

Die beschränkbare Haftung im Seerecht nach §§ 486ff. HGB, HBÜ 1996

Dr. Henning Jessen, LL.M. (Tulane)¹

Die Befugnis eines Reeders bzw. Eigners eines Schiffes und anderer am Schiffsbetrieb aktiv beteiligter Personen, die eigene Haftung für alle Ansprüche aus einem bestimmten schädigenden Ereignis auf einen Höchstbetrag beschränken zu können, ist ein traditionelles Merkmal des internationalen Schiffrechts.² Dabei ist die Einstandspflicht der in dieser Weise Privilegierten grundsätzlich – keinesfalls aber quasi-automatisch – *beschränkbar*. Als Folge der Beschränkbarkeit der Haftung wird die Einstandspflicht der Betroffenen für einen einzelnen Anspruch auf einen verhältnismäßigen Betrag herabgesetzt. Internationale Basis der seerechtlichen Haftungsbeschränkung ist das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 (HBÜ 1976),³ in der aktualisierten Fassung des Protokolls von 1996 (HBÜ 1996).⁴ Die internationalen Vorgaben des HBÜ 1996 werden in Deutschland durch die §§ 486ff. HGB ergänzt und an einigen Stellen modifiziert. Soweit das HBÜ 1976/1996 in der nationalen Rechtsordnung direkt anwendbar ist, wenden staatliche Gerichte die entsprechenden HBÜ-Vorgaben grundsätzlich vorrangig an. Insgesamt handelt es sich um ein in sich geschlossenes, eigenständiges Gesamtsystem der Haftungsbeschränkbarkeit,⁵ das rechtsdogmatisch deutlich von anderen gesetzlichen Möglichkeiten der Haftungsbeschränkung (z.B. nach § 660 HGB) getrennt werden muss.

I. Historie und rechtssystematischer Zusammenhang

Die Beschränkbarkeit der Haftung für Seeforderungen zielt auf eine haftungsrechtliche Absicherung ab. Sie dient somit v.a. der Schaffung be-

¹ Der Autor besetzt an der Hochschule Bremen eine Stiftungsprofessur der Reederei Beluga Shipping und ist dort Leiter des „Internationalen Studiengangs Shipping & Chartering (ISSC B.A.)“.

² Siehe zuletzt ausführlich *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 181ff.

³ Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

⁴ Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790).

⁵ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 182.

triebswirtschaftlicher sowie versicherungsrechtlicher Vorhersehbarkeit. Als haftungsrechtliches Privileg existiert die Beschränkbarkeit der Haftung im Seehandelsrecht nahezu aller Staaten, wenn auch in regional und national unterschiedlicher inhaltlicher Ausgestaltung.⁶ Ihren gemeinsamen Ursprung haben die verschiedenen Systeme zur Beschränkung der Reederhaftung dabei im 17. Jahrhundert („Abandon-“, „Werthafungs-“, „Summenhaftungs-“, „Options-“ und „Exekutionssysteme“). Sie sind aufgrund internationaler Harmonisierungsschritte heute nicht mehr vollständig voneinander abgrenzbar, teilweise sind die verschiedenen Haftungsbeschränkungssysteme sogar umfassend ineinander übergegangen.⁷

- 3 Die für das deutsche Recht anwendbaren Regelungen basieren im Ausgangspunkt zunächst auf dem HBÜ 1976, das in Deutschland 1986 durch das 2. Seerechtsänderungsgesetz implementiert wurde.⁸ Anders als bei dem davor anwendbaren Brüsseler Übereinkommen von 1957⁹ fand die Umsetzung diesmal jedoch nicht mittels einer kompletten Einarbeitung in die deutsche Gesetzgebung statt. Das HBÜ 1976 wurde stattdessen für direkt anwendbar erklärt. Insofern wurde das HBÜ 1976 ohne weiteren Transformations- oder Umsetzungsakt Teil der deutschen Rechtsordnung.¹⁰ Die §§ 486 ff. HGB enthalten daher im Wesentlichen „nur“ Ergänzungsvorschriften zu den anwendbaren Regeln der Beschränkbarkeit der Haftung.¹¹
- 4 Das HBÜ 1976 bewirkte v.a. eine Aktualisierung der Haftungssummen und eine Anpassung an weitere rechtliche Entwicklungen, z.B. eine Übernahme der Tonnageberechnung nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969.¹² Mit dem HBÜ 1996 erfolgte zwanzig Jahre später eine erneute Anpassung an die Weiterentwicklung der Schiff-

⁶ Vgl. nur *Herber*, Seehandelsrecht, S. 208f.

