹. Dies ist konsequent, da der Schiffseigentümer allein schon durch den Betrieb des Schiffes eine Gefahrenquelle dafür eröffnet, dass es zu bunkerölbedingten Verschmutzungsschäden kommen kann.

III. Die Haftungsausschlüsse nach dem Übereinkommen

- 15 Gleichwohl sind Schadensereignisse denkbar, in deren Zusammenhang eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers aufgrund der konkreten Fallumstände, insbesondere aufgrund fehlender Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Geschehensentwicklung und aufgrund maßgeblicher Verursachungsbeiträge Dritter²², unbillig erscheinen muss. Das Übereinkommen beinhaltet daher Ausschlussstatbestände, aufgrund derer der Schiffseigentümer ganz oder teilweise von der Haftung befreit wird, wobei es allerdings diesem

¹⁹ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 314

²⁰ Ramming, VersR 2007, 306, 311

²¹ vgl. BT-Drs. 16/736, 23; Ramming, TransportR 2007, 13

²² vgl. BT-Drs. 15/736, 26

obliegt, das Vorliegen des jeweiligen Ausschlussstatbestandes darzulegen und gegebenenfalls den entsprechenden Nachweis zu führen²³.

1) Nach Art. 3 Abs. 3 a) ist die Haftung des Schiffseigentümers ausgeschlossen, wenn die Verschmutzungsschäden nachweislich durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind. **16**

2) Gleiches gilt nach Art. 3 Abs. 3 b), wenn die Verschmutzungsschäden nachweisbar ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht, d. h. final auf die Verursachung der Beschädigung des Schiffes gerichtet²⁴, begangen wurde. „Dritte“ können hierbei auch selbständig im Auftrag des Schiffseigentümers handelnde Hilfspersonen sein, nicht jedoch die übrigen Schiffseigentümer oder der Geschädigte²⁵. Bei dieser Fallgruppe ist etwa an Verschmutzungsschäden als Folge eines Terroraktes oder von Sabotage zu denken²⁶. Allerdings wird hierbei das Problem entstehen, dass der Schiffseigentümer beweisen muss, dass ausschließlich der Terrorakt und nicht etwa auch andere Ursachen zu dem Schaden führten. Es liegt nahe, dass hier erhebliche Beweisprobleme auftauchen können. **17**

3) Der Schiffseigentümer ist nach Art. 3 Abs. 3 c) auch entlastet, wenn er nachweist, „dass die Schäden ausschließlich durch die Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurden.“ Hierunter fallen z. B. von der zuständigen Stelle zumindest fahrlässig falsch positionierte oder bei Fehlen nicht ersetzte Tonnen, Lichtzeichen oder andere Markierungen sowie auch die mangelnde Instandsetzung fehlerhaft funktionierender Funk- oder Leuchtfeuer, wenn das betreffende Schiff deshalb einen falschen Kurs fährt und aufgrund dieses Umstandes beispielsweise Grundberührung hat und Leck schlägt. **18**

4) Schließlich ist der Schiffseigentümer auch bei Mitverschulden des geschädigten Anspruchstellers, sei es durch ein Handeln in Schädigungsabsicht oder aufgrund Fahrlässigkeit²⁷, ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit, Art. 3 Abs. 4. Da die Geschädigten vor allem die Natur, die küstennahen Industrien – z.B. Fischerei oder Tourismus – und die staatlichen Stellen sein werden, die die Ölschäden beseitigen, diese allerdings kaum Einfluss auf die konkreten organisatorischen oder navigatorischen Entscheidungen des Schiffseigentümers oder seiner Leute haben, wird sich wohl kaum ein Reeder hier auf ein Mitverschulden bei der Entstehung des Schadens berufen können. Anders ist es jedoch im Rahmen der Schadensausbreitung und -beseitigung; hier kommt eine Verletzung der Schadensminderungspflicht des Geschädigten durchaus in Betracht. **19**

²³ vgl. Ramming, VersR 2007, 206, 312

²⁴ Ramming, VersR 2007, 306, 312

²⁵ vgl. Ramming, aaO.

²⁶ Ramming, aaO.

²⁷ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 312

IV. Der Rückgriff des Schiffseigentümers

- 20** Obleich die Bestimmungen des Bunkerölübereinkommens in erster Linie auf die Haftung des Schiffseigentümers für von seinem Schiff ausgehende Verschmutzungsschäden abstellen, ist es in der Realität vielfach nicht der Schiffseigentümer selbst, sondern vielmehr ein Dritter, der das Schadensereignis und damit den Verschmutzungsschaden ursächlich herbeiführt. Von besonderer Bedeutung ist daher, inwieweit durch die Bestimmungen des Übereinkommens die Möglichkeiten des Rückgriffs auf diese Verursacher ermöglicht oder auch eingeschränkt werden, wobei sich eine differenzierende Betrachtung des Rückgriffs gegenüber anderen Schiffseigentümern und gegenüber Dritten, die nicht selbst Schiffseigentümer sind, anbietet.
- 21** 1. Zum Rückgriff gegenüber einem solchen Dritten, beispielsweise gegenüber einem schuldhaft falsch navigierenden Lotsen, bestimmt Artikel 3 Absatz 6: „Das Übereinkommen beeinträchtigt nicht ein unabhängig von dem Übereinkommen bestehendes Rückgriffsrecht des Schiffseigentümers.“ Diese Formulierung beinhaltet zwei Regelungsaussagen: Anderweitig bestehende Rückgriffsrechte werden nicht beeinträchtigt – eigene Rückgriffsrechte durch das Übereinkommen allerdings auch nicht begründet. Die Haftung des Dritten muss insofern in nationalen Vorschriften²⁸ begründet sein, etwa im Vertrags- oder Deliktsrecht.
- 22** 2. Im Falle des Rückgriffs gegenüber einem anderen Schiffseigentümer ist hingegen Art. 3 Abs. 5 zu beachten. Dieser bestimmt, dass aus Verschmutzungsschäden resultierende Schadensersatzansprüche gegen Schiffseigentümer nur auf Grundlage der Bestimmungen des Übereinkommens geltend gemacht werden dürfen. Hierin kann ein Problem liegen. Gerade der Gesamtschuldnerausgleich unter Schiffseigentümern ist im Übereinkommen nicht geregelt. Gleichwohl ist er nicht ausgeschlossen. Art. 3 Abs. 5 ist vielmehr dahingehend auszulegen, dass auch der Regress gegen mithaftende Schiffseigentümer auf Grundlage nationaler Vorschriften zu erfolgen hat²⁹, unter Berücksichtigung des Schutzzweckes des Art. 3 Abs. 5 jedoch eingeschränkt durch das Haftungsregime des Übereinkommens: Auch der in Regress genommene Schiffseigentümer kann sich demnach, wie bei einer direkten Inanspruchnahme durch einen Geschädigten, auf die Haftungsausschlussstatbestände aus Art. 3 Abs. 3 und Abs. 4 berufen.
- 23** Rückgriffsansprüche des Schiffseigentümers können sich etwa aus den Bestimmungen des Charter- oder des Managementvertrages ergeben³⁰. Gleichfalls haften ihm die übrigen Schiffseigentümer in ihrer Eigenschaft als Gesamtschuldner, vgl. Art. 3 Abs. 2, auch über § 426 BGB³¹.

²⁸ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 314

²⁹ vgl. Ramming, aaO.

³⁰ vgl. Ramming, aaO.

³¹ vgl. Ramming, aaO.

V. Das Konkurrenzverhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

Eine Vielzahl von Rechtsvorschriften regeln die sich aus Umweltverschmutzungen ergebenden Konsequenzen. Es bedarf insofern der Abgrenzung des Anwendungsbereiches des Bunkerölübereinkommens zu diesen anderen Vorschriften. **24**

1. Wie oben dargestellt, erlaubt Art. 3 Abs. 5 eine Inanspruchnahme des Schiffseigentümers ausschließlich auf Grundlage der Haftungsbestimmungen des Bunkerölübereinkommens. Art. 3 Abs. 1 stellt insofern die exklusive Anspruchsgrundlage für Schadensersatzansprüche gegen den Schiffseigentümer dar. Anderweitige Rechtsgrundlagen, insbesondere auch des nationalen Deliktsrechts, können weder parallel noch subsidiär zur Anwendung gebracht werden. Mit Blick auf einen umfassenden Rechtsgüterschutz zugunsten der Geschädigten ist dies unbedenklich, verzichtet Art. 3 Abs. 1 doch entgegen den Bestimmungen des deutschen Deliktsrechts auf die positive Feststellung eines Verschuldens des Schädigers³². **25**

2. Unanwendbar ist das Bunkerölübereinkommen hingegen nach Art. 4 Abs. 1, sobald der Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens eröffnet ist³³. Dies gilt auch dann, wenn nach dem Ölhaftungsübereinkommen im konkreten Fall kein Schadensersatz zu leisten ist, eine Auffangfunktion ist dem Bunkerölübereinkommen diesbezüglich nicht zugewiesen³⁴. Der Anwendungsbereich des Ölhaftungsübereinkommens ist immer dann eröffnet, wenn Ölschäden von Öltankschiffen verursacht werden – ungeachtet dessen, ob das Öl als Ladung oder als Brennstoff mitgeführt wurde, vgl. Art. 1 Nr. 5 Ölhaftungsübereinkommen. Gleichfalls gilt das Ölhaftungsübereinkommen für OBO-Carrier, wenn diese sich auf einer Öl-Ladungsreise oder einer Anschlussreise befinden, vgl. Art. 1 Hs. 2 Ölhaftungsübereinkommen. **26**

³² vgl. BT-Drs. 16/736, 6

³³ vgl. Ramming, VersR 2007, 306, 309

³⁴ vgl. BT-Drs. 16/736, 26, Ramming, aaO.

Die Beschränkbarkeit der Haftung für Verschmutzungsschäden

Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming¹
Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

Das ÖIHÜ 1992,² das noch nicht in Kraft getretene HNS-Ü³ sowie das BunkerölÜ⁴ sollen einmal die international vereinheitlichte Grundlage der zivilrechtlichen Haftung für Verschmutzungsschäden bilden (siehe Vorwort). Die Ausgestaltung der Haftung in den Übereinkommen berücksichtigt, dass die wichtigsten am Schiffsbetrieb beteiligten Personen traditionell zur Beschränkung ihrer Haftung berechtigt sind. Grundsätzlich gelten insoweit in Deutschland das HBÜ 1996⁵ (§ 486 Abs. 1 HGB) sowie die weiteren Vorschriften der §§ 486 ff. HGB (siehe § 486 Abs. 4 HGB). Allerdings finden sich für die Haftung nach dem ÖIHÜ 1992 in Art. V des Übereinkommens (§ 486 Abs. 2 HGB) ausführliche eigenständige Regelungen, die ebenfalls in den §§ 486 ff. HGB aufgenommen und ergänzt werden. Auch Art. 9 bis 11 HNS-Ü enthalten selbständige Vorschriften zur Haftungsbeschränkung.

Obwohl mit dem ÖIHÜ 1992 und dem HNS-Ü verwandt, weicht das Konzept des BunkerölÜ im Hinblick auf die Beschränkbarkeit der Haftung der Schiffseigentümer von diesen Übereinkommen grundsätzlich ab. Das BunkerölÜ enthält keine eigenständigen Regelungen über eine Beschränkung der Haftung. Vielmehr findet sich in Art. 6 BunkerölÜ der knappe Hinweis, dass die Schiffseigentümer zur Beschränkung der Haftung nach den allgemeinen Grundsätzen weiterhin berechtigt bleiben.

Für das deutsche Recht ist das Verfahren der Haftungsbeschränkung näher in der SVertO⁶ geregelt. Sie gilt für sämtliche schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren, also sowohl für die Beschränkung nach dem HBÜ 1996 und nach

¹ Lebuhn & Puchta, Hamburg.

² Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 670), geändert durch die Entschließung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 944).

³ Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen); englischer Wortlaut TranspR 1997, 450, deutsche Übersetzung im Anhang zum Beschluß des Rates vom 18. November 2002 (2002/971/EG) (ABl. 2002 Nr. L 337 S. 55).

⁴ Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578).

⁵ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) in der Fassung des Protokolls vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790).

⁶ Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. 1999 I S. 530, berichtigt BGBl. 2000 I S. 149), zuletzt geändert durch Art. 78 Abs. 5 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2629)

Art. V ÖIHÜ 1992 als auch für die Haftungsbeschränkung des Binnenschiff-fahrtsrechts nach den Vorschriften der §§ 4 bis 5 m BinSchG,⁷ die auf die CLNI zurückgehen.⁸

I. Die Verweisung in Art. 6 BunkerölÜ

- 4 Gemäß Art. 6 BunkerölÜ bleibt das Recht der Schiffseigentümer sowie des Sicherungsgebers (Art. 7 BunkerölÜ), ihre Haftung für Verschmutzungsschäden aus Art. 3 des BunkerölÜ nach den anwendbaren Vorschriften zu beschränken, unberührt.

1. Die Vorschriften über die beschränkbare Haftung

- 5 Art. 6 BunkerölÜ betrifft nur die Beschränkbarkeit der Haftung, wie sie traditionell im Schifffahrtsrecht anerkannt ist, also die Möglichkeit der Beschränkung der (Gesamt-)Haftung auf einen Höchstbetrag für alle aus einem Ereignis entstehenden Ansprüche. Dagegen will Art. 6 BunkerölÜ nicht sonstige Haftungsbeschränkungen oder gar -ausschlüsse zulassen, die das nationale Recht möglicherweise im Hinblick auf die Ansprüche gegen die Schiffseigentümer vorsieht, etwa zugunsten bestimmter Schiffseigentümer oder zulasten bestimmter Geschädigter oder im Falle bestimmter Verschmutzungsschäden. Ebenso bezieht sich Art. 6 BunkerölÜ auf die Beschränkbarkeit der Haftung nach Maßgabe eines, wie es in der Vorschrift heißt, nationalen oder internationalen Regelwerks. Nicht gemeint ist also eine Beschränkung der Haftung durch eine unmittelbare vertragliche Vereinbarung zwischen dem Geschädigten und dem Schiffseigentümer. Art. 6 BunkerölÜ schließt eine solche nicht aus.
- 6 Das BunkerölÜ macht keine Vorgaben zu den Rechtsvorschriften, aufgrund derer die Schiffseigentümer ihre Haftung beschränken können. Vielmehr überlässt Art. 6 BunkerölÜ dies im vollen Umfange dem jeweils anwendbaren Recht. Die Vorschrift verweist auf jedes nationale oder internationale Regelwerk. Beispielfhaft wird das HBÜ 1976⁹ genannt, ausdrücklich ergänzt um den Hinweis „in der jeweils geltenden Fassung“. Dies umfasst damit auch das HBÜ 1996. Die Haftung der Schiffseigentümer kann aber auch auf Grundlage anderer internationaler Übereinkommen beschränkbar sein, etwa des HBÜ 1957¹⁰ oder der CLNI.

⁷ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (RGBl. 1895, 301), zuletzt geändert durch Art. 33 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2618).

⁸ Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1643).

⁹ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786); für Deutschland zum 13. Mai 2004 außer Kraft getreten (BGBl. 2005 II S. 189).

¹⁰ Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen; wiedergegeben etwa bei *Schaps/Abraham* Seehandelsrecht (4. Auflage 1974) Anh I § 487 d.

Ausdrücklich nennt Art. 6 BunkerölÜ auch nationale Regelwerke als Grundlage der Haftungsbeschränkung. Solche können, müssen aber nicht ihrerseits auf international vereinheitlichtem Recht beruhen. Damit könnten im deutschen Recht auch §§ 4 bis 5 m BinSchG oder die weiteren Regelungen der §§ 486 ff. HGB zur Anwendung gelangen. 7

All dies ist von der in Art. 7 Abs. 1 a. E. BunkerölÜ angesprochenen Situation zu unterscheiden. Danach ermittelt sich der Betrag, im Hinblick auf den die Sicherheit zu stellen ist, nach den anwendbaren nationalen oder internationalen Beschränkungen. Für diese ist das Recht des Vertragsstaates maßgeblich, der die Bescheinigung über die bestehende Sicherheit nach Art. 7 Abs. 2 BunkerölÜ ausstellt.¹¹ In keinem Falle muss jedoch eine Sicherheit über einen größeren Betrag gestellt werden als dem, der sich aufgrund des HBÜ 1976 ergibt. Hierbei bleibt es auch, wenn nach dem Recht des betreffenden Vertragsstaates höhere Beträge maßgeblich sind, etwa die nach dem HBÜ 1996. Auch im Falle der Ausstellung der Bescheinigung durch das in Deutschland zuständige Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (§ 2 ÖIHBeschV)¹² muss daher lediglich eine Sicherheit in der sich aus dem HBÜ 1976 ergebenden Höhe beigebracht werden. 8

2. Rechtsgrund-, keine Rechtsfolgenverweisung

Die Bezugnahme in Art. 6 BunkerölÜ auf das Recht zur Haftungsbeschränkung ist eine Rechtsgrund- und keine Rechtsfolgenverweisung. Nicht nur das „wie“, sondern auch das „ob“ beurteilt sich nach den jeweils anwendbaren Rechtsvorschriften. Das Ergebnis dieser Prüfung kann im Einzelfall auch sein, dass der Schiffseigentümer seine Haftung nicht beschränken kann, etwa weil ein solches Recht in der betreffenden Rechtsordnung (unten Rn 12–24) schlechterdings nicht vorgesehen ist, weil er nicht zu den Personen gehört, denen diese Befugnis zusteht, weil die Haftung für den betreffenden Anspruch nicht beschränkt werden kann oder weil er sich in qualifizierter Weise schuldhaft verhalten hat. 9

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung nach Seerecht

Im deutschen Recht stehen zwei schifffahrtsrechtliche Regimes der Haftungsbeschränkung nebeneinander, und zwar zum einen die §§ 486 ff. HGB in Verbindung mit dem HBÜ 1996 und zum anderen §§ 4 bis 5 m BinSchG. Das binnenschifffahrtsrechtliche System der Haftungsbeschränkung spielt im hier erörterten Zusammenhang allerdings normalerweise keine Rolle. Die Schiffseigentümer haften nach Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ für Verschmutzungsschäden, die vom Schiff ausgehen. Gemeint ist nach Art. 1 Nr. 1 stets ein Seeschiff. Die §§ 4 10

¹¹ *Ramming* VersR 2007, 306, 325 (unter V.1).