⁷ *Rabe*, Seehandelsrecht, S. 55f.; *Rabe*, TranspR 2004, S. 146; *Passias*, Die Abwicklung von seerechtlichen Haftungsfällen mit Haftungshöchstsummen bei mehreren Geschädigten, S. 17ff.

⁸ Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) vom 25. Juli 1986 (BGBl. 1986 I S. 1120); vgl. *Rittmeister*, Das seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, S. 9ff.

⁹ Eingeführt durch das Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (1. Seerechtsänderungsgesetz) vom 21. Juni 1972 (BGBl. 1972 I S. 966, berichtet BGBl. 1972 I S. 1300).

¹⁰ *Herber*, S. 211; ausführlich zu den verschiedenen Beschränkungs- und Verteilungsverfahren *Rittmeister*, S. 55ff.

¹¹ Siehe z.B. *Eichhorst*, in: *Griggs/Williams/Farr*, Limitation of Liability for Maritime Claims, S. 245.

¹² BGBl. II 1975, S. 67; zu den Gründen der Ablösung des Brüsseler Übereinkommens durch das HBÜ 1976 vgl. insgesamt, *Richter*, DVIS B 13, S. 4 ff.

fahrt sowie v.a. an zwischenzeitliche inflationäre Entwicklungen, insbesondere wurden die Haftungshöchstsummen weiter deutlich erhöht. Das HBÜ 1996 trat am 13. Mai 2004 für Deutschland sowie für zunächst neun weitere Staaten in Kraft, nachdem diese das HBÜ 1976 gekündigt hatten.¹³ In der Fassung des Protokolls von 1996 hat das HBÜ mittlerweile 35 Vertragsstaaten, letzter beitretender Staat war – für dieses spezielle Rechtsgebiet nicht ganz unbedeutend – Griechenland.¹⁴ Damit verbleiben noch etwas über 50 Vertragsstaaten weiterhin bei den älteren Regelungen des HBÜ 1976. Deutschland ist nach Art. 9 Abs. 2 HBÜ 1996 aber nur noch gegenüber den Vertragsstaaten des HBÜ 1996 gebunden.

Dem Haftungsbeschränkungssystem für Seeforderungen nach dem HBÜ 1976/1996 können rechtssystematisch weitere Regelungen aus neueren Übereinkommen des internationalen maritimen Umweltschutzrechtes zugeordnet werden. Es handelt es sich hierbei nämlich ebenfalls um prinzipiell verschuldensunabhängige Gefährdungshaftungen. Die Ansprüche richten sich regelmäßig gegen den Eigentümer bzw. Betreiber risikobehafteter Anlagen, zu denen auch Seeschiffe zu zählen sind. 5

Mit dem Haftungsübereinkommen von 1992 für Tankschiffe (ÖIHÜ)¹⁵ besteht bereits ein in Deutschland national implementiertes Übereinkommen, das durch das Ölschadengesetz (ÖISG)¹⁶ weiter spezifiziert und hinsichtlich seiner Beschränkungswirkung in § 486 Abs. 2-3 HGB ausdrücklich aufgegriffen wurde. Außerdem ist seit dem 21. November 2008 das Bunkerölübereinkommen (BunkerölÜ) weltweit in Kraft getreten.¹⁷ Dieses Übereinkommen wurde bereits im Juli 2006 durch Deutschland ratifiziert und erhielt umgehend nationale Rechtswirkung. Das dagegen international 6

¹³ Siehe hierzu im Überblick *Czerwenka* TranspR 2004, 212.

¹⁴ Griechenland hat seine Ratifikationsurkunde am 06. Juli 2009 hinterlegt. Wirksam wird der griechische Beitritt zum 4. Oktober 2009. Auch andere „bedeutende“ Schifffahrtsnationen sind bereits Vertragsstaaten des HBÜ 1996, vgl. z.B. <http://imo.amsa.gov.au/public/parties//lmc96protocol.html>.

¹⁵ 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).

¹⁶ Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG) vom 30. September 1988 (BGBl. 1988 I S. 1770), zuletzt geändert durch Art. 65 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2415).

¹⁷ Bekanntmachung des BMVBS Nr.: 338/2008 vom 21. November 2008; Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) – siehe hierzu die Beiträge in *Ramming* (Hrsg.) DVIS A 104 sowie *Ramming* VersR 2007, 306 ff.; vgl. auch *Hasche*, Hansa 2008, Nr. 8, S. 112.

wohl derzeit nicht einigungsfähige und daher auch nicht in Kraft getretene HNS-Übereinkommen (HNS-Ü) hatte schließlich die Zielsetzung, das einheitliche System der internationalen zivilrechtlichen (Gefährdungs)-Haftung für Verschmutzungen der maritimen Umwelt zu vervollständigen.¹⁸