¹² Verordnung über die Ausstellung von Bescheinigungen nach dem Ölschadengesetz (Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung) vom 30. Mai 1996 (BGBl. 1996 I S. 707), geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2006 (BGBl. 2006 I S. 1461).

bis 5m BinSchG gelten jedoch, wie sich aus dem Zusammenhang mit § 1 BinSchG ergibt, für Ansprüche aus dem Betrieb eines Binnenschiffes (siehe auch Art. 1 Abs. 2 [a] und [b] CLNI). Die Beschränkung der Haftung für Ansprüche aus dem Betrieb eines Seeschiffes beurteilt sich dagegen nach §§ 486 ff. und den Bestimmungen des HBÜ 1996. Dies ergibt sich aus dem systematischen Zusammenhang der §§ 486 ff. HGB mit § 484 HGB, Art. 7 Abs. 1 S. 1 EGHGB sowie ausdrücklich aus Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996. See- und Binnenschiffe werden anhand ihrer regelmäßigen Verwendung auf Binnen- bzw. auf Seegewässern unterschieden.¹³ Diese wiederum werden nach Maßgabe des § 1 FIRV¹⁴ voneinander abgegrenzt.¹⁵ Zu den sonstigen seegängigen Geräten im Sinne des Art. 1 Nr. 1 HBÜ 1996 siehe unten Rn 47–48.

4. Erwerbs- bzw. Nichterwerbsschiffe

- 11 Vom Anwendungsbereich des BunkerölÜ ausgenommen sind lediglich Staatsschiffe, die nicht für Handelszwecke genutzt werden (siehe Art. 4 Abs. 2 bis 4, Art. 1 Nr. 4 S. 2, Art. 7 Abs. 14). Insbesondere spielt es keine Rolle, ob die Schiffe zum Erwerb durch die Seefahrt eingesetzt werden. Damit haften etwa auch die Eigner von Sportfahrzeugen nach Maßgabe des BunkerölÜ für Verschmutzungsschäden.¹⁶ Abweichend davon gelten die §§ 486 ff. HGB, wie sich wiederum aus der systematischen Stellung zu § 484 HGB ergibt, nur für Erwerbsschiffe. Andererseits lässt sich dem HBÜ 1996 eine solche Beschränkung nicht entnehmen. Allerdings stellt Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB klar, dass die „§§ 486 bis 487d über die Beschränkung der Haftung“¹⁷ auch auf Nichterwerbsschiffe zur Anwendung gelangen. Im Ergebnis können damit auch die Eigentümer von Schiffen, die nicht zu Erwerbszwecken verwendet werden, ihre Haftung nach §§ 486 ff. HGB und den Bestimmungen des HBÜ 1996 beschränken.

¹³ Siehe näher *Ramming* (Hamburger Handbuch des Binnenschiffahrtsfrachtrechts, 2009) Rn 12–13.

¹⁴ Flaggenrechtsverordnung (FIRV) vom 4. Juli 1990 (BGBl. 1990 I S. 1389), zuletzt geändert durch Art. 525 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2472).

¹⁵ Näher *Ramming* (Fn 13) Rn 14–18.

¹⁶ Siehe *Ramming* VersR 2007, 306, 309 (unter 4.).

¹⁷ Anders als in Art. 7 Abs. 2 EGHGB wird im Abs. 1 S. 1 Nr. 2 der Vorschrift nicht auch auf den § 487e HGB verwiesen. Dies beruht offenbar auf einem Redaktionsversehen. Art. 7 EGHGB in der Fassung des Art. 2 Nr. 1 des 1. SRÄndG (unten Fn 21) nahm sowohl in Abs. 1 S. 1 als auch in Abs. 2 Bezug auf die §§ 486 bis 487d. Die Vorschrift des § 487e HGB wurde durch Art. 1 Nr. 2 des 2. SRÄndG (unten Fn 22) eingefügt. Gleichzeitig hat Art. 5 Nr. 2 des 2. SRÄndG den Art. 7 Abs. 2 EGHGB neu gefasst, wobei nunmehr auch auf § 487e HGB verwiesen wurde. Auch Art. 7 Abs. 1 EGHGB wurde durch Art. 5 Nr. 2 des 2. SRÄndG geändert, allerdings nur insoweit, dass der „Lotse“ anstelle des „Seelotsen“ genannt wurde. Schließlich hat Art. 7 Abs. 1 EGHGB durch Art. 2 Nr. 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschiffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) vom 16. Mai 2001 (BGBl. 2001 I S. 898) seine heutige Fassung erhalten, ohne dass sich an der Bezugnahme lediglich auf die §§ 486 bis 487d HGB etwas geändert hat. M. E. ist Art. 7 Abs. 1 Nr. 2 EGHGB so zu lesen, dass er auch auf § 487e HGB verweist. Es ist kein einleuchtender Grund dafür ersichtlich, gerade diese Vorschrift nicht auch auf Nichterwerbsschiffe anzuwenden.

5. Internationalprivatrechtliche Gesichtspunkte

Die Verweisung in Art. 6 BunkerölÜ enthält im Hinblick auf das anwendbare **12** Recht weder sachrechtliche (oben Rn 6) noch internationalprivatrechtliche Vorgaben. Der Vorschrift ist auch nicht etwa zu entnehmen, dass sich die Befugnis zur Beschränkung der Haftung aus dem Recht eines Vertragsstaates des BunkerölÜ ergeben muss (obwohl es sich praktisch in der Regel so verhalten wird – siehe unten Rn 24). Ein deutsches Gericht wendet in erster Linie Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996 an (unten Rn 13–14). Richtigerweise ist die Frage der Beschränkbarkeit der Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis einheitlich und selbständig von den einzelnen Ansprüchen anzuknüpfen (unten Rn 15–18). Maßgeblich ist stets das Sachrecht des Gerichts, vor dem der Berechtigte die Haftungsbeschränkung geltend macht (*lex fori*) (unten Rn 22–23).

a) Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996

Ein deutsches Gericht beurteilt die Frage, ob und auf welchen Betrag eine am **13** Schiffsbetrieb beteiligte Person ihre Haftung für mehrere Ansprüche aus einem Ereignis beschränken kann, in erster Linie nach den Bestimmungen des HBÜ 1996. Dies ergibt sich aus Art. 15 Abs. 1 S. 1 des Übereinkommens und der darin getroffenen Anordnung, dass das HBÜ 1996 insbesondere bei Geltendmachung der Haftungsbeschränkung vor dem Gericht eines Vertragsstaates zur Anwendung gelangt. Hierbei handelt es sich um eine Vorschrift des internationalen Privatrechts.¹⁸ Ohne Bedeutung ist es, welchem Recht die Ansprüche unterliegen, im Hinblick auf die die Haftung beschränkt werden soll.

In diesem Zusammenhang kommt es nicht zu einer Kollision mit Art. 15 (b) **14** Rom II,¹⁹ wo es heißt, dass sich auch jede Beschränkung der Haftung nach dem Recht beurteilt, das auf das betreffende außervertragliche Schuldverhältnis zur Anwendung gelangt. Art. 28 Abs. 1 Rom II räumt älteren internationalprivatrechtlichen Vorschriften, die auf internationalen Übereinkommen beruhen, Vorrang vor der Verordnung ein. Dies gilt auch für Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996. Abgesehen davon meint Art. 15 (b) Rom II richtigerweise nicht die schifffahrtsrechtliche Beschränkbarkeit der Gesamthaftung aus einem Ereignis (unten Rn 19–20).

b) Die selbständige Anknüpfung der Beschränkung der Gesamthaftung

Nach der traditionellen Auffassung im deutschen internationalen Privatrecht **15** beantwortet sich die Frage nach der Beschränkbarkeit der Haftung des Reeders grundsätzlich nach dem Recht, dem der betreffende Anspruch unterliegt.²⁰ Der

¹⁸ Ablehnend Czempiel VersR 1987, 1069, 1072 f. (unter 2.).

¹⁹ Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“) (ABl. 2007 Nr. L 199 S. 40).

²⁰ Grundlegend BGHZ 29, 327 = NJW 1959, 769, 770 (unter III.); OLG Hamburg VersR 1958, 841, 841 f. (unter I.1); OLG Hamburg MDR 1964, 421 (Nr. 86); siehe auch RGZ 21, 136, 138 f. „Elizabeth“, „British Queen“ sowie Oberster Gerichtshof für die Britische Zone NJW 1951, 26, 27 (unter 1a) „Log“, „Aslaug“ – Begründung zum Entwurf der Bundesregierung eines Ge-

frühere Art. 3 § 1 Abs. 1 des 1. SRÄndG,²¹ später aufgehoben durch Art. 9 Abs. 1 des 2. SRÄndG,²² setzte diesen Grundsatz ebenfalls gedanklich voraus. Auch Art. 15 (b) Rom II scheint dem zu entsprechen (dazu unten Rn 19–20).

- 16** Vielfach wird es bei außervertraglichen Ansprüchen gegen die am Schiffsbetrieb beteiligten Personen um solche aus unerlaubter Handlung gehen, die grundsätzlich nach Art. 4 Abs. 1 Rom II anzuknüpfen sind und dann auch einheitlich demselben Sachrecht unterliegen würden. Aber auch andere Anknüpfungen, die zu einem anderen Sachrecht hinführen würden, sind denkbar. So kann nach Art. 4 Abs. 3 Rom II im Falle paralleler vertraglicher Ansprüche eine unselbstständige Anknüpfung geboten sein. Zu denken ist hier insbesondere an Ansprüche der Ladung. In Betracht kommt auch eine Anwendung der Sondervorschriften der Art. 7 Rom II, Art. 46a EGBGB. Diese gelten gerade auch für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden.
- 17** Für die aus einem Ereignis herrührenden Ansprüche können verschiedene Sachrechte maßgeblich sein, die ihrerseits das „Ob“ einer Beschränkbarkeit und insbesondere die Höhe der Beschränkung unterschiedlich regeln. Richtigerweise ist eine selbstständige Anknüpfung der Beschränkbarkeit der Gesamthaftung geboten, unabhängig von den Rechten, denen die einzelnen Ansprüche unterliegen.²³
- 18** Die Frage der Beschränkbarkeit der Gesamthaftung kann sinnvoller Weise nicht für jeden Anspruch unterschiedlich beantwortet werden. Einer der Grundgedanken der beschränkbaren Haftung ist die Gleichbehandlung aller Gläubiger, die von dem schädigenden Ereignis betroffen sind. Einer Besser- bzw. Schlechterstellung einzelner Gläubiger, abhängig davon, welchem Recht ihr Anspruch unterliegt, fehlt die innere Rechtfertigung. Im Übrigen wäre die Berücksichtigung unterschiedlicher Höchstbeträge (der Gesamthaftung) im Hinblick auf einzelne Ansprüche praktisch nicht durchführbar. All dies wirkt sich auch bereits auf die internationalprivatrechtliche Handhabung aus.

c) Der Vorbehalt des Art. 15 (b) Rom II

- 19** Der selbständigen Anknüpfung der Beschränkbarkeit der Gesamthaftung steht auch nicht die Vorschrift des Art. 15 (b) Rom II entgegen. Danach ist das jeweils anwendbare Sachrecht für jede Beschränkung der Haftung maßgeblich.

setzes zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Seerechtsänderungsgesetz), BT-Drucks VI/2225, S. 2–46 (= BR-Drucks 19/71 S. 2–46), S. 44 f. (zu Artikel 3); *Schaps/Abraham* (Fn 10) Rn 3 vor § 486; *Herber* (Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, 1989) S. 107 f.; *Czempiel* VersR 1987, 1069; *Soergel* (Bürgerliches Gesetzbuch, Band 10, Einführungsgesetz, 12. Auflage Stand Anfang 1996) (Lüderitz) Rn 52 zu Art. 38; siehe noch v. *Waldstein/Holland*, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage 2007, Rn 1 zu § 5m BinSchG; *Ramming* (Fn 13) Rn 636–640 – zu Recht kritisch *Puttfarken* (Beschränkbare Reederhaftung – Das anwendbare Recht, 1981) S. 46–95; *Rabe* (Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000) Rn 2 zu Art. 15 LondonHBÜ.

²¹ Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Seerechtsänderungsgesetz) vom 21. Juni 1972 (BGBl. 1972 I S. 966, berichtigt BGBl. 1972 I S. 1300).

²² Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) vom 25. Juli 1986 (BGBl. 1986 I S. 1120).

²³ Ausführlich *Puttfarken* (oben Fn 20) S. 46–129; auch schon *Schaps/Abraham* (Fn 10) Rn 3 vor § 486.

Auf den ersten Blick umfasst dies auch Beschränkungen, die sich daraus ergeben, dass der Schuldner von einem Recht zur Beschränkung einer Gesamthaftung Gebrauch macht. Dies entspricht auch der traditionellen deutschen Auffassung (oben Rn 15).

Richtigerweise meint die Wendung „... jede Beschränkung der Haftung ...“ 20 in Art. 15 (b) Rom II lediglich solche Beschränkungen, die individuell im Rahmen des jeweiligen Rechtsverhältnisses begründet sind. Hier ist die Heranziehung des Sachrechts, dem auch der Anspruch unterliegt, sachgerecht und angemessen. Art. 15 (b) Rom II bezieht sich dagegen nicht auf Beschränkungen, die sich unter dem Gesichtspunkt ergeben, dass für eine Mehrheit von Ansprüchen gegen den Schuldner lediglich ein bestimmter Betrag zur Verfügung steht.

d) Die Art. 38 bis 42 EGBGB

Ist die Rom II Verordnung nicht anwendbar, gelten nach Art. 3 Nr. 1 EGBGB 21 die Art. 38 bis 42 EGBGB. Sie enthalten schon keine Regelungen zu der Reichweite des betreffenden Statuts (wie Art. 15 Rom II, Art. 31 Abs. 1 EGBGB, Art. 10 Abs. 1 EVÜ,²⁴ Art. 12 Abs. 1 Rom I²⁵). Den Art. 38 bis 42 EGBGB, insbesondere den Art 40 bis 42 EGBGB über die Anknüpfung der Ansprüche aus unerlaubter Handlung, ist aber auch darüber hinaus nicht zu entnehmen, welchem Recht die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis unterliegen soll.

e) Der allgemeine Grundsatz: Heranziehung der *lex fori*

M. E. ist im Hinblick auf die internationalprivatrechtliche Anknüpfung der 22 schifffahrtsrechtlichen Beschränkbarkeit der Gesamthaftung geboten, das Sachrecht des Gerichts zur Anwendung zu bringen, vor dem die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird (*lex fori*).²⁶ Dies führt den bereits in § 5m S. 1 BinSchG, Art. 15 Abs. 1 CLNI, Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996 angelegten Ansatz fort und entspricht zudem den Regelungen der Art. 14 CLNI, Art. 14 HBÜ 1996, die den zentralen Vorgang der Errichtung des Haftungsfonds ebenfalls dem Sachrecht des Staates zuweisen, in dem der Fonds errichtet wird (siehe auch Art. 1 Abs. 3 Rom II, Art. 1 Abs. 2 [h] EVÜ, Art. 1 Abs. 3 Rom I).

Auf die Frage, nach welchem Recht sich die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung 23 beurteilt, kommt es vor allem außerhalb der international vereinheitlichten Anwendungsbereiche des HBÜ 1996 und der Art. V ÖIHÜ 1992 sowie dort an, wo die Übereinkommen den Vertragsstaaten Gestaltungsspielräume zur eigenständigen Rechtssetzung gewähren. Gilt deutsches Recht, weil die Haftungs-

²⁴ Übereinkommen vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (BGBl. 1986 II S. 809), zuletzt geändert durch das 4. Beitrittsübereinkommen vom 14. April 2005 (BGBl. 2006 II S. 348; 2007 II S. 638).

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (Abl. 2008 Nr. L 177 S. 6).

²⁶ In diesem Sinne auch *Rabe* (Fn 20) Rn 2 zu Art. 15 LondonHBÜ; *Helm* ZHR 146(1982), 518; siehe auch *Czempiel* VersR 1987, 1069, 1074 – anders *Puttfarken* (Fn 20) S. 129: Recht der Flagge des Schiffes.

beschränkung vor einem deutschen Gericht geltend gemacht wird (zuvor Rn 22), sind verschiedene Sonderregelungen zu berücksichtigen, namentlich die des § 486 Abs. 3 HGB über die Beschränkbarkeit der Haftung für Ölverschmutzungsschäden (siehe Art. 3 [b] HBÜ 1996); des § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB (Art. 3 [e] HBÜ 1996) über den Ausschluss der Beschränkung der Haftung des Bergers für Ansprüche seiner Arbeitnehmer, wenn der Dienstvertrag deutschem Recht unterliegt; des § 486 Abs. 4 Nr. 2 HGB über den Ausschluss der Beschränkung der Haftung für die Kosten der Rechtsverfolgung; des § 487 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 HGB (Art. 2 Abs. 1 [a], Art. 6 Abs. 3, Art. 18 Abs. 1 HBÜ 1996) sowie des § 487 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 HGB (Art. 2 Abs. 1 [e], Art. 18 Abs. 1 HBÜ 1996) über die Bereitstellung eines gesonderten Höchstbetrages für bestimmte Ansprüche; des § 487a HGB (Art. 15 Abs. 2 S. 1 [b] HBÜ 1996) über die Berechnung des Höchstbetrages bei kleinen Schiffen; des § 487b HGB (Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996) über den Vorrang der Ansprüche wegen der Beschädigung von Hafenanlagen etc. (siehe Art. 2 Abs. 1 [a] HBÜ 1996); des § 487c HGB über das Recht des Lotsen zur Beschränkung der Haftung; des § 487d Abs. 1 HGB über die Anwendung des Art. 4 HBÜ 1996 über die Folgen des qualifizierten Verschuldens auf Gesellschaften; des § 487d Abs. 2 HGB über das Recht der Gesellschafter einer Personengesellschaft zur Beschränkung der Haftung; sowie des § 487e HGB über die Geltendmachung der Beschränkung (Art. 10 HBÜ 1996). Andererseits hat Deutschland davon abgesehen, von den Befugnissen, die Art. 15 Abs. 1 S. 2, Abs. 3 sowie Abs. 4 (a) HBÜ 1996 den Vertragsstaaten einräumt, Gebrauch zu machen.

f) Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden

- 24 Nach Art. 9 Abs. 1 und 3 BunkerölÜ können Ansprüche aus dem Übereinkommen wegen Verschmutzungsschäden, zu denen es im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaates oder in dessen AWZ²⁷ gekommen ist (Art. 2 [a] BunkerölÜ), oder wegen hier getroffener Schutzmaßnahmen (Art. 2 [b]) ausschließlich vor Gerichten des betreffenden Vertragsstaates verfolgt werden. Es wird daher auch praktisch häufig so sein, dass der Schiffseigentümer hier die Beschränkung der Gesamthaftung geltend machen wird. Die Vertragsstaaten des HBÜ 1976 bzw. des HBÜ 1996 würden jeweils nach Art. 15 Abs. 1 S. 1 die Bestimmungen der Übereinkommen anwenden. Im Übrigen gilt nach dem zuvor Dargelegten (oben 22) das Recht des Staates, in dem die Beschränkung geltend gemacht wird. Im Ergebnis wird es sich also in vielen Fällen so verhalten, dass sich die Beschränkbarkeit der Haftung für Verschmutzungsschäden nach dem Recht des betreffenden Vertragsstaates beurteilt. Ein deutsches Gericht entscheidet über die Frage der Beschränkbarkeit der Haftung auf Grundlage der §§ 486 ff. HGB sowie der Bestimmungen des HBÜ 1996.

²⁷ Ausschließliche Wirtschaftszone.

II. Die Grundsätze des HBÜ 1996

Bestimmte, am Schiffsbetrieb beteiligte Personen können nach Maßgabe der Regelungen des HBÜ 1996 ihre Haftung für sämtliche aus einem Ereignis entstandenen Ansprüche auf einen Höchstbetrag beschränken. Wer zu dem Kreis der zur Beschränkung berechtigten Personen gehört, ergibt sich aus Art. 1 HBÜ 1996. Die Ansprüche, im Hinblick auf die die Haftung beschränkt werden kann, sind in Art. 2 HBÜ 1996 aufgeführt. Der zur Verfügung stehende Höchstbetrag wird grundsätzlich anteilig auf die Gläubiger verteilt. Er ermittelt sich anhand der Größe des Schiffes nach näherer Maßgabe der Art. 6 bis 8 HBÜ 1996. Es gibt unterschiedliche Höchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Personen (Art. 6 Abs. 1 [a] HBÜ 1996), für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden (Art. 7 HBÜ 1996) sowie für sonstige Ansprüche (Art. 6 Abs. 1 [b] HBÜ 1996), also solche wegen Sachschäden. Bei diesen sonstigen Ansprüchen haben die Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen und Navigationshilfen Vorrang (siehe § 487b HGB und unten Rn 54). Das Recht zur Beschränkung der Haftung entfällt, wenn dem Berechtigten ein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (Art. 4 HBÜ 1996). Die beschränkte Haftung wird grundsätzlich durch Errichtung eines Haftungsfonds im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens geltend gemacht (Art. 11 bis 14 HBÜ 1996); siehe dazu die SVertO. Ebenso kann nach Art. 10 HBÜ 1996 gegenüber einem einzelnen Gläubiger die Haftung auch im Wege der Einwendung beschränkt werden.

III. Die Beschränkbarkeit der Haftung für Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden

Ausgehend von den Regelungen des BunkerölÜ gilt es nunmehr zu ermitteln, ob das deutsche Recht, namentlich die §§ 486 ff. HGB in Verbindung mit dem HBÜ 1996, eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden zulassen. Hier sind zwei Übereinkommen mit unterschiedlicher Terminologie und „Denkweise“ zu vergleichen. Zunächst stellt sich die Frage, ob alle diejenigen Personen, die der besonderen Haftung nach dem BunkerölÜ unterliegen, auch zur Beschränkung der Haftung befugt sind (unten Rn 27–32). Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Haftung für die durch das BunkerölÜ begründeten Ansprüche beschränkt werden kann (unten Rn 33–46).

1. Die zur Beschränkung berechtigten Personen

a) Der Schiffseigentümer

Nach Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ haftet für den Bunkerölverschmutzungsschaden derjenige, der im Zeitpunkt des Ereignisses Schiffseigentümer war. Dieser wiederum ist in Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ umschrieben als Eigentümer des Schiffes, einschließlich des eingetragenen Eigentümers (Nr. 4), des Bareboat-Charterers, des Reeders oder des Ausrüsters des Schiffes. Alle die zuvor genann-

ten Personen sind nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigt.

- 28** In Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 wird zunächst der Eigentümer des Schiffes genannt. Dies umfasst den Eigentümer im Sinne des Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ, aber auch den in Nr. 4 besonders erwähnten eingetragenen Eigentümer. Der Bareboat-Charterer (Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ) fällt unter die Umschreibung „Charterer“ in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996. Zu diesen gehören auch sonstige Reise- bzw. Zeitcharterer, die aber nicht nach den besonderen Vorschriften des BunkerölÜ haften.
- 29** Schließlich nennt Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ den Reeder und den Ausrüster des Schiffes. Diese Umschreibungen sind in der amtlichen deutschen Übersetzung unzutreffend übersetzt. Der verbindliche englische Wortlaut spricht von „manager and operator“; hierfür hätte besser die Formulierung „Vertragsreeeder“ oder „Manager“ verwendet werden sollen.²⁸ Letztlich wirkt sich dies auf die hier erörterte Frage nicht aus. Denn die gleiche Unstimmigkeit der deutschen Übersetzung findet sich in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996, wo in der verbindlichen englischen Fassung ebenfalls von „manager or operator“ die Rede ist.
- 30** Im Ergebnis sind alle als „Schiffseigentümer“, die nach Art 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 3 und 4 BunkerölÜ für Bunkerölverschmutzungsschäden haften, auch nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigt.

b) Der Sicherungsgeber

- 31** Nach Art. 7 Abs. 10 S. 1 BunkerölÜ kann ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Bunkerölverschmutzungsschäden auch unmittelbar gegen diejenigen verfolgt werden, der die Sicherheit nach Abs. 1 der Vorschrift gestellt hat. Hier werden als mögliche Sicherungsgeber Versicherer, Banken oder ähnliche Finanzinstitute. In diesem Zusammenhang ergibt sich eine Abweichung zur Vorschrift des Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996. Dort wird ein eigenständiges Recht zur Beschränkung der Haftung auch Versicherern eingeräumt, die Ansprüche versichert haben, die einer Beschränkung nach Maßgabe des HBP 1996 unterliegen. Auf sonstige Sicherungsgeber, wie sie in Art. 7 Abs. 1 BunkerölÜ genannt sind, bezieht sich Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996 nicht. Hieraus folgt, dass Sicherungsgeber, die nicht Versicherer sind, aus Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996 kein eigenständiges Recht zur Beschränkung der Haftung haben.
- 32** Hierüber hilft allerdings Art. 7 Abs. 10 S. 2 und 3 BunkerölÜ hinweg. Diese Vorschrift erstreckt das Recht des eingetragenen Eigentümers (für den die Sicherheit gestellt ist, Art. 7 Abs. 1 S. 1 BunkerölÜ) zur Beschränkung der Haftung auf den Sicherungsgeber schlechthin, nicht nur, wie Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996, auf einen Versicherer. Dies gilt unabhängig von einem qualifizierten Verschulden des eingetragenen Eigentümers (Art. 7 Abs. 10 S. 3 und 4 BunkerölÜ). Im Ergebnis kann daher auch ein Sicherungsgeber, der kein Versicherer ist, seine Haftung beschränken bzw. sich auf das Recht des eingetragenen Eigentümers zur Beschränkung der Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden berufen.

²⁸ Siehe zuvor *Hasche/Sethmann* Rn 5–7; *Ramming* VersR 2007, 306, 310 f. (unter 2.).

2. Der Beschränkung unterliegende Ansprüche

Das BunkerölÜ begründet in Art. 3 Abs. 1 eine Haftung für Verschmutzungsschäden, die durch an Bord befindliches oder von dem Schiff stammendes Bunkeröl verursacht werden. Es geht um Ansprüche auf Schaden- und Aufwendungsersatz. Aus Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 7 und 9 BunkerölÜ ergeben sich die ersatzfähigen Schadenspositionen. Die Ansprüche können gerichtet sein

- auf Schadenersatz wegen Beschädigungen von Sachen auf Grund einer Verunreinigung durch Bunkeröl (Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [a] Hs. 1 BunkerölÜ);
- im Falle von Umweltbeeinträchtigungen
 - (a) auf Ersatz der Kosten für die Wiederherstellung (Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [a] Hs. 2 BunkerölÜ) und
 - (b) auf Ersatz des entgangenen Gewinns (Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [a] Hs. 2 BunkerölÜ);
- auf Erstattung der Kosten von Schutzmaßnahmen (Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [b], Art. 1 Nr. 7 BunkerölÜ); sowie
- auf Ersatz der durch Schutzmaßnahmen verursachten Verluste und Schäden (Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [b], Art. 1 Nr. 7 BunkerölÜ).

a) Ansprüche wegen Beschädigung von Sachen durch Verunreinigung

aa) Die Beschädigung von Sachen

Eine Verunreinigung von beweglichen oder unbeweglichen Sachen (§ 90 BGB) durch Bunkeröl kann normalerweise nur mit erheblichem Aufwand beseitigt werden und stellt daher eine Beschädigung der betreffenden Sache dar. Den Sachen gleichzustellen sind Tiere (§ 90a BGB), soweit an ihnen Eigentum besteht, etwa bei Fischfarmen. Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 (a) Hs. 1 BunkerölÜ begründet Ansprüche auf Ersatz von Verlusten oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder das Ablassen aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung verursacht werden. Hierunter fallen auch Schäden durch die Verunreinigung von Sachen durch Bunkeröl, namentlich die Kosten der Maßnahmen für die Beseitigung der Verschmutzungen sowie im Falle von Nutzungsbeeinträchtigungen der entgangene Gewinn (§ 252 BGB), ebenso Schäden, die dadurch entstehen, dass Tiere verenden.

Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 erlaubt eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Beschädigung von Sachen (einschließlich Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen und Navigationshilfen – unten Rn 54), die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes (unten Rn 36) oder wegen Bergungs- oder Hilfeleistungsmaßnahmen eingetreten sind (unten Rn 37), sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden. Dies erfasst auch die Beschädigung von Sachen und Tieren (zuvor Rn 34) aufgrund einer Verunreinigung durch ausgeflossenes oder abgelassenes Bunkeröl. Ein aus der Beschädigung von Sachen bzw. Tieren entstehender weiterer Schaden ist namentlich ein entgangener Gewinn (§ 252 BGB).

bb) Der unmittelbare Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb

- 36** Die Verunreinigung der Sachen (bzw. Tiere – oben Rn 34) durch Bunkeröl muss nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes stehen. Diese Voraussetzung ist im Falle des Ausfließens oder Ablassens von Bunkeröl von einem Schiff stets erfüllt. Das Bunkeröl wird an Bord im Rahmen des Schiffsbetriebes verwendet. Gelangt es nach außenbords und verursacht es Verschmutzungsschäden, besteht ein Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes. Der Verschmutzungsschaden beginnt gewissermaßen sofort, wenn das Bunkeröl das Schiff verlässt, es also von Bord ins Wasser gelangt. Dies erfüllt auch den Gesichtspunkt der Unmittelbarkeit des Zusammenhangs.

cc) Der unmittelbare Zusammenhang mit Bergungsmaßnahmen

- 37** Alternativ genügt nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Verunreinigung durch Bunkeröl und Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zugunsten des Schiffes. Dies meint insbesondere den Fall, dass das Schiff oder seine Einrichtungen bei den Bergungsmaßnahmen beschädigt werden, mit der Folge, dass Bunkeröl ausfließt oder abgelassen wird. Auch hier ist ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Verschmutzung und der Bergungsmaßnahme normalerweise zu bejahen.

b) Ansprüche wegen Umweltbeeinträchtigungen

- 38** Nach Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 (a) Hs. 1 BunkerölÜ haftet der Schiffseigentümer, wie sich klarstellend aus dem Hs. 2 ergibt, auch auf Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt. Entgangener Gewinn (§ 252 BGB) ist in vollem Umfange zu ersetzen, im Übrigen sind nur die die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen ersatzfähig. Letzteres meint alle Kosten der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands, also sowohl die Kosten der Beseitigung der Verschmutzung als auch die Kosten weiterer, ggf. erforderlicher Maßnahmen.
- 39** Ein Recht zur Beschränkung der Haftung ergibt sich nicht aus Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 (oben Rn 34–37). Denn dort geht es um Verluste und Beschädigungen von Sachen (bzw. Tieren), also gerade nicht um Beeinträchtigungen der Umwelt. In vielen Fällen hilft Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996 weiter (unten Rn 40–42). Im Übrigen kommt der Auffangtatbestand des Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996 zum Tragen (unten Rn 43–44).

aa) Die Hebung etc. des Schiffes

- 40** Nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996 kann der Berechtigte seine Haftung für Ansprüche insbesondere aus der „... Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes ... befunden hat; ...“ beschränken. Letzteres betrifft auch Bunkeröl. Damit ist die Haftung für die Kosten der Wiederherstellungsmaßnahmen (Art. 1 Nr. 9 [a] Hs. 2 BunkerölÜ) beschränkbar, denn es geht um die Beseitigung, Vernichtung oder Unschäd-

lichmachung von ausgeflossenem oder abgelassenem Bunkeröl. All dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass das Schiff gesunken, havariert oder gestrandet ist oder verlassen wurde, dass das Ausfließen oder Ablassen also auf einem Unfall beruht, der das Schiff insgesamt betroffen hat.