- 7 Außerdem ist insbesondere noch das Fondsübereinkommen von 1992 (FondsÜ)¹⁹ zu erwähnen, das grundsätzlich das Verfahren für die Errichtung eines Haftungsfonds und das sich daran anschließende Verteilungsverfahren festlegt. Zugunsten einer Spezifizierung bzw. aus Gründen der Einbeziehung der Ansprüche aus dem ÖIHÜ sowie der analogen Ansprüche aus dem Bereich der Binnenschifffahrt hat der Gesetzgeber für Deutschland hierzu speziellere Normen in Form der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVertO) erlassen.²⁰ Art. 14 HBÜ 1996 stellt in diesem Zusammenhang klar, dass sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren nach dem Recht des HBÜ-Vertragsstaates richtet, in dem der Fonds errichtet wird.

II. Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung

- 8 Es gilt der Grundsatz, dass die Haftung zunächst unbeschränkt ist, jedoch vom Beschränkungsberechtigten durch die Errichtung eines Haftungsfonds (international), durch ein nationales SVertO oder durch bloße Einrede (§ 487e HGB) beschränkt werden kann.²¹ Während die Einrede sich ausschließlich auf einen einzelnen Gläubiger bezieht, ist es Aufgabe der anderen beiden Formen, abgesehen von Einzelansprüchen, einen Ausgleich zwischen verschiedenen Anspruchsberechtigten zu schaffen.²²

¹⁸ 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).

¹⁹ Internationales Übereinkommen vom 27. 11. 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen von 1992) (IFC 92), BGBl. 1995 II 974.

²⁰ Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung) 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); *Herber*, S. 211f.; *Rittmeister*, S. 72ff.

²¹ *Herber*, S. 212; *Rittmeister*, S. 185ff.

²² *Rittmeister*, S. 65ff.

Um sich jedoch überhaupt wirksam auf die Beschränkbarkeit berufen zu können, muss dieses Privileg als Gestaltungsrecht vom Berechtigten geltend gemacht werden. Bleiben die Berechtigten oder der Berechtigte untätig, müssen sie weiterhin in vollem Umfange für die Ansprüche einstehen. Art. 1 Abs. 7 HBÜ 1996 bestätigt in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung nicht als Anerkennung der Haftung zu verstehen ist.²³ **9**

Alle genannten Instrumente sollen den Schuldner vor dem Zugriff der Gläubiger auf sein übriges Vermögen schützen, allerdings entfaltet der Haftungsfond diese Wirkung – auch nach dem HBÜ 1996 – nicht vollkommen uneingeschränkt.²⁴ In einem Verteilungsverfahren nimmt der Gläubiger dennoch grundsätzlich „nur“ mit dem der Höhe nach beschränkten Anspruch teil. Hieraus erhält er dann lediglich den Anteil, der auf diesen bereits beschränkten Anspruch entfällt. **10**

Die auf der Basis des HBÜ 1996 grundsätzlich beschränkbar sind Ansprüche sind zum einen Personenschäden (Tod, Körperverletzung). Zum anderen sollen Sachschäden (Verlust, Beschädigung) beschränkbar sein, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes bzw. mit Bergungs- und Hilfeleistungsarbeiten eintreten. Außerdem sind in die Regelungen insgesamt Ansprüche aus Verspätung bei der Seebeförderung von Gütern und Reisenden (inkl. Gepäck), wegen sonstiger Schäden aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte, aus der Beseitigung von Wracks und Schiffsladungen sowie aufgrund von (ggf. versuchten) Maßnahmen anderer als des Haftpflichtigen zur Abwendung bzw. Reduzierung von Schäden (beteiligte Dritte z.B. i.V.m. §§ 667ff. BGB)²⁵, ungeachtet der Schadensminderungspflicht des Geschädigten (z.B. aufgrund von § 254 BGB), mit einbezogen. **11**

Beschränkungsberechtigt sind grundsätzlich Schiffseigentümer und Retter/Berger sowie deren Hilfspersonen, sofern für deren Handeln grundsätzlich eingestanden werden muss. Im Falle eines gegen sie direkt gerichteten Anspruches sind aber auch andere, vom eigentlichen Schiffsbetrieb weiter „entfernte“ Personen berechtigt, ihre Haftung ggf. im gleichen Umfang wie unmittelbar am Schiffsbetrieb Beteiligte zu beschränken.²⁶ Beispielsweise steht das Recht auf Haftungsbeschränkung auch dem *Versicherer* einer **12**

²³ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 181f.

²⁴ Vgl. hier – allerdings noch zum HBÜ 1976 – *Rittmeister*, S. 67.

²⁵ *Rabe*, S. 98f.