Diese Voraussetzung liegt nicht vor, wenn es etwa bei der Übernahme oder Abgabe von Bunkeröl (Art. 1 Nr. 5 BunkerölÜ) zu einem Ausfließen oder Ablassen kommt; wenn im Rahmen des Bordbetriebes aufgrund einer Fehlbedienung Bunkeröl ausfließt oder abgelassen wird; oder wenn das Ausfließen oder Ablassen auf eine Beschädigung von Einrichtungen zurückgeht, ohne dass dies aber zu einer Havarie des gesamten Schiffes führt. **41**

Ob der Schiffseigentümer seine Haftung für den Verschmutzungsschaden nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996 oder nur aufgrund der Tatbestände der Buchst. (a), (c) oder (f) (Rn 34–37, 43–44, 45–46) beschränken kann, hat für den Geschädigten erhebliche Bedeutung. Nach § 487 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 HGB steht für die Ansprüche, die unter Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996 fallen, ein gesonderter Höchstbetrag zur Verfügung (unten Rn 55). **42**

bb) Die Verletzung nichtvertraglicher Rechte

Nach Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996 ist die Haftung für Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte („... rights other than contractual rights ...“, „... tous droits de source extracontractuelle ...“) ergeben, beschränkbar. Die Umschreibung „Rechte“ meint nicht die im deutschen Recht geläufigen absoluten Rechtsgüter im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB,²⁹ zu denen ein Recht des Einzelnen an der Integrität seiner Umwelt nicht gehört. Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996 betrifft auch nicht die Verletzung von Schutzgesetzen (§ 823 Abs. 2 BGB).³⁰ Vielmehr hat Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996 die Funktion eines ergänzenden Auffangtatbestandes:³¹ es genügt, dass nach den maßgeblichen Vorschriften ein außervertraglicher Anspruch auf Schaden- oder Aufwendungsersatz begründet ist.³² Dieser muss lediglich noch in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes (oben Rn 36) oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen (oben Rn 37). **43**

Ein Anspruch auf Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, gerichtet auf den Ersatz entgangenen Gewinns sowie der Kosten angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen, wird durch Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 (a) BunkerölÜ begründet. Zudem ist im Hinblick auf Bunkeröl, das aus einem Schiff ausgeflossen ist oder abgelassen wurde und Umweltbeeinträchtigungen hervorruft, der erforderliche unmittelbare Zusammenhang gegeben. Damit können die Schiffseigentümer ihre Haftung für die genannten Ansprüche beschränken. **44**

²⁹ So zutreffend *Herber* (Fn 20) S. 57 (unter d); anders *Rabe* (Fn 20) Rn 15 zu Art. 2 LondonHBÜ

³⁰ So aber *Rabe* (Fn 20) Rn 13 zu Art. 2 LondonHBÜ; *Rittmeister* (Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, 1995) S. 28 f. (unter dd).

³¹ *Rabe* (Fn 20) Rn 13 zu Art. 2 LondonHBÜ; *Rittmeister* (Fn 30) S. 28 f. (unter dd); *Herber* (Fn 20) S. 57 (unter d).

³² So zutreffend *Herber* (Fn 20) S. 57 (unter d).

c) Ansprüche auf Erstattung der Kosten für Schutzmaßnahmen

- 45 Zu den nach Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ ersatzfähigen Verschmutzungsschäden gehören nach Art. 1 Nr. 9 [b] und Nr. 7 BunkerölÜ auch die Kosten von Schutzmaßnahmen, also von nachträglichen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden. Dies entspricht recht genau der Umschreibung des Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, der Maßnahmen zur Abwendung und Verringerung von Schäden betrifft, für die der Haftpflichtige seine Haftung nach dem HBÜ 1996 beschränken kann. Bei dem ursprünglichen Schaden kann es um eine Verschmutzung von Sachen bzw. Tieren (Art. 1 Nr. 9 [a] Hs. 1 BunkerölÜ – oben Rn 34–37) oder um bloße Umweltbeeinträchtigungen (Hs. 2) gehen, für die der Schiffseigentümer seine Haftung gemäß Art. 2 Abs. 1 (c) bzw. (d) HBÜ 1996 beschränken kann (oben Rn 43–44 und 40–42). Damit ist auch die Haftung für die Kosten von Schutzmaßnahmen Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 [b] und Nr. 7 BunkerölÜ beschränkbar.

d) Ansprüche auf Ersatz der durch Schutzmaßnahmen entstandenen Schäden

- 46 Kommt es durch Schutzmaßnahmen (Art. 1 Nr. 7 BunkerölÜ) zu weiteren Verlusten oder Schäden, sind auch dies Verschmutzungsschäden (Art. 1 Nr. 9 [b] BunkerölÜ), für die der Schiffseigentümer nach Art. 3 Abs. 1 BunkerölÜ einstehen muss. Solche Folgeschäden fallen problemlos unter Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, wo es heißt, dass die Haftung auch wegen weiterer durch Maßnahmen der Schadensabwendung und -verringerung entstandener Schäden beschränkt werden kann. Zur Beschränkbarkeit der Haftung für die Kosten der Schutzmaßnahmen siehe zuvor Rn 45.

3. Sonstige seegängige Geräte

- 47 Zu den Schiffseigentümern im Sinne des Art. 1 Nr. 3 und 4 BunkerölÜ zählen auch die Eigentümer etc. sonstiger seegängiger Geräte. Bei diesen handelt es sich gerade nicht um Schiffe. Was im Einzelnen unter einem sonstigen seegängigen Gerät zu verstehen ist, wird im BunkerölÜ nicht näher erläutert. Zu denken ist hier etwa an schwimmende, unbemannte Geräte, beispielsweise Tonnen und sonstige Navigationshilfen oder Verladeeinrichtungen. Auch die Eigentümer dieser Geräte haften nach Maßgabe des BunkerölÜ für Verschmutzungsschäden.
- 48 Sie können allerdings ihre Haftung nicht beschränken. Eine Anwendung des HBÜ 1996 scheidet aus, weil das Übereinkommen die Befugnis zur Haftungsbeschränkung nach Art. 1 Abs. 2 lediglich dem Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster (oben Rn 27–30) eines (See-)Schiffes zugesteht. Eine Beschränkung nach §§ 4 bis 5m BinSchG entfällt ebenfalls. Auch hier geht es zunächst um die Beschränkbarkeit der Haftung der Eigner von (Binnen-)Schiffen. Allerdings nennen § 5e Abs. 1 Nr. 4 BinSchG, Art. 1 Abs. 2 (b) S. 2 CLNI auch sonstige schwimmende und bewegliche Anlagen oder Geräte. Diese müssen jedoch, um die §§ 4 bis 5m BinSchG zur Anwendung zu bringen, zur Verwendung auf Binnengewässern bestimmt sein. Diese Voraussetzung erfüllen die sonstigen see-

gängigen Geräte im Sinne des Art. 1 Nr. 1 BunkerölÜ nicht, denn diese werden bestimmungsgemäß auf Seegewässern verwendet.³³

4. Zwischenergebnis

Es hat sich gezeigt, dass alle Personen, die nach dem BunkerölÜ für Verschmutzungsschäden einstehen müssen, nach dem HBÜ 1996 zur Beschränkung ihrer Haftung berechtigt sind (oben Rn 27–30). Ebenso unterliegen alle Ansprüche, die nach dem BunkerölÜ im Hinblick auf Verschmutzungsschäden begründet sind, der Haftungsbeschränkung nach dem HBÜ 1996 (oben Rn 33–46). Eine Ausnahme besteht lediglich im Hinblick auf die Haftung der Eigentümer sonstiger seegängiger Geräte, die keine Schiffe sind (Art. 1 Nr. 1 HBÜ 1996). Ihnen steht weder nach den §§ 486 ff. HGB und den Bestimmungen des HBÜ 1996 noch nach §§ 4 bis 5m BinSchG eine Befugnis zur Beschränkung der Haftung zu (oben Rn 47–48). **49**

IV. Die Beschränkung der Haftung

Sofern das Bunkeröl, das den Verschmutzungsschaden verursacht, von einem (See-)Schiff und nicht von einem sonstigen seegängigen Gerät (oben Rn 47–48) ausgeflossen ist oder abgelassen wurde, können die Schiffseigentümer ihre Haftung für Verschmutzungsschäden aus Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 7 und 9 BunkerölÜ nach Maßgabe des HBÜ 1996 beschränken. **50**

1. Berücksichtigung auch anderer Ansprüche

Die Beschränkbarkeit der Haftung für Ansprüche aus dem BunkerölÜ ist im Vergleich zum System des ÖIHÜ 1992 und zukünftig des HNS-Ü in wesentlicher Hinsicht anders ausgestaltet. Hier gilt für alle Ansprüche wegen einer Ölverschmutzung bzw. Schäden durch gefährliche und schädliche Stoffe nach Art. V ÖIHÜ 1992, Art. 9 bis 11 HNS-Ü jeweils ein selbständiger Höchstbetrag, der nur für diese Ansprüche zur Verfügung steht. Abweichend davon müssen sich die Gläubiger von Ansprüchen wegen Bunkerölverschmutzungsschäden die Höchstbeträge mit den Gläubigern anderer Ansprüche aus dem betreffenden Ereignis teilen, die aus demselben Höchstbetrag bedient werden. Der Höchstbetrag erhöht sich nicht dadurch, dass auch Ansprüche nach dem BunkerölÜ begründet sind. Dies kann im Ergebnis zu einer deutlichen Herabsetzung des Betrages führen, der auf die Bunkerölverschmutzungsschäden entfällt. **51**

2. Der Höchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 (b) HBÜ 1996

Für die Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden ist grundsätzlich der Höchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 (b) HBÜ 1996 maßgeblich. Aus ihm werden **52**

³³ Siehe *Ramming* VersR 2007, 306, 309 (unter 4.).

die übrigen sonstigen Ansprüche (die nicht Tod und Körperverletzung betreffen – Art. 6 Abs. 1 [a] HBÜ 1996) beglichen.

- 53** Hat ein Schiff eine Kollision verursacht und ist es dabei zum Austritt von Bunkeröl aus diesem Schiff und zu Verlusten bzw. Beschädigungen von Ladung auf diesem Schiff gekommen, steht der Höchstbetrag, auf den der Reeder seine Haftung beschränken kann, nicht nur für die Ansprüche wegen Bunkerölverschmutzungsschäden zur Verfügung. Vielmehr bedient der Höchstbetrag etwa auch die Ansprüche des Reeders des anderen Schiffes sowie die Ansprüche der eigenen Ladung. Hinzu kommen nach Art. 6 Abs. 2 HBÜ 1996 die offen gebliebenen Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung, für die der Höchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 nicht ausgereicht hat. Für die Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden gewährt Art. 7 HBÜ 1996 einen gesonderten Höchstbetrag; nicht befriedigte Ansprüche werden allerdings nicht an den Höchstbetrag für sonstige Ansprüche nach Art. 6 Abs. 1 (b) HBÜ 1996 verwiesen.
- 54** Grundsätzlich werden alle Ansprüche, für die der Höchstbetrag nach Art. 6 Abs. 1 (b) zur Verfügung steht, im Verhältnis der Summe der Beträge der Ansprüche zum Höchstbetrag bedient (siehe Art. 9 und 12 Abs. 1 HBÜ 1996). Ist es zu einer Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen gekommen, genießen die auf Ersatz dieser Schäden gerichteten Ansprüche nach § 487b HGB (Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996) Vorrang vor den übrigen Ansprüchen. An diesem Vorrang nehmen auch die Ansprüche aus Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 (a) BunkerölÜ wegen einer Verschmutzung der genannten Einrichtungen durch ausgeflossenes oder abgelassenes Bunkeröl teil.

3. Der besondere Höchstbetrag nach § 487 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 HGB

- 55** Für Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenem Schiffes samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat (Art. 2 [c] HBÜ 1996), gilt der gesonderte Höchstbetrag des § 487 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 HGB (Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996). Hierunter fallen auch die Ansprüche nach Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Nr. 9 (a) Hs. 2 BunkerölÜ auf Ersatz der Kosten für Wiederherstellungsmaßnahmen nach einer Umweltbeeinträchtigung, sofern der Verschmutzungsschaden auf einen Unfall zurückgeht, der das gesamte Schiff betroffen hat (oben Rn 40–42).

Versicherungsrechtliche Fragen im Bunkerölübereinkommen¹

Rechtsanwalt Dr. Oliver Peltzer²

Im Internationalen Übereinkommen vom 23.03.2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröl-Verschmutzungsschäden ist die auch aus anderen Übereinkommen³ bekannte Pflicht zur Aufrechterhaltung einer Pflichtversicherung oder einer finanziellen Sicherheit in dem immerhin 15 Absätze umfassenden Art. 7 geregelt⁴.

1) Das Bunkerölübereinkommen sieht eine Pflichtversicherung für einen bestimmten Personenkreis vor

Eine Pflichtversicherung muss nach Art. 7 des Bunkerölübereinkommens der eingetragene Eigentümer aufrechterhalten, nach dem Wortlaut des Art. 7, Abs. 1 nur der eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragenen Schiffes. Allerdings dehnt das Bunkerölübereinkommen diese Verpflichtung in Art. 7, Abs. 12 auf alle Schiffe aus, die einen Hafen eines Vertragsstaates anlaufen oder verlassen, oder eine vor der Küste innerhalb des Küstenmeeres des Vertragsstaates gelegene Einrichtung anlaufen oder verlassen, und dies ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist.

Nur eingetragene Eigentümer eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 1000 müssen eine solche Versicherung abschließen⁵.

Wie auch in anderen Übereinkommen muss es nicht eine Pflichtversicherung sein. Es reicht, wenn eine sonstige finanzielle Sicherheit gestellt und aufrecht erhalten wird, zum Beispiel die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts.

2) Das Ausstellen einer Versicherungsbescheinigung für den Schiffseigentümer

Wenn sich bei einem in einem Vertragsstaat eingetragenen Schiff die zuständige Behörde vergewissert hat, dass die Versicherung abgeschlossen worden ist,

¹ Internationales Übereinkommen vom 23.03.2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröl-Verschmutzungsschäden (BGBl 2006 II 578); wird am 21.11.2008 in Kraft treten

² Dabelstein & Passehl, Hamburg.

³ So z.B. das Internationale Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See oder das Internationale Übereinkommen zur Wrackbeseitigung.

⁴ Ausführlicher gehen auf die formalen Voraussetzungen Ramming, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, 306ff oder Schwampe, Versicherungsrechtliche Fragen des Wrackbeseitigungsübereinkommens, ein

⁵ Art. 7, Abs. 12

stellt sie eine Bescheinigung darüber aus⁶, und wenn die Amtssprachen des ausstellenden Staates weder Englisch noch Französisch noch Spanisch ist, dann fügt die Behörde eine Übersetzung in dieser Sprache bei⁷.

- 6 Für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragenes Schiff kann die Bescheinigung von der zuständigen Behörde eines jeden Vertragsstaates ausgestellt oder bestätigt werden⁸. Die P&I Clubs haben bereits den Kontakt mit den Behörden vieler Mitgliedsstaaten aufgenommen, um herauszufinden, welche Staaten bereitwillig diese Bescheinigungen ausstellen werden für Schiffe, die nicht im Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen sind.
- 7 Wenn dann also der eingetragene Eigentümer, gleich wo er eingetragen ist, eine Versicherung nachweisen kann, die den Vorgaben des Bunkerölübereinkommens entspricht, und vor der Behörde eines Vertragsstaates eine Bescheinigung ausgestellt bekommen hat und diese Bescheinigung an Bord des Schiffes mitführt⁹, dann ist die Bewegungsfreiheit des Schiffes in den Vertragsstaaten – nach dem Bunkerölübereinkommen – nicht eingeschränkt.

3) Der Pflichtversicherer ist einem berechenbaren Risiko ausgesetzt

- 8 Die Pflichtversicherung soll die Haftung für Verschmutzungsschäden in Höhe eines Betrages abdecken, der in keinem Fall einen nach dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung errechneten Betrag übersteigt¹⁰.
- 9 Da das Risiko für die Versicherer also überschaubar und begrenzt ist, scheinen die P&I Clubs auch bereit zu sein, die zusätzlichen Risiken zu versichern.

4) Der Direktanspruch gegen den Pflichtversicherer und den Sicherheitengeber und die Einrede aus Art. 6 des Bunkerölübereinkommens

- 10 Kommt es zu einem Verschmutzungsschaden¹¹ und eine Person hat daraus einen Schadensersatzanspruch, dann kann diese Person den Schadensersatzanspruch unmittelbar gegen den Pflichtversicherer oder die Person, die für die Haftung des eingetragenen Eigentümers für Verschmutzungsschäden die finanzielle Sicherheit gestellt hat (Sicherheitengeber), geltend machen¹². Der Pflichtversicherer oder der Sicherheitengeber kann die Einreden geltend machen, die der Eigentümer hätte erheben können, und kann sich auch auf die Haftungsbeschränkung nach dem Übereinkommen von 1976 berufen¹³.

⁶ Art. 7, Abs. 2

⁷ Art. 7, Abs. 4 iVm Art. 7, Abs. 2

⁸ Art. 7, Abs. 2

⁹ Die Pflicht zum Mitführen der Bescheinigung an Bord des Schiffes, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen in Kraft ist, ergibt sich aus Art. 7, Abs. 5

¹⁰ Art. 7, Abs. 1

¹¹ Der Begriff „Verschmutzungsschaden“ ist in Art. 1, Nr. 9 des Übereinkommens definiert.

¹² Art. 7, Abs. 10

¹³ Art. 7, Abs. 10

Hier gibt es im Text eine der Lücke, über die es sich lohnt, ein wenig nachzudenken. Wie erwähnt, hat der Pflichtversicherer oder der Sicherheitengeber die Möglichkeit der Einrede und kann sich insbesondere auf die Beschränkung nach Art. 6 des Übereinkommens berufen. Nach Art. 6 des Bunkerölübereinkommens gilt: *„Dieses Übereinkommen berührt nicht das Recht des Schiffseigentümers und der eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit leistenden Person, die Haftung nach einem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk, wie etwa dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der jeweils geltenden Fassung, zu beschränken“*. 11

Ist dies nun eine Rechtsfolgen- oder aber eine Rechtsgrundverweisung? 12

Für den Pflichtversicherer ist das letztlich unerheblich. Auch nach Art. 1 Abs. 6 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 hat der Pflichtversicherer die Möglichkeit in gleichem Umfang wie der Versicherte, seine Haftung in Entsprechung des Übereinkommens zu beschränken. 13

Aber wie sieht es nun mit der Person aus, die eine sonstige finanzielle Sicherheit gestellt hat? Wenn es sich um eine Rechtsgrundverweisung handelt, dann müssten auch die Voraussetzungen aus Art. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens erfüllt sein, der Sicherheitengeber also zu den geschützten Personengruppen gehören. Die Person, die eine sonstige finanzielle Sicherheit gestellt hat (z. B. der Bürge), ist jedoch in Art. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht genannt und gehört damit nach dem Wortlaut nicht zu einer geschützten Personengruppe. 14

Nach deutschem Recht müsste sich auch der Bürge keine Sorge machen, da für die Verpflichtung des Bürgen der jeweilige Bestand der Hauptforderung maßgebend ist. Die Hauptforderung, die Forderung gegen den eingetragenen Schiffseigentümer, ist im Regelfall nach dem Art. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens begrenzt, da der eingetragene Eigentümer zu eine der geschützten Personengruppen gehört. 15

Aber wie ist es zum Beispiel mit einer Person, die eine Garantie stellt, es also keine Akzessorietät zwischen der Hauptforderung und der Sicherheit gibt? 16

Der Annahme, dass es sich um eine Rechtsfolgenverweisung handeln muss, stehen gewichtige Gründe entgegen. Zum einen weist der Wortlaut recht deutlich auf eine Rechtsgrundverweisung. Zum anderen führt die Annahme, dass es sich um eine Rechtsfolgenverweisung handelt, zu Ergebnissen, die mit dem Sinn und Zweck des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht vereinbar sind. Insbesondere ist nicht anzunehmen, dass ein z.B. durch den Schiffseigentümer vorsätzlich verursachter Verschmutzungsschaden unter die Haftungsbegrenzung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens fallen soll, ohne das Art. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens¹⁴ einschlägig ist. Wenn es sich aber bei dem Schiffseigentümer um eine Rechtsgrundverweisung handelt, dann kann es sich bei der Person, die eine Sicherheit stellt, nicht um eine Rechtsfolgenverwei-

¹⁴ Art. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens regelt, welches Verhalten die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ausschließt

sung handeln. Als Ergebnis lässt sich mithin festhalten, dass die Person, die eine sonstige finanzielle Sicherheit gestellt hat, nach dem Wortlaut des Übereinkommens schlechter gestellt ist als der Pflichtversicherer.

5) Die Einrede des vorsätzlichen Verschuldens des Schiffseigentümers

- 18 Ferner kann der Pflichtversicherer¹⁵ eine Einrede geltend machen, dass sich die Verschmutzungsschäden aus einem vorsätzlichen Verschulden des Schiffseigentümers ergeben.
- 19 Der „Schiffseigentümer“ ist in Art. 1, Nr. 3¹⁶ definiert, und schließt eine Reihe anderer Personen als den „eingetragenen Schiffseigentümer“, der eine Pflichtversicherung abschließen muss, mit ein. Kann der Pflichtversicherer die Einrede geltend machen, dass der nicht durch den Pflichtversicherer versicherte „Schiffseigentümer“ z. B. der Bareboatcharterer den Schaden vorsätzlich verursacht hat? Der eindeutige Wortlaut des Übereinkommens lässt keine andere Auslegung zu. Hat also einer der Schiffseigentümer den Schaden vorsätzlich verursacht, kann der Pflichtversicherer die Einrede nach Art. 7, Abs. 10 berufen, und es geht eine Klage eines durch einen Verschmutzungsgeschädigten gegen den Pflichtversicherer fehl.

6) Die Einrede des vorsätzlichen Verschuldens der Besatzung des Schiffseigentümers

- 20 Der Pflichtversicherer kann sich auch bei einem vorsätzlichen Verschulden der Besatzung eines Schiffseigentümers auf die Einrede nach Art. 7, Abs. 10 berufen. Das gilt insbesondere, wenn die Besatzung Bunkeröl ablässt. Das Übereinkommen schließt, explizit Schäden ein, die durch Verschmutzung infolge des Ablassens von Bunkeröl aus Schiffen verursacht werden¹⁷. Ablassen ist wohl immer eine aktive Handlung. Daher kann man nur in wenigen Fällen davon ausgehen, dass kein vorsätzliches Verhalten zu der Verschmutzung geführt hat, wenn die Besatzung eines Schiffseigentümers Bunkeröl ablässt. Nun könnte eingewendet werden, dass nicht der Schiffseigentümer sondern die Besatzung das Bunkeröl ablässt mit der Folge, dass sich der Schiffseigentümer darauf berufen könnte, nicht selbst vorsätzlich gehandelt zu haben. Der deutsche Text lässt diese Auslegung zu. Der deutsche Text hat in Art. 7, Abs. 10 ein kleines Wörtchen aufgenommen, das es im maßgeblichen englischen Text nicht gibt: Der Pflichtversicherer kann die Einrede geltend machen, „dass sich die Verschmutzungsschäden aus einem vorsätzlichen Verschulden des Schiffseigentümers selbst ergaben“. Der maßgebliche englische und der französische Text enthält hingegen kein Äquivalent zum Wort „selbst“. Ich bin mir daher überhaupt nicht

¹⁵ im folgenden Text schließt der Begriff Pflichtversicherer die Person, die eine finanzielle Sicherheit gestellt hat, mit ein.

¹⁶ „Schiffseigentümer“ bedeutet den Eigentümer, einschließlich des eingetragenen Eigentümers, Bareboatcharterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes.

¹⁷ Art. 1, Nr. 4

sicher, ob der Pflichtversicherer nicht bereits bei Vorsatz der Besatzung eines Schiffseigentümers eine Einrede nach Art. 7, Abs. 10 hat¹⁸.

7) Das Verhältnis der Haftenden untereinander

Im Sinne des Bunkerölübereinkommens haftet nach dem deutschen Text, der allerdings nicht verbindlich ist, der eingetragene Eigentümer, der Bareboat Charterer (wenn es mehrere davon gibt, dann auch die Sub-Bareboat Charterer), der Reeder und der Ausrüster¹⁹. Sie alle sind nach Art. 1, Nr. 3 Schiffseigentümer. Da nach herrschender Meinung²⁰ die Verfasser des Übereinkommens mit den Begriffen „*Manager or Operator*“ – so der Text in der maßgeblichen englischen Fassung – nicht nur den Reeder oder Ausrüster gemeint haben sollen, haftet zusätzlich auch noch der Vertragsreeder und, wenn es davon mehrere gibt, wohl auch alle Vertragsreeder, so dass man annehmen kann, dass auch der Manager oder Vertragsreeder, der nur für das Crewing zuständig ist, haftet²¹. Es gibt also eine große Anzahl von Haftenden. Die beschriebene große Anzahl der Haftenden haftet nach Artikel 3 Abs. 2 des Bunkerölübereinkommens gesamtschuldnerisch. Das Verhältnis von Gesamtschuldner zu einander ist im deutschen Recht im BGB geregelt. Nach § 426 BGB sind die Gesamtschuldner im Verhältnis zu einander zu gleichen Anteilen verpflichtet. Bei der großen Anzahl von Haftenden könnte man also annehmen, dass jeder an der Schadensersatzpflicht zu gleichen Teilen partizipiert. Das deutsche Recht sieht allerdings bei mehreren Schadensersatzpflichtigen zumeist etwas anderes vor, wie z. B. in § 17 STVG, wo es bei der Bemessung auf die Umstände und den Grad der Verursachung ankommt. Wenn eine gesamtschuldnerische Haftung in Entsprechung des § 426 BGB bezweckt war, hat dieses erhebliche Auswirkungen auf die vorher genannten Personen. Jede Person, die unter dem Begriff „Schiffseigentümer“ fällt, haftet dann nämlich zu gleichen Teilen, wie die anderen Schiffseigentümer für den Verschmutzungsschaden. Jeder der vorher genannten Personen sollte dann eine Versicherung abschließen, die die Risiken von Verschmutzungsschäden abdeckt. Da selten vor einem Schaden klar ist, wie viele Schiffseigentümer letztendlich gesamtschuldnerisch haften, ist jedem „Schiffseigentümer“ zu raten, eine Versicherung abzuschließen, die den Gesamtschaden (unter Berücksichtigung der möglichen Haftungsbegrenzung) abdeckt²².

¹⁸ Natürlich kann der Schiffseigentümer über das Haftungsbeschränkungsübereinkommen seine Haftung auch bei vorsätzlichem Verhalten seiner Besatzung beschränken.

¹⁹ Art. 1, Nr. 9 a.)

²⁰ siehe genauer Ramming a.a.O., 306 (311)

²¹ a.A. Ramming a.a.O., 306 (311), der auf einen „Vollmanager“ abstellt und auf die Verwendung des Singulars in Art. 1, Nr. 3 (Manager) verweist. Die Differenzierung zwischen Vollmanager und anderen Managern ist in der Praxis wohl nicht umsetzbar.

²² Diese Schwierigkeiten lassen sich letztlich nur dadurch umgehen, dass entweder der Begriff Gesamtschuldner anders ausgelegt wird, als der Wortlaut es vorschlägt, oder aber die Begriffe Manager und Operator in der Form ausgelegt werden wie in dem deutschen Text vorgeschlagen, das heißt die Begrenzung der Schiffseigentümer auf den eingetragenen Eigentümer, den Bareboatcharterer, den Reeder und den Ausrüster des Schiffes

- 22 Ferner stellt sich natürlich auch die Frage, wie der Pflichtversicherer des eingetragenen Eigentümers im Verhältnis zu den nach Artikel 3 Abs. 1 haftenden Schiffseigentümern steht, wenn der Geschädigte aus seinem Direktanspruch gegen den Pflichtversicherer vorgeht.
- 23 Das Bunkerölübereinkommen trifft hierzu keine Aussage. Im deutschen Recht ist die Frage des Verhältnisses zwischen einem Pflichtversicherer und anderen Schuldern eines Schadenersatzanspruchs teilweise geregelt, jedoch nicht für die Pflichtversicherung aus dem Bunkerölübereinkommen.
- 24 So galt nach § 3 Nr. 2 PflVG, dass der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherungsnehmer als Gesamtschuldner haften. Gleiches gilt nach § 115, Abs. 1, S. 4 des VVG.
- 25 Wenn der Pflichtversicherer und der Versicherungsnehmer gesamtschuldnerisch haften, dann ist wohl davon auszugehen, dass Art. 3, Abs. 2 des Bunkerölübereinkommens auch für den Pflichtversicherer Anwendung findet, der Pflichtversicherer also gesamtschuldnerisch mit den anderen Eigentümern haftet.

8) Die Risikoverteilung im Bunkerölübereinkommen

- 26 Wie erläutert, ist die große Anzahl der Schiffseigentümer in diesem Übereinkommen geschützt durch das Haftungsbeschränkungsübereinkommen. Das ist löblich für die Schiffsinteressen, allerdings recht problematisch für die Ladungsbeteiligten und andere Interessen. Wenn ein Schiff zum Beispiel aufgrund einer Grundberührung in Küstennähe Bunkeröl verliert und die angrenzenden Gebiete verschmutzt und aufgrund von Wassereinbruch im Schiff beförderte Güter beschädigt werden, dann können die nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen geschützten Personen, die Schiffseigentümer, nach dem Bunkerölübereinkommen ihre Risiken begrenzen.
- 27 Sie werden in Entsprechung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens einen Fonds errichten. Der in diesen Fonds eingezahlte, nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen berechnete Betrag ist zugleich der Betrag, mit dem die geschützten Personen für alle Schäden, das heißt die Verschmutzungsschäden und die Güterschäden, haften. Die Ladungsbeteiligten und die Geschädigten der Verschmutzung werden überrascht sein, sich mit ihren Ansprüchen im gleichen Fonds wiederzufinden. Sie werden sich mit einer außerordentlich geringen Quote zufrieden geben müssen, da der gemäß dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtete Haftungsfonds in den wenigsten Fällen ausreichen wird, um alle entstandenen Schäden zu ersetzen. Die Ladungsbeteiligten und die Geschädigten der Verschmutzung werden also den allergrößten Teil ihrer Schäden selbst tragen und selbst versichern müssen.
- 28 Es bleibt abzuwarten, wie die Ladungsbeteiligten und die Geschädigten einer Verschmutzung diese (späte) Erkenntnis aufnehmen werden.

Amtshaftung aus der Ausstellung von Versicherungsbescheinigungen nach dem Bunkerölübereinkommen

Rechtsanwalt Dr. Axel Boës¹

I. Einleitung

Das Bunkerölübereinkommen sieht in Art. 7 Abs. 1 die Pflicht vor, die Haftung für Bunkerölschäden zu versichern oder eine sonstige finanzielle Sicherheit nachzuweisen². Die Vertragsstaaten des Bunkerölübereinkommens verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, dass alle in den Registern eines Vertragsstaates registrierten Schiffe sowie alle Schiffe, die Häfen in einem Vertragsstaat anlaufen, ob aus Vertragsstaaten oder nicht, eine Versicherung nach Art. 7 Abs. 1 des Bunkerölübereinkommens nachweisen (Art. 7 Abs. 11 und 12).

Zur Handhabung und vor allem Überprüfbarkeit dieser Pflicht stellen die Vertragsstaaten Versicherungsbescheinigungen aus. Die von einem Vertragsstaat ausgestellten Bescheinigungen werden von allen anderen Vertragsstaaten als Nachweis des Bestehens einer Versicherung akzeptiert und inhaltlich nicht mehr nachgeprüft (Art. 7 Abs. 9).

Dieser Beitrag widmet sich der Frage, ob bei Ausstellung der Versicherungsbescheinigung durch eine deutsche Behörde Amtshaftungsansprüche begründet werden können, wenn die Bescheinigung sich als falsch erweist, d.h., insbesondere wenn ein Versicherungsschutz bestätigt wird, der tatsächlich nicht oder nicht mehr besteht oder wenn die Behörde nachträglich Kenntnis vom Erlöschen der Versicherung erhält, ohne die Bescheinigung unverzüglich einzuziehen.

Da das Bunkerölübereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, gibt es naturgemäß keine Rechtsprechung zu dieser Frage. Auch zu dem in dieser Frage weitgehend identischen Ölhaftungsübereinkommen ist keine Rechtsprechung ergangen. Allerdings ist auch die Zahl der Bescheinigungen nach dem Ölhaftungsübereinkommen in der Vergangenheit sehr überschaubar gewesen³, so dass die Praxis wenig Gelegenheit hatte, sich mit diesen Bescheinigungen, noch weniger mit fehlerhaften Bescheinigungen, auseinander zu setzen.

Da das Bunkerölübereinkommen jedoch potentiell erheblich mehr Schiffe erfasst, ist für die Zukunft nicht auszuschließen, dass die Frage von fehlerhaften

¹ Der vorliegende Text ist die ausformulierte Fassung eines Vortrages, welcher am 25. Juni 2008 vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht in Hamburg gehalten wurde. Der Autor ist Rechtsanwalt bei Lebuhn & Puchta in Hamburg. Der Vortragsform folgend sind Fußnoten und Verweise sparsam gehalten.

² Im folgenden wird zur Entlastung des Textes nur von der Versicherung als dem praktisch bedeutendsten Fall gesprochen werden, die Gedanken betreffen jedoch ebenso die sonstige finanzielle Sicherheit.

³ Die Anzahl der bisher ausgestellten Bescheinigungen nach dem Ölhaftungsübereinkommen lag in den Jahren 2004 – 2007 jeweils bei 20-30 pro Jahr, Quelle: Jahresberichte des BSH unter www.bsh.de.

Versicherungsbescheinigungen praktisch einmal relevant wird. Darauf, ob in einem solchen Fall potentiell Amtshaftungsansprüche bestehen könnten, soll im Folgenden eingegangen werden.

II. Anspruchsvoraussetzungen der Amtshaftung

- 6 Nach § 839 BGB/Art. 34 GG setzt ein Amtshaftungsanspruch voraus, dass (i) ein Beamter in Ausübung eines öffentlichen Amtes handelt, (ii) hierbei schuldhaft eine drittbezogene Amtspflicht verletzt und (iii) hierdurch bei einem geschützten Dritten ein Schaden eintritt. Aufgrund von Art. 34 GG werden die – gemäß § 839 BGB gegen den handelnden Beamten gerichteten – Ansprüche auf die Körperschaft übergeleitet, für welche der Beamte gehandelt hat. Der Anspruch richtet sich damit immer gegen den Staat.