²⁶ Vgl. zur Begründung des direkten Anspruches *Rabe*, S. 91.

durch das HBÜ 1996 privilegierten Person zur Verfügung, soweit für die betreffende Haftung tatsächlich Versicherungsschutz gewährt wird und ein direkter Anspruch gegen den Versicherer besteht, vgl. Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996, § 1 Abs. 2 S. 2 SVertO.²⁷

III. Wer ist zur Beschränkung der Haftung berechtigt?

- 13 Ausgangspunkt jeder Diskussion über den sachlichen und personellen Anwendungsbereich des HBÜ 1996 sollte Art. 15 (Kapitel IV) i.V.m. Art. 1 HBÜ 1996 sein. Gemäß Art. 15 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996 findet das Übereinkommen grundsätzlich dann Anwendung, wenn eine in Artikel 1 HBÜ 1996 bezeichnete „Person“ vor dem Gericht eines Vertragsstaats eine Beschränkung ihrer Haftung geltend macht oder im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats die Freigabe eines Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstands oder einer geleisteten Sicherheit betreibt.²⁸

1. Sachlicher Anwendungsbereich

- 14 Das Übereinkommen gestattet den HBÜ-Vertragsstaaten daneben in Art. 15 Abs. 2, 3 und *3bis* HBÜ 1996 in bestimmten Bereichen abweichende nationale Regelungen zu erlassen. Deutschland hat hiervon Gebrauch gemacht, wenn auch nur für einen begrenzten sachlichen Anwendungsbereich: Beispielsweise sieht Art. 15 Abs. 2 S. 1 lit. b) HBÜ 1996 für Schiffe, die weniger als 300 Tonnen Raumgehalt haben,²⁹ die Möglichkeit vor, „*besondere Vorschriften des innerstaatlichen Rechts*“ zu erlassen. Auf dieser Rechtsgrundlage ist in Deutschland die Beschränkung der Haftung bei kleinen Schiffen in § 487a HGB in besonderer Weise geregelt worden. Für ein Schiff mit einem Raumgehalt von bis zu 250 Tonnen wird gemäß § 487a HGB der nach Art. 6 Abs. 1 lit. b) HBÜ 1996 zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 500 Tonnen Raumgehalt geltenden Haftungshöchstbetrag festgesetzt. Durch diese besondere nationale Regelung soll in Deutschland eine übermäßige Belastung von Eigentümern kleiner Schiffe vermieden werden.³⁰

²⁷ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 187; *Rabe*, S. 91 (Rn 15).

²⁸ Dies galt so auch schon im HBÜ 1976, vgl. *Rabe*, S. 141; zur damit faktisch ausgesprochenen Beantwortung der Frage des anwendbaren Rechts (*lex fori*), vgl. *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 184f.

²⁹ Der Raumgehalt des Schiffes bezieht sich auf die Bruttoreaumzahl, vgl. hierzu den Verweis in Art. 6 Abs. 5 HBÜ 1996.

³⁰ *Rabe*, S. 153; *Eichhorst*, in: *Griggs/Williams/Farr*, S. 247.

Von der weiteren in Art. 15 Abs. 3 HBÜ 1996 genannten Möglichkeit, besondere innerstaatliche Regelungen der Haftungsbeschränkung für Ansprüche zu erlassen, die in Fällen entstehen, in denen die Interessen von Staatsangehörigen anderer Vertragsstaaten in keiner Weise berührt sind, hat Deutschland keinen Gebrauch gemacht. Das HBÜ 1996 knüpft ohnehin selbständig an, es gilt also unabhängig davon, welchem Recht der jeweils geltend gemachte Anspruch unterliegt.³¹ Ebenso wurden in Deutschland i.S.d. Art. 15 Abs. 3*bis* HBÜ 1996 keine höheren Haftungshöchstbeträge in Bezug auf die Haftung für Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes festgelegt. **15**

Insgesamt zeigt die geringe Anzahl nationaler Sonderregelungen, dass die direkt anwendbaren Vorgaben des HBÜ 1996 ganz offenbar einen angemessenen internationalen Interessenausgleich schaffen konnten. Dies verdeutlicht ebenso der inhaltlich begrenzte, durch Deutschland erklärte Vorbehalt, für den Art. 18 HBÜ 1996 die völkerrechtliche Ermächtigungsgrundlage ist: Die Haftung für Ansprüche nach Art. 2 (d) und (e) HBÜ 1996 wegen der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines Schiffes oder seiner Ladung unterliegt in Deutschland nicht der Beschränkung nach dem HBÜ 1996. Stattdessen gilt in Deutschland ausschließlich § 487 HGB und verdrängt für diesen speziellen Fall die Regelungen des HBÜ 1996 komplett.³² Der Grund für diesen Vorbehalt ist das Ziel eines rechtlich erweiterten Schutzes des *Staates* als oftmals auftretender Gläubiger derartiger „Rettungsansprüche“.³³ **16**