1. Ausübung eines öffentlichen Amtes

- 7 Zunächst sind die Kompetenzen im Zusammenhang mit der Ausstellung der Versicherungsbescheinigung zu klären.

a) Ausstellung und Widerruf der Versicherungsbescheinigung

- 8 Nach §§ 4, 6 der Ölhaftungsbescheinigungsverordnung (ÖlHaftBeschVO) ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig für Erteilung und ggfls. Widerruf der Versicherungsbescheinigung nach dem Bunkerölübereinkommen.
- 9 Die Versicherungsbescheinigung wird auf Antrag sowohl Schiffen, welche im deutschen Seeschiffsregister eingetragen sind ausgestellt, als auch Schiffen, welche deutsche Häfen oder das deutsche Küstenmeer anlaufen und die nicht im Register eines Vertragsstaats des Bunkerölübereinkommens eingetragen sind.
- 10 Gemäß § 4 ÖlHaftBeschVO besteht auf die Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung ein Anspruch, wenn die Voraussetzungen vorliegen. Das BSH kann also insbesondere auch bei Schiffen aus Drittstaaten die Ausstellung einer Bescheinigung nicht verweigern.

b) Einziehung der Versicherungsbescheinigung

- 11 Auch für die Einziehung der Versicherungsbescheinigung ist gemäß § 6 ÖlHaftBeschVO das BSH zuständig, auf die Voraussetzungen der Einziehung wird unten näher eingegangen werden.
- 12 Darüberhinaus besteht bei Schiffen, die im deutschen Seeschiffsregister eingetragen sind, nach § 3 Abs. 4 ÖISchG die Pflicht, das Schiffssicherheitszeugnis einzuziehen, wenn kein Versicherungsschutz nach dem Ölhaftungs- oder Bunkerölübereinkommen besteht. Das Schiffssicherheitszeugnis wird jedoch von der SeeBG ausgestellt und eingezogen.
- 13 Bei beiden Handlungen, sowohl der Ausstellung als auch dem Widerruf von Versicherungsbestätigung und Schiffssicherheitszeugnis handelt es sich ganz offensichtlich um die Ausübung eines öffentlichen Amtes.

Bezüglich einer möglichen Amtspflichtverletzung ist zu unterscheiden zwischen der Ausstellung einer Versicherungsbescheinigung, obwohl kein Versicherungsschutz besteht (2) und dem fehlenden Widerruf einer Bescheinigung, obwohl der Versicherungsschutz erloschen ist (3). **14**

2. Amtspflichtverletzung bei Ausstellung der Versicherungsbescheinigung

a) Pflicht zur Prüfung des Versicherungsschutzes

Nach Art. 7 Abs. 2 BunkÖIÜb „wird für jedes Schiff eine Bescheinigung darüber ausgestellt, dass eine Versicherung in Kraft ist, nachdem die zuständige Behörde sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Art. 7 Abs. 1 BunkerÖIÜb⁴ bestehen“. **15**

Schwächer formuliert dagegen das deutsche ÖISchG: „.... die Bescheinigung wird erteilt.... wenn [der Eigentümer] nachweist, dass eine den Vorschriften des Bunkerölübereinkommens entsprechende Sicherheit besteht, sofern nicht begründeter Anlass für die Annahme gegeben ist, dass der Sicherheitsgeber nicht in der Lage sein wird, seine Verpflichtungen zu erfüllen.“ **16**

Eine Amtspflicht, den Versicherungsschutz zu überprüfen und die Bescheinigung nur dann auszustellen, wenn Versicherungsschutz besteht, ist damit gegeben. **17**

Ein Sonderproblem stellt sich bei der Frage nach dem Umfang der Prüfungspflicht hinsichtlich der Person des Versicherers: Da das deutsche ÖISchG schwächer formuliert als das BunkerÖIÜbk würde es nach dieser Vorschrift ausreichen, das Bestehen einer Sicherheit festzustellen. Die Bonität des Versicherers oder Sicherheitengebers dürfte nur bei besonderen Anhaltspunkten geprüft werden. Bei ausländischen Versicherern darf das BSH sich auf die Auskunft des ausländischen Staates zur Bonität verlassen (Art. 7 Abs. 8). **18**

Praktisch dürfte sich dieser Unterschied nicht auswirken, da bei der Versicherung durch einen inländischen Versicherer dessen Leistungsfähigkeit im Grundsatz durch die Versicherungsaufsicht der BaFin⁵ überwacht wird. Weitere Prüfungshandlungen durch das BSH, welches hierfür weder ausgerüstet noch qualifiziert ist, zu verlangen, würde die Anforderungen überspitzen. Nur bei Sicherheitsleistung durch Nicht-Versicherungsunternehmen oder durch Versicherer, deren Leistungsfähigkeit im Herkunftsland nicht geprüft wird, dürften sowohl nach dem ÖISchG als auch dem Bunkerölübereinkommen weitere Prüfungshandlungen notwendig sein, um die Solvenz des Versicherers zu überprüfen. **19**

b) Drittbezogenheit

Fraglich ist, ob die Pflicht zur Prüfung des Bestehens einer Versicherung drittbezogen ist oder ob diese lediglich zum Schutz der Allgemeinheit oder der Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen dient. Aufgrund der Ausgestaltung **20**

⁴ Vorliegen von Versicherungsschutz bzw. Nachweis einer Sicherheitsleistung.

⁵ Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

der Versicherungspflicht und der staatlichen Bestätigung des Bestehens einer Versicherung lässt sich eine Parallele zum Recht der KFZ-Versicherung ziehen: Das Bestehen einer Versicherung ist Voraussetzung für die Zulassung eines KFZ (§ 1 PflichtVG/ § 3 Abs. 1 FZV⁶), die KFZ-Zulassungsstelle hat die Zulassung zu widerrufen, wenn ihr das Erlöschen der Versicherung angezeigt wird (§ 25 FZV). Die Rechtsprechung hat hierzu in einer Vielzahl von Entscheidungen ausgeführt, dass die entsprechende Pflicht drittbezogen ist, und insbesondere den Interessen derjenigen dient, denen durch ein KFZ Schäden zugefügt werden können und die für den Fall, dass eine Haftpflichtversicherung bestünde, die sich daraus ergebenden Ansprüche gegen den Versicherer realisieren könnten⁷.

- 21 Die Interessenlage ist bei der Versicherungsbescheinigung nach dem Bunker-ÖlÜbK gleichgelagert. Auch die Versicherungsbescheinigung ist die Voraussetzung dafür, dass das fragliche Schiff frei in allen Vertragsstaaten bewegt werden kann. Andere Vertragsstaaten können und müssen sich uneingeschränkt auf die Bescheinigung verlassen und haben insbesondere nicht das Recht, diese inhaltlich nachzuprüfen (Art. 7 Abs. 9). Lediglich bei Zweifeln an der Leistungsfähigkeit des Versicherers oder Sicherheitengebers kann ein Vertragsstaat den ausstellenden Vertragsstaat konsultieren (Art. 7 Abs. 9), nicht jedoch von sich aus die Versicherungsbescheinigung für ungültig erklären.
- 22 In Anbetracht dessen und der Zielrichtung des Bunkerölübereinkommens, „die Zahlung einer angemessenen, umgehenden und wirksamen Entschädigung für Schäden zu gewährleisten“ (Präambel), ist davon auszugehen, dass die Prüfung des Bestehens von Versicherungsschutz eine drittgerichtete Amtspflicht im Sinne des deutschen Amtshaftungsrechts ist.

3. Amtspflichtverletzung bei fehlendem Widerruf der Versicherungsbescheinigung

- 23 In der Rechtsprechung zur KFZ-Haftpflichtversicherung kommen Fälle, in denen bereits anfänglich kein Versicherungsschutz bestand, allerdings kaum vor. Auch bei der Ausstellung von Versicherungsbescheinigungen nach dem Bunker-ölübereinkommen ist es unwahrscheinlicher, dass eine Bescheinigung erteilt wird, obwohl von Anfang an kein Versicherungsschutz bestand, da in diesem Zeitpunkt das Bestehen des Versicherungsschutzes in der Regel durch Vorlage der sog. „Blue Card“ der P&I Clubs nachgewiesen wird. In Fällen anderer Sicherheitsleistung wird bereits aufgrund der Tatsache, dass diese ungewöhnlich sind, aufmerksamer geprüft werden.
- 24 Wesentlich relevanter dürften daher Fälle sein, in denen der Versicherungsschutz während der ursprünglich bescheinigten Dauer erlischt, sei es weil Prämien nicht gezahlt werden, Obliegenheiten verletzt werden, Gefahrerhöhungen vorgenommen oder der Versicherungsschutz aus anderen Gründen endet.

⁶ früher: § 29a StVZO.

⁷ BGH NJW 1971, 2222; BGH NJW 1982, 988; OLG Köln NJW-RR 1992, 1188.

Das Bunkerölübereinkommen gewährt einen gewissen Schutz gegen das vorzeitige Erlöschen von Versicherungsschutz, indem es in Art. 7 Abs. 6 bestimmt, dass die Versicherung frühestens drei Monate nachdem das Erlöschen der Behörde angezeigt worden ist, unwirksam werden darf. Für Schadensfälle nach Ablauf dieser Frist ist der Versicherer jedoch von der Leistungspflicht befreit. **25**

a) Amtspflicht zum Widerruf

Fraglich ist, ob eine Amtspflicht zum Widerruf von Versicherungsbescheinigungen besteht, wenn die Behörde Kenntnis davon erhält, dass der Versicherungsschutz erloschen ist. Für Schiffe, die im deutschen Register eingetragen sind, folgt aus § 3 Abs. 4 ÖLSchG die Pflicht der SeeBG, das Schiffssicherheitszeugnis einzuziehen. Für diese Schiffe ist die Amtspflicht damit klar im Gesetz geregelt. **26**

Das ÖLSchG enthält dagegen keine Vorschriften über die Einziehung der Versicherungsbescheinigung. Auch das Bunkerölübereinkommen regelt die Einziehung nicht direkt, setzt jedoch voraus, dass diese möglich ist, indem es in Art. 7 Abs. 3 lit. c bestimmt, dass die „ermächtigte Stelle die Befugnis zum Widerruf haben“ muss. Darüber hinaus verpflichtet Art. 7 Abs. 12 BunkerÖLÜb die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass alle Schiffe, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates anlaufen, Versicherungsschutz nachweisen. **27**

Die Umsetzung der Vorschriften in deutsches Recht sieht in § 6 ÖLHaft-BeschVO lediglich einen Ermessenstatbestand für die Einziehung der Versicherungsbescheinigung vor: **28**

„Das BSH kann eine Ölhaftungsbescheinigung einziehen, wenn

1. eine Voraussetzung für deren Ausstellung nicht gegeben war oder später wieder entfallen ist,
2. zur Erlangung der Ölhaftungsbescheinigung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht worden sind“.

Bei einer Ermessensentscheidung liegt dann eine Amtspflichtverletzung im Sinne des § 839 BGB vor, wenn die Entscheidung entweder die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschreitet (Ermessensüberschreitung), wenn von dem Ermessen in einer dem Zweck des Gesetzes widersprechenden Weise Gebrauch gemacht wird (Ermessensfehlgebrauch) oder wenn von einem Ermessen überhaupt kein Gebrauch gemacht wird (Ermessensunterschreitung)⁸. **29**

Soweit der Versicherungsschutz nachweislich erloschen ist und dies z.B. von der Versicherung der Behörde angezeigt wird, ist nicht ersichtlich, weshalb eine Entscheidung, die Bescheinigung nicht einzuziehen, ermessensgerecht sein sollte, da die Versicherungsbescheinigung zweifelsfrei falsch ist. Schwieriger wären aber Fälle zu beurteilen, die weniger eindeutig sind, weil beispielsweise aufgrund falscher Angaben die Höhe der Versicherung zu niedrig berechnet ist oder nachträgliche Zweifel an der Solvenz des Versicherers auftreten. In diesem Fall müss- **30**

⁸ MüKo-Papier § 839 BGB Rn. 198 m.w.N.

te die Behörde eine Ermessenentscheidung treffen, die aufgrund ihrer Tragweite, im Falle eines unberechtigten Widerrufs ebenfalls Amtshaftungsansprüche auslösen könnte.

- 31** Im Folgenden soll jedoch nur der Fall betrachtet werden, dass der Versicherungsschutz nachweislich erloschen ist und der Frage nachgegangen werden, ob eine Amtspflicht zur Einziehung besteht.
- 32** Aus den obenstehenden Verpflichtungen der Vertragsstaaten (Art. 7 Abs. 12) lässt sich ableiten, dass jedenfalls wenn ein Schiff, für welches eine deutsche Versicherungsbescheinigung ausgestellt ist, deutsche Hoheitsgewässer anläuft, eine Pflicht besteht, die Versicherungsbescheinigung zu widerrufen, das Ermessen ist damit auf Null reduziert.
- 33** Fraglich ist jedoch, ob eine solche Pflicht auch besteht, wenn ein Schiff mit einer deutschen Versicherungsbescheinigung fährt und dabei lediglich Drittstaaten anläuft. Wörtlich ist weder dem ÖSchG noch dem BunkerÖÜb eine Pflicht zu entnehmen, die Versicherungsbescheinigung zu widerrufen. Allerdings ist das Vertrauen in die Richtigkeit einer ausgestellten Bescheinigung hoch: Alle anderen Vertragsstaaten müssen die in einem Vertragsstaat ausgestellte Versicherungsbescheinigung akzeptieren, ein Recht zur Nachprüfung haben sie nicht (Art. 7 Abs. 9 BunkerÖÜb). Weiterhin hat nach Art. 7 Abs. 3 lit. a BunkerÖÜb der ausstellende Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der Bescheinigung zu garantieren und die hierfür notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Dieser Pflicht, die Richtigkeit der Bescheinigung zu garantieren, kann der ausstellende Staat nur dann nachkommen, wenn auch sichergestellt ist, dass nachweislich fehlerhafte Bescheinigungen eingezogen werden.
- 34** Auch für Schiffe aus Drittstaaten ist das Ermessen des BSH damit reduziert, wenn der Versicherungsschutz entfällt, muss die Bescheinigung eingezogen werden. Ein Versäumen dieser Einziehung stellt die Verletzung einer Amtspflicht dar.

III. Rechtsfolge: Schadensersatz

1. Höhe des Schadensersatzes

- 35** Schadensersatz muss in der Höhe geleistet werden, in der ansonsten Versicherungsschutz bestanden hätte, nicht etwa in unbegrenzter Höhe⁹. Dieser Grundsatz ergibt sich bereits daraus, dass die Geschädigten nicht etwa besser zu stellen sind als für den Fall, dass eine wirksame Versicherung bestanden hätte.

2. Anspruchsberechtigte

- 36** Anspruchsberechtigt sind in erster Linie die Geschädigten, d.h. diejenigen inländischen und ausländischen natürlichen und juristischen Personen, die bei Bestehen einer Versicherung hieraus leistungsberechtigt gewesen wären. Der Reeder, dessen Schiff trotz fehlenden Versicherungsschutzes fährt, ist nicht vom

⁹ vgl. BGH NJW 1990, 2615 zur KFZ-Haftpflichtversicherung.

Schutzbereich erfasst, da es in erster Linie ihm obliegt, den notwendigen Versicherungsschutz einzudecken.

Wohl aber wäre daran zu denken, den Versicherer in den Schutzbereich aufzunehmen, wenn dieser – aufgrund einer im Einzelfall anwendbaren Rechtsordnung – aus Rechtsscheinsgesichtspunkten trotz ordnungsgemäßer Anzeige des Erlöschens der Versicherung erfolgreich in Haftung genommen wird¹⁰.

IV. Fazit

In allen Fällen in denen eine Versicherungsbescheinigung nach dem Bunkerölübereinkommen ausgestellt wird, obwohl kein Versicherungsschutz besteht oder, nach Wegfall des Versicherungsschutzes, nicht eingezogen wird, lassen sich bei schuldhaftem Handeln der Behörde Amtshaftungsansprüche begründen. Eine entsprechende Amtspflicht, bei Ausstellung der Versicherungsbescheinigung die Voraussetzungen auch im Interesse potentiell geschädigter Dritter zu prüfen, ergibt sich aus dem ÖlSchadenGesetz und dem Bunkerölübereinkommen. Für die Begründung einer Amtspflicht zum Widerruf muss auf die Auslegung nach Sinne und Zweck zurückgegriffen werden, weil in Gesetz und Abkommen eine eindeutige Regelung fehlt und die ÖlHaftBeschVO nur eine Ermessensentscheidung eröffnet. Sinn und Zweck der jeweiligen Regelungen führen jedoch dazu, auch für die Einziehung der Bescheinigung eine drittschützende Amtspflicht anzunehmen, so dass auch in diesem Fall Amtshaftungsansprüche bestehen.

¹⁰ Für KFZ-Versicherung vgl.: NJW 1956, 867; NJW-RR 1992, 1188.

Die Gerichtsstandsregelungen sowie Anerkennung und Vollstreckung

Felix Dörfelt, LL.M. (Peppertine)¹

Das BunkerölÜ² erweitert die bestehende zivilrechtliche Haftung für Öl- 1
verschmutzungsschäden aus internationalen Übereinkommen. Dabei orientieren
sich die Regelungen bezüglich der Gerichtsstände sowie Anerkennung und Voll-
streckung an den übrigen Übereinkommen.³ Aus den Regelungen ergeben sich
zwei besonders interessante Fragen, auf die – im Rahmen dieser Gesamtdarstel-
lung – einzugehen sein wird.