Vollständige sachliche Anwendungsausschlüsse gelten darüber hinaus direkt im HBÜ 1996 noch gem. Art. 15 Abs. 2 S. 1 lit. a) für Binnenschiffe, gem. Art. 15 Abs. 4 für Bohrschiffe (HBÜ 1996) sowie gem. Art. 15 Abs. 5 für Luftkissenfahrzeuge und schwimmende Plattformen. Eine ausdrückliche Unterscheidung zwischen gewerblich und nicht-gewerblich eingesetzten Seeschiffen existiert dagegen nicht.³⁴ Hier kann i.Ü. darauf hingewiesen werden, dass Artikel 7 EGHGB die analoge Anwendung des § 485 HGB und in der Folge auch die der §§ 486-487d HGB für Eigentümer von Nicht-erwerbsschiffen bestimmt. **17**

³¹ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 185.

³² Vgl. *Eichhorst*, in: *Griggs/Williams/Farr*, S. 246; § 487 HGB kommt aber nur zur Anwendung, wenn auf die Haftungsbeschränkung i.Ü. deutsches Recht anwendbar ist, siehe *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 184.

³³ *Rabe*, S. 151.

³⁴ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 184.

- 18 Im Übrigen bestehen hinsichtlich der Anwendbarkeit des HBÜ 1996 keine inhaltlichen Beschränkungen. Die Flagge des Schiffes oder die Staatsangehörigkeit bzw. der Ort des Geschäftssitzes des Gläubigers oder der zur Beschränkung der Haftung berechnigte Personen sind vollkommen irrelevant.³⁵ Der Ort des schädigenden Ereignisses ist ebenfalls gleichgültig, es ist also keinesfalls räumlich ein seevölkerrechtlicher Bezug zum Hoheitsgebiet oder zur Ausschließlichen Wirtschaftszone eines HBÜ-Vertragsstaates erforderlich. Genauso lässt sich dem HBÜ 1996 nicht entnehmen, dass seine Vorschriften nur gelten sollen, wenn die Haftung für Ansprüche beschränkt werden soll, die einem bestimmten Recht, z.B. dem eines HBÜ-Vertragsstaates oder dem desjenigen Vertragsstaates, in dem die Beschränkung geltend gemacht wird, unterliegen. Das HBÜ 1996 bleibt hier auch bei im Einzelfall entgegenstehendem nationalem Recht maßgeblich.³⁶ Dies erscheint sachlich angemessen, da für die HBÜ-Vertragsstaaten im Gegenzug die Möglichkeit besteht, nationale Vorbehalte nach Art. 18 HBÜ 1996 zu erklären oder besondere innerstaatliche Regelungen nach Art. 15 HBÜ 1996 zu erlassen.

2. Persönlicher Anwendungsbereich

- 19 Der Regelungsinhalt des HBÜ 1996 i.V.m. §§ 486ff. HGB dient primär dem Schutz des „Schiffseigentümers“ und „Bergers oder Retters“.³⁷ Vor allem diese Personen sollen zur Beschränkung der Haftung berechnigt sein (vgl. auch Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1996, § 1 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 und 2 SVertO).
- 20 Wer als „Schiffseigentümer“ in den Regelungsbereich des HBÜ fällt, wird durch Artikel 1 Abs. 2 HBÜ 1996 bestimmt. Gemäß der englischen Originalversion sind dies „owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship“. Obwohl die deutsche Übersetzung nicht rechtsverbindlich ist,³⁸ steht zumindest der (deutsche) Reeder als Schiffseigentümer hier nicht zur Diskussion. Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 nennt in der amtlichen deutschen Übersetzung noch den „Reeder und den Ausrüster“ des Schiffes. Dies lässt sich möglicherweise auf § 510 HGB zurückführen, da aus dieser Norm eine Gleichstellung des „Ausrüsters“ mit dem Reeder in Bezug auf das Verhält-

³⁵ Ibid., S. 185.

³⁶ Auch wenn z.B. in einem nationalen Recht ein anderer Höchstbetrag gilt, wenn für den betreffenden Anspruch die Haftung nicht beschränkt werden kann oder wenn dies aufgrund eines Verschuldens des Berechnigten ausgeschlossen ist, bleibt insofern das HBÜ vorrangig, vgl. *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 184.

³⁷ *Herber*, S. 214.