I. Gerichtliche Zuständigkeit

Die Frage, wo man die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden 2
geltend machen kann, ist in Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ geregelt. Demnach sind für
Klagen bezüglich der Haftung aus dem Übereinkommen international aus-
schließlich die Gerichte des Staates zuständig, in denen die Verschmutzungss-
chäden entstanden oder die Schutzmaßnahmen getroffen wurden. Dabei regelt
das Übereinkommen nur die internationale Zuständigkeit und verpflichtet seine
Signatoren in Art. 9 Abs. 3 BunkerölÜ dafür zu sorgen, dass die Gerichte auch
örtlich und sachlich zuständig sind.

1. Internationale Zuständigkeit

Fraglich ist, wie sich das BunkerölÜ zu den anderen Übereinkommen mit 3
Regelungen für die internationale Zuständigkeit verhält, denen Deutschland
beigetreten ist. Die prominentesten dabei sind das BrüsselÜ⁴, welches nur noch
im Verhältnis zu Dänemark gilt, und das LugÜ⁵. Dabei gibt es jedoch keinen
Anwendungskonflikt, da Art. 57 Abs. 1 BrüsselÜ/LugÜ eine Regelung für sol-
che Fälle vorhält. Danach sind solche Übereinkommen vorrangig, die sich auf
ein besonderes Rechtsgebiet beziehen, auch wenn diese erst nach Inkrafttreten
der beiden Übereinkommen für die einzelnen Vertragsstaaten ihrerseits in Kraft

¹ Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Bucerius Law School am Lehrstuhl Prof. Dr. Thorn, LL.M.

² Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578).

³ ÖIHÜ 1992, ÖIFÜ 1992 und ÖIFÜProt 2003.

⁴ Übereinkommen vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1972 II S. 773; ABl. 1972 L 299 S. 32), in der Fassung des 4. Beitrittsübereinkommens vom 29. November 1996 (BGBl. 1998 II S. 1411; ABl. 1997 Nr. C 15 S.1), auch bekannt als EuGVÜ.

⁵ Übereinkommen vom 16. September 1988 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1994 II S. 2658, 3772).

treten. Problematisch ist das Verhältnis des BunkerölÜ jedoch bezüglich der Brüssel I-VO⁶.

a) Konflikt mit Brüssel I-VO

- 4 Die Brüssel I-VO enthält eine dem Art. 57 BrüsselÜ/LugÜ ähnliche Vorschrift in Art. 71 Abs. 1 Brüssel I-VO, jedoch räumt diese nur solchen Übereinkommen für besonderen Rechtsgebiete Vorrang ein, denen die Mitgliedstaaten bereits angehören. Die Brüssel I-VO ist am 1. März 2002 in Kraft getreten; das BunkerölÜ hingegen noch nicht. Somit hat die Brüssel I-VO Vorrang vor den Regelungen im BunkerölÜ. Dies ist auch konsequent, da nach ständiger Rechtsprechung des EuGH die Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Verordnung die Kompetenz verloren haben, völkerrechtliche Verpflichtungen einzugehen.⁷ Diese steht nunmehr der Gemeinschaft zu. Jedoch hat die Gemeinschaft keine Kompetenz hinsichtlich der materiellrechtlichen Regelungen des BunkerölÜ. Somit liegt diesbezüglich eine Kompetenzspaltung vor. Darüber hinaus sieht das BunkerölÜ nicht die Möglichkeit eines Beitritts von regionalen Wirtschaftsgemeinschaften vor.

aa) völkerrechtliche Befugnis zum Beitritt

- 5 Der Vorrang der Brüssel I-VO verhindert, dass Mitgliedstaaten dem BunkerölÜ beitreten können, ohne von Anfang an zu wissen, dass sie ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen aus den Übereinkommen nie erfüllen werden können. Die Gemeinschaft kann jedoch nicht selbst beitreten. Diese Pattsituation wurde durch die Entscheidung des Rates⁸ vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten zur Ratifikation des BunkerölÜ aufgehoben. Damit wurden die völkerrechtlichen Befugnisse der Mitgliedstaaten wieder hergestellt. *Ringbom* meint, dass darüber hinaus auch die Gemeinschaft selbst Mitglied des BunkerölÜ geworden ist.⁹ Dem ist jedoch nicht zuzustimmen, da der Rat in der Ermächtigungsentscheidung eindeutig darauf hinweist, dass die Gemeinschaft dem BunkerölÜ nicht beitreten kann.¹⁰ Somit ist die BRD lediglich ihrer wieder auf-

⁶ Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. 2000 L 12 S. 1), berichtigt ABl. 2001 L 307 S. 28, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 2245/2004 der Kommission vom 27. Dezember 2004 (ABl. 2004 Nr. L 381 S. 10).

⁷ AETR-Entscheidung, Rs. 22/70 (Kommission/Rat) Nr. 15-19; vorgeführt in den Open-Sky-Entscheidungen, Rs. C-467/98 (Kommission/Dänemark) Nr. 77-86; Rs. C-468/98 (Kommission/Schweden) Nr. 73-82; Rs. C-469/98 (Kommission/Finnland); Rs. C-471/98 (Kommission/Belgien) Nr. 90-99; Rs. C-472/98 (Kommission/Luxemburg) Nr. 83-92; Rs. C 475/98 (Kommission/Österreich) Nr. 92-101; Rs. 476/98 (Kommission/Deutschland) Nr. 103-112.

⁸ Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2002/762/EG) (ABl. 2002 Nr. L 256 S.7).

⁹ *Erik Ringbom*, Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 35 (2004), S. 1, 12.

¹⁰ Entscheidung des Rates vom 19. September 2002 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Gemeinschaft das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 („Bunkeröl-Übereinkommen“) zu unter-

gelebten völkerrechtlichen Kompetenz nachgekommen, als sie dem Übereinkommen beiträt.

bb) Anwendung der Gerichtsstandsregelung

Die Ermächtigung hat auch Auswirkungen auf den Anwendungsvorrang der Brüssel I-VO. Zwar wird die Möglichkeit die Regelung der internationalen Zuständigkeit nach Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ anzuwenden in der Ermächtigung nicht angesprochen, jedoch wird man dies in die Ermächtigung hineinlesen müssen.¹¹ Es wäre widersprüchlich, wenn die Gemeinschaft auf der einen Seite die Mitgliedstaaten ermächtigt und auffordert, eine völkerrechtliche Bindung einzugehen und ihnen gleichzeitig untersagt, den daraus resultierenden völkerrechtlichen Pflichten nachzukommen. Jedoch enthielt der erste Entwurf der Ermächtigung noch einen Vorbehalt, dass die gemeinschaftlichen Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit angewendet werden, sofern ein Verschmutzungsschaden in einem geografischen Gebiet eines Mitgliedstaates verursacht wird und der Beklagte seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat der EG hat.¹² Dieser Vorbehalt wurde letztlich nicht übernommen. Der Berichterstatter des Parlaments meinte, dass ein solcher Vorbehalt unschädlich sei, aber die Lage vielleicht unnötig verkompliziere.¹³ Folglich besteht kein Anwendungsvorrang der Brüssel I-VO hinsichtlich der Zuständigkeitsregelungen.

b) Zuständigkeitsregelung

Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ regelt nur die internationale Zuständigkeit und schreibt auf diesem Gebiet die ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte des Staates vor, in dem der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder die Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind. Dabei gilt diese ausschließliche Zuständigkeit auch für Schäden und Maßnahmen, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines Landes zu verorten sind.

2. Örtliche Zuständigkeit

Die örtliche Zuständigkeit ist nicht im BunkerölÜ geregelt. Sie bestimmt sich somit nach nationalem Recht bzw. anwendbarem Gemeinschaftsrecht. Sofern Gemeinschaftsrecht anwendbar ist, geht dies auch dann vor, wenn es nur die örtliche Zuständigkeit regelt.

a) bei Anwendbarkeit der Brüssel I-VO

Die Brüssel I-VO als vorrangiges Gemeinschaftsrecht regelt nur teilweise die örtliche Zuständigkeit mit. Wenn also der Beklagte seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat hat und somit die Brüssel I-VO nach Art. 2 Abs. 1 anwendbar ist,

zeichnen, zu ratifizieren oder diesem beizutreten (2002/762/EG) (ABl. 2002 Nr. L 256 S.7) Erwägungsgrund 4.

¹¹ So auch *Ramming*, *TranspR* 2007, 13, 15.

¹² Kommission KOM (2001) 675 (endgültig) S. 8.

¹³ Parlament A5-0201/2002 (endgültig) S. 8.

ergibt sich die örtliche Zuständigkeit aus einem Zusammenspiel von autonomen deutschen Recht und der Brüssel I-VO.

- 10** Als allgemeiner Gerichtsstand kommt immer das Gericht am Wohnsitz des Beklagten in Betracht. Diesbezüglich enthält die Brüssel I-VO keine Regelung der örtlichen Zuständigkeit, so dass sie sich aus §§ 12, 13 ff. ZPO ergibt.
- 11** Neben dem allgemeinen Gerichtsstand ist im Rahmen des BunkerölÜ vor allem der besondere Gerichtsstand der unerlaubten Handlung bedeutend. Nach Art. 5 Nr. 3 Brüssel I-VO ist hierfür das Gericht am Ort des schädigenden Ereignisses örtlich zuständig. Damit ist sowohl der Ort des Schadenseintritts als auch der Handlungsort gemeint.¹⁴
- 12** Äußerst relevant wird auch der Gerichtsstand für Versicherungssachen sein. Art. 9 Abs. 1 lit. b) i.V.m. Art. 11 Abs. 2 Brüssel I-VO erlaubte die Klage gegen den Versicherer am Wohnort des Geschädigten, sofern eine solche unmittelbare Klage zulässig ist.¹⁵ Dies ist gemäß Art. 7 Abs. 10 BunkerölÜ möglich. Somit eröffnet der besondere Gerichtsstand für Versicherungssachen innerhalb der Brüssel I-VO einen sehr „komfortablen“ Gerichtsstand am Wohnort des Klägers.
- 13** Fraglich ist, ob sich diese Wertung auch auf die vergleichbaren Gerichtsstände unter dem BrüsselÜ und LugÜ übertragen lässt. Dies wäre vor allem im Rahmen des LugÜ attraktiv, da viele Versicherungen ihren Sitz in der Schweiz haben. Zum BrüsselÜ heißt es ausdrücklich im Entstehungsbericht, dass es keine Bestimmung geben soll, die den Gerichtsstand des Wohnsitzes des Verletzten vorsieht.¹⁶ Zudem beruft sich der EuGH hauptsächlich auf den tatbestandlichen Ausbau von Art. 9 Abs. 1 lit. b) Brüssel I-VO. Dieser betrifft nicht die geltende Fassung des LugÜ. Jedoch wird sich die Rechtslage mit Inkrafttreten des LugÜ ändern.¹⁷ Das revidierte LugÜ wird voraussichtlich frühestens am 1.1.2010 in Kraft treten¹⁸ und übernimmt die geltende Fassung von Art. 9 Abs. 1 lit. b) Brüssel I-VO. Dann ist auch bei seiner Auslegung die Rechtsprechung des EuGH zu den entsprechenden Vorschriften der Brüssel I-VO entsprechend zu berücksichtigen.¹⁹ Somit wird ab Inkrafttreten des revidierten LugÜ auch ein Gerichtsstand für Direktklagen gegen Schweizer Versicherungen am Wohnort des Geschädigten gegeben sein.
- 14** Neben diesen besonders relevanten Gerichtsständen ist unter Umständen auch noch das Eingreifen weiterer besonderer Gerichtsstände denkbar, am wahrscheinlichsten der gemeinsame Gerichtsstand für mehrere Beklagte nach Art. 6 Nr. 1 Brüssel I-VO.
- 15** Die örtlichen Gerichtsstände der Brüssel I-VO sind abschließend. Gerichtsstände nach autonomem deutschem Recht sind nur anwendbar, wenn die Ver-

¹⁴ EuGH NJW 1977, 493 noch zu Art. 5 BrüsselÜ.

¹⁵ EuGH NJW 2008, 819 f.

¹⁶ *Jenard*, Bericht zum EuGVÜ vom 27.9.1968, ABl. 5.3.1979, Nr. C 59/32.

¹⁷ *Fuchs*, IPrax 2008, 104, 105.

¹⁸ Laut Aussage des Justizministeriums der Schweiz: www.bj.admin.ch

¹⁹ Art. 1 Protokoll 2 über die einheitliche Auslegung des Übereinkommens und den Ständigen Ausschuss.

ordnung selbst nicht eingreift, also der Beklagte seinen Wohnort nicht in einem Mitgliedstaat hat.

b) nach autonomem deutschem Recht

Bei Unanwendbarkeit der Brüssel I-VO kommen nach autonomem deutschem Recht ähnliche Gerichtsstände wie nach der Brüssel I-VO in Betracht. Jedoch weisen die Gerichtsstände entscheidende Unterschiede auf. Der gravierendste besteht bezüglich des allgemeinen Gerichtsstandes des Wohnsitzes nach §§ 12, 13 ff. ZPO. Jedoch ist in diesem Fall auch immer die Brüssel I-VO anwendbar, die nur wegen der fehlenden örtlichen Zuständigkeitsregel zurücktritt. Somit ist bei Nichtanwendbarkeit der Brüssel I-VO auch kein allgemeiner Gerichtsstand am Wohnsitz des Beklagten nach deutschem Recht gegeben. **16**

Somit tritt der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gemäß § 32 ZPO an vorderste Stelle. Dabei eröffnet dieser ebenso wie die Brüssel I-VO einen Gerichtsstand am Handlungs- und Erfolgsort. **17**

Im Gegensatz zur Rom I-VO ist ein Gerichtsstand am Wohnort des Geschädigten bei Direktklagen gegen Versicherer nicht vorgesehen. Jedoch eröffnet § 23 ZPO eine örtliche Zuständigkeit bei Beklagten, die in den Mitgliedstaaten keinen Wohnort haben. Dabei sind die Voraussetzungen an die Begründung des Gerichtsstandes gering. Insbesondere muss kein hinreichender Inlandsbezug vorliegen, wie er von der Rechtsprechung als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal eingeführt wurde,²⁰ da es sich hier lediglich um die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit handelt. Darüber hinaus könnte man diesen Inlandsbezug in der Bestimmung der internationalen Zuständigkeit durch Art. 9 Abs. 1 BunkeröÜ als gegeben ansehen. **18**

Im Ölschadenänderungsgesetz²¹ wird eine örtliche Zuständigkeit in § 6 Abs. 2 ÖISG eingeführt, die eine Klage vor Gerichten ermöglicht, in dessen Bezirken das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen ergriffen oder angeordnet worden sind. Dieser Gerichtsstand wird im Wesentlichen zum Gerichtsstand der unerlaubten Handlung parallel laufen, stellt aber auch eine Erweiterung dar. Insbesondere der Gerichtsstand, an dem Schutzmaßnahmen getroffen oder angeordnet worden sind, ist nicht vom deliktischen Gerichtsstand erfasst. Problematisch erscheint an dieser Regelung, dass sich die Anordnung von Schutzmaßnahmen nur schwierig lokalisieren lässt. Der Nachweis eines bestimmten Ortes kann, wenn die Anordnung mündlich/telefonisch erfolgte, beliebig sein. Somit kann das übliche Zuständigkeitsregime, mit der Behauptung, eine Anordnung von Schutzmaßnahmen beispielsweise von München aus gegeben zu haben, unterlaufen werden. Der Gesetzgeber wollte hierbei wohl vor allem den Verwaltungsbehörden entgegenkommen, denen eine solche Anordnung in der Regel obliegt. Darüber hinaus soll es laut Gesetzesbegründung auch die örtliche Zuständigkeit in Situationen gewährleisten, in **19**

²⁰ BGH NJW 1991, 3092 ff.