³⁸ Vgl. *Rabe*, S. 83.

nis zu Dritten folgt. Dennoch gibt es vergleichsweise zeitgemäßere Übersetzungen des Tatbestandsmerkmals „*manager and operator*“ aus der verbindlichen englischen Fassung: In der amtlichen deutschen Übersetzung von Art. III Abs. 4 (c) ÖIHÜ 1992 wird der „*manager or operator of the ship*“ nämlich übersetzt als „Ausrüster oder Betreiber des Schiffes oder einen mit der Betriebsführung Beauftragten“. ³⁹ Rabe weist in diesem Zusammenhang aber darauf hin, dass mangels anerkannter Definition theoretisch auch die Möglichkeit bestanden hätte, den Originalbegriff einfach unübersetzt wiederzugeben. ⁴⁰

Gemäß Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 kann auch ein Charterer ggf. seine Haftung beschränken (siehe § 1 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 und 2 SVertO). ⁴¹ Unter den Begriff „*charterer*“ lässt sich im Ausgangspunkt rechtlich eine Vielzahl denkbarer vertraglicher Variationen von Charterern subsumieren, z.B. Reise-, Zeit-, Bareboat-, Sub- sowie (Sub-)Teilcharterer. ⁴² In welchen Situationen ein Charterer aber konkret seine Haftung genauso wie ein Schiffseigentümer beschränken kann, unterliegt der Prüfung im Einzelfall – es existieren in diesem Zusammenhang Urteile englischer (Schieds-) Gerichte, in denen Charterern die haftungsrechtliche Privilegierung nach dem HBÜ 1976 verweigert wurde, weil eine Berufung hierauf – mangels Vergleichbarkeit mit der Position eines Schiffseigentümers – im Einzelfall rechtsmissbräuchlich erschien. ⁴³ Ein Charterer muss also eine Art „Quasi-Eigner“ sein. Nach einem neueren englischen Urteil kann aber dennoch von der Formulierung in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 begrifflich auch ein Slot-Charterer erfasst sein. ⁴⁴ **21**

Wenn auch in der rechtsverbindlichen englischen Originalfassung des HBÜ 1996 ausschließlich vom „*salvor*“ gesprochen wird, gewährt Art. 1 **22**

³⁹ Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 185.

⁴⁰ Rabe, S. 89.

⁴¹ Vgl. zum Begriff des „*charterer*“ in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996: Williams, Problematical areas in the current global limitation regime, in: Thomas, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, S. 280ff.

⁴² Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 185.

⁴³ *The Aegean Sea* [1998] 2 Lloyd's Rep. 39ff., vgl. hierzu insbesondere die zusammenfassende Darstellung bei von Borries, Neue englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976, DVIS A 96, S. 2f.; *CMA Djakarta* [2003] 2 Lloyd's Rep. 50ff. Ein entscheidendes Zitat aus dem letztgenannten Urteil lautet hier: „*To my mind, the ordinary meaning of the word "charterer" connotes a charterer acting in his capacity as such, not a charterer acting in some other capacity.*“

⁴⁴ *Metvale Limited v. Monsanto International SARL* [2009] 1 Lloyd's Rep. 246ff.; auch veröffentlicht in: HmbSchRZ 2009, S. 63 Nr. 18.

Abs. 1 und Abs. 3 S. 1 HBÜ 1996 in der amtlichen deutschen Übersetzung dem „Berger oder Retter“ ebenfalls das Privileg, seine Haftung beschränken zu können. Diese Möglichkeit wurde erstmals durch das HBÜ 1976 als Reaktion auf den Schadensfall der „*Tojo Maru*“ eingeführt.⁴⁵ Voraussetzung ist, dass der „*salvor*“ aus einer Tätigkeit zugunsten des Seeschiffes Dritten gegenüber ggf. für Schäden eintreten muss, vgl. Art. 2 Abs. 1 lit. a) und lit. c) HBÜ 1996. Nach Art. 1 Abs. 3 S. 2, Art. 2 Abs. 1 lit. d) und lit. e) HBÜ 1996 genügt hierbei jedes tatsächliche Handeln im Hinblick auf eine Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines verunglückten Schiffes oder verunglückter Ladung. Auf das Vorliegen einer konkreten Gefahr oder das Vorliegen der für die Entstehung eines Anspruches auf Berge- oder Hilfslohn maßgeblichen rechtlichen Kriterien kommt es dagegen nicht an.⁴⁶

23 National legt darüber hinaus § 485 HGB grundsätzlich fest, dass ein Reeder für einen Schaden eintreten muss, den z.B. ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Er begründet für sich genommen keine eigenständigen deliktischen Ansprüche, sondern bestimmt als bloße Zuordnungsnorm eine „*adjektivische Haftung des Reeders*“.⁴⁷ Teilweise wird sogar das Entstehenmüssen des Schiffseigentümers aufgrund bloßer bestehender vertraglicher Vereinbarungen befürwortet („*gewillkürtes Haftungsbeschränkungsrecht*“).⁴⁸ Dennoch beziehen die internationalen Vorgaben über die Haftungsbeschränkung durch Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 direkt auch diejenigen Personen mit ein, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer, Charterer oder „*salvor*“ eintreten muss. Dieser Personenkreis, zu dem alle selbständigen (natürlichen wie juristischen) Hilfspersonen zu zählen sind, ist für den Fall einer direkten Inanspruchnahme ebenfalls eigenständig berechtigt, sich auf die Beschränkung nach dem HBÜ 1996 zu berufen.⁴⁹

23 Ausreichend ist bereits, dass eine Haftung für das Verhalten der eingesetzten Hilfspersonen besteht, selbst wenn die durch Art. 1 Abs. 2-3 HBÜ 1996 direkt privilegierte Person eine eigenständige Beschränkung der Haf-

⁴⁵ Williams, S. 299.

⁴⁶ Rabe, S. 90; Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 186.

⁴⁷ Die Haftpflicht des Bordlotsen als handelnde Person muss dabei begründet sein, damit die Schadensersatzpflicht des Reeders hinzutreten kann, so dass Reeder und Bordlotse letztlich als Gesamtschuldner haften, vgl. insgesamt Edye, Die Haftung des Reeders für Dritt- und Umweltschäden beim Seetransport gefährlicher Güter, S. 142; Rabe, S. 63; Herber, S. 203f.

⁴⁸ Rittmeister, S. 19.

⁴⁹ Vgl. hierzu national auch § 1 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 SVertO.

tung noch überhaupt nicht geltend macht. Die Regelung soll – im Sinne des eingangs erwähnten „in sich geschlossenen Gesamtsystems“ – eine vollständige und lückenlose Beschränkbarkeit der Haftung sicherstellen. Andernfalls bestünde nämlich die Gefahr, dass die durch Art. 1 Abs. 2-3 HBÜ 1996 zwar privilegierten Personen über die Inanspruchnahme haftungsrechtlich nicht-privilegierter Hilfspersonen in Verbindung mit dem dann zu erwartenden Rückgriff im Innenverhältnis im Ergebnis doch in voller Höhe für Ansprüche einzustehen hätten.⁵⁰

Wie bereits eingangs erwähnt, erfasst Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 tatbestandlich auch den (Bord-)Lotsen, der seine Haftung dann selbst beschränken kann, wenn ein Schiffseigentümer oder „salvor“ nach dem anwendbaren Recht für das Verhalten des Lotsen einzustehen hat. Es kommt nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut des Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 darauf an, ob das Verhalten des Lotsen einem Schiffseigentümer oder dem Berger oder Retter nach dem maßgeblichen Recht zuzurechnen ist. In Deutschland existiert in diesem Zusammenhang mit § 487c Abs. 1 bis 3 HGB eine besondere innerstaatliche Vorschrift für den Bordlotsen. Mit dem später eingefügten § 487c Abs. 4 HGB (als rechtliche Konsequenz des § 9 Nr. 2 ÖISG) wurde die Sonderregelung auch für den nicht an Bord tätigen Lotsen erweitert.⁵¹ Ziel des deutschen Gesetzgebers war hier die Festlegung abweichender – geringerer – Haftungshöchstbeträge. Eine – ausdrücklich nicht im HBÜ 1996 enthaltene – autonome Sonderregelung des deutschen Rechts existiert abschließend mit § 487 d Abs. 2 HGB auch im Hinblick auf Personengesellschaften. Soweit eine solche zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist, steht auch jedem der persönlich haftenden Gesellschafter ein eigenes Recht zur Beschränkung der Haftung zu.⁵²

IV. Für welche Ansprüche kann die Haftung beschränkt werden?

Grunderfordernis der Beschränkbarkeit der Haftung ist die Existenz eines möglichen Anspruches (*Seeforderung*) gegen diejenige Person, die sich auf die Privilegierung berufen will. Das HBÜ 1996 und die ergänzenden Regelungen der §§ 486ff. HGB gelten dabei ausschließlich für Ereignisse

⁵⁰ Aus dem gleichen Grund sind auch die den Schiffsbetrieb ausführenden Personen bei nautischem Verschulden *nicht* zur eigenen Beschränkung der Haftung berechtigt, vgl. insgesamt Rabe, S. 90; Rittmeister, S. 18 f.; Herber, S. 49f.; Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 186.

⁵¹ Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 186.

⁵² Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 187, verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass aber ein eigenes Antragsrecht persönlich haftender Gesellschafter in § 1 Abs. 2 SVertO nicht vorgesehen ist.

im Zusammenhang mit *Seeschiffen*, vgl. Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996, andere Schiffsarten sind durch Art. 15 Abs. 2, 4-5 HBÜ 1996 ausgeschlossen (s.o.).