²¹ Gesetz zur Änderung des Ölschadensgesetzes und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2006, BGBl. 2006 I, S. 1461 ff.

denen Schutzmaßnahmen außerhalb der Hoheitsgewässer ergriffen worden sind, um Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer zu verhüten oder zu verhindern.²²

c) Zuständigkeit für Schäden in der AWZ

- 20 Insbesondere mit der Schaffung des Gerichtsstandes nach § 6 Abs. 2 ÖISG n.F. war der Gesetzgeber bei der Erfüllung seiner völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem BunkerölÜ sehr umsichtig. Jedoch scheint dem Gesetzgeber ein entscheidender Fall entgangen zu sein; die Regelung der örtlichen Zuständigkeit für Schäden in der ausschließlichen Wirtschaftszone.²³ Nach dem BunkerölÜ ist Deutschland international ausschließlich zuständig für Schäden, die in seiner ausschließlichen Wirtschaftszone²⁴ eingetreten sind. Hat jedoch weder der Schiffseigentümer noch der Versicherer seinen Wohnsitz in Deutschland noch einen Gerichtsstand des Vermögens in Deutschland, laufen die Gerichtsstände der unerlaubten Handlung und der Sondergerichtsstand nach § 6 Abs. 2 ÖISG n.F. leer. Diese Gerichtsstände regeln zwar die örtliche Zuständigkeit, diese ergibt sich letztlich erst aus dem Zusammenspiel mit den Organisationsgesetzen der Länder zur Festlegung der Gerichtsbezirke. Die jeweiligen Gerichtsbezirke enden jeweils an der seewärtigen Grenze des Küstenmeers.²⁵ Somit besteht keine örtliche Zuständigkeit hinsichtlich der ausschließlichen Wirtschaftszone.
- 21 *Ramming* hat dies in der Vergangenheit angemerkt und den Gesetzgeber zum Tätigwerden aufgefordert.²⁶ Diese Problematik ergibt sich nicht nur bezüglich des BunkerölÜ, sondern auch den Ölfonds und den Zusatzfonds auf Ersatz von Verschmutzungsschäden nach dem ÖIHÜ. Als Übergangslösung bis zum gesetzgeberischen Tätigwerden bietet sich eine Notzuständigkeit des LG Hamburg analog § 40a Abs. 1 Satz 2 AtomG an. Gemäß § 40a Abs. 1 Satz 2 AtomG ist das LG Hamburg für Schadensersatzklagen auf Grund des Pariser Übereinkommens oder auf Grund des Pariser Übereinkommens in Verbindung mit dem Gemeinsamen Protokoll, bei denen das nukleare Ereignis im Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland eingetreten ist, ausschließlich zuständig. Die Norm wurde geschaffen um Lücken der örtlichen Zuständigkeit bezüglich der ausschließlichen Wirtschaftszone zu schließen.²⁷ Somit besteht eine vergleichbare Interessenlage und die Voraussetzungen einer Analogie sind erfüllt. Problematisch erscheint allerdings, dass § 40a AtomG

²² Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ölschadensgesetzes und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften, Bundesdrucksache 16/737, S. 13.

²³ Siehe schon den Hinweis auf dieses Problem bei *Ramming*, TranspR 2007, 13, 17.

²⁴ Siehe die Proklamation vom 25. November 1994 über die Errichtung einer ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee und Ostsee (BGBl. 1994 II S. 3769) – zu den Grenzen der AWZ siehe <http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/ContisKarten/NordseeDeutscherFestlandssockelAWZ.pdf> (Nordsee) und <http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/ContisKarten/OstseeDeutscherFestlandssockelAWZ.pdf> (Ostsee).

²⁵ Zu den Details der gesetzlichen Regelungen siehe: *Ramming*, TranspR 2007, 13, 16.

²⁶ *Ramming*, TranspR 2007, 13, 18, der insgesamt für eine Zuständigkeitskonzentration für alle Schadensersatzklagen beim LG Hamburg plädiert.

²⁷ BT-Drucksache 16/9077 S. 19.

zwar schon verabschiedet,²⁸ aber noch nicht in Kraft getreten ist.²⁹ Jedoch hat sich der gesetzgeberische Wille für Lösung des Problems der örtlichen Zuständigkeit für die ausschließliche Wirtschaftszone hinreichend konkretisiert, da das Inkrafttreten nur vom Inkrafttreten des Protokolls vom 12. Februar 2004 abhängt. Die analoge Anwendung von § 40a AtomG ist somit eine gangbare Übergangslösung bis der Gesetzgeber im seerechtlichen Bereich tätig wird.

3. Zusammenfassung

Der Anwendungskonflikt mit anderen Übereinkommen und der Brüssel I-VO wurde gelöst: das BunkerölÜ geht vor. Auch die fehlende örtliche Zuständigkeit deutscher Gericht für Vorkommnisse in der ausschließlichen Wirtschaftszone lässt sich über eine Analogie zu § 40a AtomG zugunsten des LG Hamburgs lösen. 22

II. Anerkennung und Vollstreckung

Das Anerkennungs- und Vollstreckungsregime des BunkerölÜ ist häufig vernachlässigt worden, obgleich seine Regelungen interessante Besonderheiten aufweisen. 23

1. Anwendbarkeit

Bezüglich der Anwendungskonflikte im Geltungsbereich der Brüssel I-VO darf nach oben verwiesen werden – jedoch mit einer sehr entscheidenden Ausnahme: Nach Art. 2 der Ermächtigung des Rates erklären die Mitgliedstaaten den Vorbehalt, Entscheidungen untereinander weiterhin nach der Brüssel I-VO anzuerkennen und zu vollstrecken. Dieser Vorbehalt ist außerordentlich bedenklich, da er im BunkerölÜ nicht vorgesehen war und so die Mitgliedstaaten ihrer völkerrechtlichen Umsetzungsverpflichtung teilweise nicht nachkommen. Jedoch hat er über § 6a ÖISG n.F. Einzug in die bestehende Rechtslage gehalten. Demnach ist die Brüssel I-VO in Deutschland auf die Anerkennung und Vollstreckung von Urteile aus Mitgliedstaaten anwendbar. Für Urteile aus anderen Vertragsstaaten gelten jedoch die Regelungen des BunkerölÜ. 24

²⁸ § 40a AtomG wird eingeführt durch das Gesetz zur Änderung haftungsrechtlicher Vorschriften des Atomgesetzes und zur Änderung sonstiger Rechtsvorschriften, Bundestag-Drucksache 16/9077 noch nicht im BGBl. abgedruckt, da erst am 13.06.2008 verabschiedet.

²⁹ Dies ist auch in nächster Zukunft nicht zu erwarten, weil das Gesetz nach Art. 5 Abs. 1 erst an dem Tag in Kraft tritt, an dem das Protokoll vom 12. Februar 2004 zur Änderung des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Prtokolls vom 16. November 1982 nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt. Zur Zeit hat noch kein Staat das Protokoll unterzeichnet.

2. Besonderheiten

25 Die Regelungen der BunkerölÜ für die Anerkennung und Vollstreckung sind in internationalen Übereinkommen weit verbreitet, bergen jedoch einerseits die Gefahr von „Anerkennungstourismus“, da die Anerkennung in einem Vertragsstaat für die anderen Vertragsstaaten verbindlich ist, und gewährleisten andererseits keinen hinreichend Missbrauchsschutz, weil das deutsche Vollstreckungsverfahren weder eine Kontrolle des materiellen noch des prozessualen *ordre public* vorsieht.

a) Die Regelungen

26 Das Anerkennungsverfahren richtet sich nach Art. 10 Abs. 1 BunkerölÜ. Danach ist bei der Anerkennung zu prüfen, ob ein nach Art. 9 BunkerölÜ zuständiges Gericht gehandelt hat, das Urteil im Ursprungsstaat nicht mehr mit ordentlichen Rechtsmitteln angreifbar ist, das Urteil nicht durch betrügerische Machenschaften erwirkt und das Gebot des rechtlichen Gehörs eingehalten wurde. Eine allgemeine *ordre public* Kontrolle gibt es nicht, ist aber auch angesichts des vereinheitlichten Sachrechts größtenteils obsolet.³⁰

27 Die Regelung zur Vollstreckung von Entscheidungen findet sich in Art. 10 Abs. 2 BunkerölÜ. Demnach ist ein in einem Vertragsstaat anerkanntes Urteil in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Diese Förmlichkeiten dürfen eine erneute Entscheidung in der Sache selbst nicht zulassen.

b) Die Problematik

28 Das Regelwerk des BunkerölÜ lässt die Anerkennung in einem Vertragsstaat für alle anderen Vertragsstaaten ausreichen. Das anschließende Vollstreckungsverfahren beschränkt sich auf die Erfüllung von Förmlichkeiten. Der deutsche Gesetzgeber hat keine speziellen Vorschriften erlassen, welche die Förmlichkeiten der Vollstreckung von Urteilen basierend auf dem BunkerölÜ regeln. Demnach gelten die allgemeinen Regeln der §§ 722, 723 i.V.m. 328 ZPO. Damit dem gemäß ein Vollstreckungsurteil ergehen kann, muss es nach sich um eine nach § 328 ZPO anerkennungsfähiges Urteil handeln. § 328 ZPO sieht eine *ordre public* Kontrolle vor. Da nach dem BunkerölÜ die Anerkennung in einem Vertragsstaat für alle Vertragsstaaten gilt, entfällt diese Kontrolle.

29 Somit hat Deutschland sich im BunkerölÜ verpflichtet, ausländische Urteile zu vollstrecken, die keinerlei inländischer *ordre public* Kontrolle unterliegen. Die Gefahren, die sich aus dieser Regelung angesichts der Vertragsstaaten ergeben, liegen auf der Hand. Selbst innerhalb der EG sieht die Brüssel I-VO immer noch eine Kontrolle des materiellen und prozessualen *ordre public* in Art. 34 Nr. 1 vor. Weshalb solche im Rahmen des BunkerölÜ entbehrlich sein sollten, ist nicht ersichtlich.

³⁰ So schon BT-Drucks 7/2299 S. 64 zum identischen Ölverschmutzungsschädenübereinkommen.

Die fehlende Kontrolle des materiellen und prozessualen *ordre public* ist somit in zweifacher Hinsicht problematisch. Zum einen birgt diese Regelung die Gefahr von „Anerkennungstourismus“ : Da es nach geltendem Recht ausreicht, ein Urteil in einem der Vertragsstaaten anzuerkennen, wird sich früher oder später ein Staat herauskristalisieren, der am schnellsten ein BunkerölÜ-Urteil anerkennt und dabei an das Fehlen der Anerkennungsverweigerungsgründe die geringsten Anforderungen stellt. Dort werden dann in Zukunft alle Anerkennungsverfahren laufen. Das heißt auch praktisch für den Beklagten, dass er sich dem Ursprungs- oder Anerkennungsverfahren im Ausland stellen muss und nicht auf eine Verteidigung im Vollstreckungsverfahren bauen kann. **30**

Zum anderen entsteht dadurch eine Missbrauchsmöglichkeit. Ein durch Korruption erwirktes Urteil könnte in einem ebenso korrupten weiteren Staat anerkannt werden und müsste dann in Deutschland vollstreckt werden, auch wenn der *ordre public* Verstoß offensichtlich ist. Alles andere wäre eine Verletzung der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem BunkerölÜ. Angesichts der Diversität der Vertragsstaaten ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass mitunter ein Anerkennungsgericht eine andere Auffassung bezüglich der Vorliegens von Korruption oder der Anforderungen an die Wahrung des rechtlichen Gehörs haben wird als das später zuständige deutsche Vollstreckungsgericht. Diese Rechtslage ist äußerst unbefriedigend und wurde durch die unreflektierte Übernahme der Anerkennungs- und Vollstreckungsregelungen durch den deutschen Gesetzgeber begünstigt.³¹ **31**

c) Lösungen

Fraglich ist, ob *de lege lata* oder *de lege ferenda* eine Lösung dieser Situation in Übereinstimmung mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands möglich ist. Vorstellbar wäre es, die Vollstreckung von Urteilen nach dem BunkerölÜ von deren Anerkennungsfähigkeit nach Art. 10 Abs. 1 BunkerölÜ abhängig zu machen. **32**

Nach Art. 10 Abs. 2 BunkerölÜ kann die Vollstreckung von Förmlichkeiten abhängig sein, die Erfüllung der Anerkennungsvoraussetzungen könnte eine solche darstellen. Der deutsche Wortlaut erlaubt zwar lediglich „Förmlichkeiten“, dieser ist jedoch nicht offiziell.³² Jedoch spricht auch die Englische Version von „*formalities*“. Der Französische Wortlaut ist jedoch mit „*procédures*“ weiter. Entscheidend für die Auslegung ist jedoch Art. 10 Abs. 2 Satz 2 BunkerölÜ, welcher erklärt, dass diese Förmlichkeiten eine erneute Entscheidung in der Sache selbst nicht zulassen darf.³³ Somit ist der Begriff Förmlichkeiten weit zu verstehen und kann auch die Kontrolle des Vorliegens der Anerkennungsvoraussetzungen beinhalten, da auch dort eine erneute Entscheidung in der Sache selbst **33**

³¹ Siehe die lapidare Gesetzesbegründung zum ursprünglichen Artikel X des internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BT-Drucksache 7/2299 S. 64.

³² Gemäß Art. 20 BunkerölÜ sind der arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische Wortlaut gleichermaßen verbindlich.

³³ Englisch: „not permit the merits of the case to be re-opened“ Französisch: “ne sauraient autoriser une revision auf fond de la demande.”

nicht zugelassen ist. Eine solche Interpretation und Vorgehensweise widerspricht Art. 10 Abs. 2 Satz 1 BunkerölÜ, deshalb bleibt fraglich, ob sie letztlich mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen der BRD vereinbar ist, jedoch ist sie angesichts der Missbrauchsmöglichkeiten dringend geboten und eine sowohl *de lege lata* als auch *de lege ferenda* gangbare Lösung.

III. Fazit

- 34 Die Gerichtsstands- sowie Anerkennungs- und Vollstreckungsregelungen im BunkerölÜ sind der Normalfall in Internationalen Übereinkommen. Dennoch weisen sie einige Ungereimtheiten auf. Der Außenkompetenzkonflikt wurde zwar durch die Entscheidung des Rates gelöst, jedoch erfüllen die vorrangig anwendbaren Anerkennungs- und Vollstreckungsregelungen nach der Brüssel I-VO nicht die völkerrechtlichen Vorgaben des Übereinkommens. Zudem besteht eine Zuständigkeitslücke hinsichtlich Schäden, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands entstehen. Diese lässt sich vorläufig über eine Analogie zu § 40a AtomG schließen. Dennoch wären gesetzgeberische Aktivitäten in diesem Bereich wünschenswert. Die Anerkennungs- und Vollstreckungsregelungen sind schließlich deshalb bedenklich, weil keinerlei Überprüfung eines ausländischen Urteils im Vollstreckungsstaat mehr möglich ist. Ein gemeinsamer Justizraum, wie er innerhalb der EG vorhanden ist, besteht nicht, so dass es wünschenswert ist, wenn der Gesetzgeber klarstellend tätig wird und eine Überprüfung im Vollstreckungsverfahren einführt, welche den Inhalt des Anerkennungs-erfordernisse des BunkerölÜ hätte. Dies wäre wohl auch mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands aus dem Übereinkommen vereinbar.

Impressum

Schriftenreihe des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht e.V. 1887

Herausgeber: Dr. Jan-Thiess Heitmann

Vorstand: Dr. Inga-Schmidt-Syaßen (Vorsitzende)
Dr. Bernd Kröger (Stellvertretender Vorsitzender)

Redaktion: Dr. Jan-Thiess Heitmann

Anschrift: Deutscher Verein für Internationales Seerecht e.V.
Esplanade 6
20354 Hamburg
Postfach: 30 55 80
20317 Hamburg
Telefon: 040/35 09 7-219
Telefax: 040/35 09 7-211
E-mail: info@seerecht.de

Druck: Storck Verlag
Striepenweg 31, 21147 Hamburg
Tel.: 040/797 13 100, Fax: 040/797 13 112

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 89 S c h m i d t, Prof. Dr., Karsten
Die Partenreederei – Stiefkind des Unternehmensrechts?, 1996
- Heft 90 J a c o b s s o n, Måns
Internationales Schadenersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim
Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, 1998
- Heft 91 1 0 0 J a h r e
Deutscher Verein für Internationales Seerecht, 1998
- Heft 92 L a g o n i, Prof. Dr., Rainer und v o n B r e v e r n, Hartmut
Folgen des SAIGA-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs für die
Seeschifffahrt, 2000
- Heft 93 L o o k s, Dr., Volker
Rechtliche Auswirkungen des ISM Code, 2000
- Heft 94 R e m é, Dr., Thomas M.
Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 bis 1999, 2000
- Heft 95 K r a f t, Dr., Holger
Mediation – Die bessere Alternative zum streitigen Gerichtsverfahren? 2001
- Heft 96 v o n B o r r i e s, Nina
Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungs-
übereinkommen 1976, 2002
- Heft 97 A t a m e r, Dr., Kerim
Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, 2003
- Heft 98 H a s c h e, Dr., Christoph
Neueres Bergungsrecht, 2003
- Heft 99 L o o k s, Dr., Volker
Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und
in Hafenanlagen (ISPS Code) – Rechtliche Fragestellungen –
Die Schifffahrt im Visier des Terrors, 2004
- Heft 100 N i n t e m a n n, Thomas
Die Haftung von Freight, Demurrage & Defence
(*FD&D*) – Versicherungen nach deutschem Recht, 2005
- Heft 101 G a n s s a u g e, Dr., Niklas
Elektronische Dokumente in der Schifffahrt am Beispiel von
elektronischer Rechnung und elektronischem Konnossement, 2006
- Heft 102 S c h m i d t, Prof. Dr. Dres. h.c. Karsten
Gesetzliches Seehandelsrecht: Hat das HGB noch eine Zukunft?, 2006
- Heft 103 R a m m i n g, Dr. Klaus (Hrsg.)
Das Wrackbeseitigungsübereinkommen, 2008

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, A r b e i t s k r e i s I, 1985
- Heft 15 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, A r b e i t s k r e i s II, 1985
- Heft 16 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, A r b e i t s k r e i s III, 1985
- Heft 17 Die Protokolle von 1984 zum Ölhafungsübereinkommen von 1969 und zum
Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. G a n t e n, 1986