- 26** Ein zur Beschränkung berechtigendes Ereignis ist ein einheitlicher, zusammengehörender Lebenssachverhalt, der sich (1.) unter den Katalog des Art. 2 HBÜ 1996 subsumieren lässt und (2.) sachlich nicht durch Art. 3 HBÜ 1996 ausgeschlossen ist.⁵³ „Klassisches“ Beispiel ist hier die Schiffskollision, inklusive aller mit dem Zusammenstoß kausal zusammenhängenden Bergungsmaßnahmen sowie ggf. zusätzlich verursachter Verschmutzungsschäden oder Schäden Dritter.⁵⁴ Auf welcher Grundlage die Ansprüche beruhen, ist aber letztlich für die Anwendbarkeit der Vorgaben des HBÜ 1996 irrelevant (s.o.); dies unterstreicht insbesondere die Formulierung „*ungeachtet des Grundes der Haftung*“ in Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996. Gemäß Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996 kann es sich zudem um vertragliche, außervertragliche, Erst- oder Rückgriffsansprüche handeln.⁵⁵
- 27** Wie auch aus dem (Rück-)Versicherungsrecht bekannt, kann allerdings die sachlich-rechtliche Unterscheidung zwischen einem einzelnen Schadensereignis oder mehreren Schadensereignissen im Einzelfall sehr schwierig sein.⁵⁶ Dies ist jedoch im Detail eine betriebswirtschaftlich wichtige Frage, denn bei mehreren Ereignissen würden jeweils eigenständige Haftungshöchstbeträge gelten, so dass in der Summe mehr an die Geschädigten ausgezahlt werden müsste.⁵⁷
- 28** Die beschränkungsrechtlich relevanten Ansprüche werden in Art. 2 Abs. 1 lit. a)-(f) HBÜ 1996 enumerativ aufgezählt. Es handelt sich insgesamt um folgende Ansprüche:
- wegen Personen- bzw. Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eintreten (Art. 2 Abs. 1 lit. a) HBÜ 1996);
 - wegen Verspätungsschäden (Art. 2 Abs. 1 lit. b) HBÜ 1996);

⁵³ Williams, in: Thomas, S. 285; für die Kosten der Rechtsverfolgung gilt ergänzend § 486 Abs. 4 Nr. 2 HGB, *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 187; vgl. ergänzend auch Art. 7 Abs. 2 EGHGB)

⁵⁴ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 182.

⁵⁵ Siehe für ein Fallbeispiel (Falschangaben bei Vertragsverhandlungen): *von Borries*, DVIS A 96, S. 4f.

⁵⁶ Bestes Beispiel sind hier die (rück-)versicherungsrechtlichen Streitigkeiten, die im Nachlauf zu den Terroranschlägen vom 11. September 2001 zu der Frage geführt wurden, ob der Anschlag auf das World Trade Center „*one occurrence*“ (bzw. ein Ereignis „*arising out of one event*“) oder doch „*two occurrences*“ (bzw. „*events*“) war.

⁵⁷ Siehe hier weitere Nachweise bei *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 182, Fn 15.

- wegen sonstiger Schäden aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen (Art. 2 Abs. 1 lit. c) HBÜ 1996);
- 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 (Art. 2 Abs. 1 lit. d) HBÜ 1996);
- aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes (Art. 2 Abs. 1 lit. e) HBÜ 1996);
- einer anderen Person als des Haftpflichtigen wegen Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Schäden, für die der Haftpflichtige seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, abzuwenden oder zu verringern, sowie wegen weiterer durch solche Maßnahmen entstandener Schäden (Art. 2 Abs. 1 lit. f) HBÜ 1996).

Gemäß Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996 unterliegen die oben genannten Ansprüche auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn sie auf Grund eines Vertrags oder aus anderen Gründen als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden.⁵⁸ Dagegen ist die Beschränkung der Haftung gemäß Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996 hinsichtlich vertraglich vereinbarter Vergütungen für die in den Art. 2 Abs. 1 lit. d), e) und f) HBÜ 1996 angeführten Ansprüche ausgeschlossen. **29**

Zu den in Art. 3 HBÜ 1996 genannten *Ausschlussstatbeständen* gehören insbesondere: **30**

- Ansprüche aus „Bergung oder Hilfeleistung“, also insbesondere Ansprüche auf Bergelohn bzw. Sondervergütung, oder auf Große-Haverei-Beiträge (Art. 3 lit. a) HBÜ 1996);
- Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des ÖIHÜ 1992 (Art. 3 lit. b HBÜ 1996);⁵⁹
- Ansprüche wegen Nuklearschäden, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen (Art. 3 lit. c) HBÜ 1996);
- Ansprüche gegen die Schiffseigentümer eines Reaktorschiffes wegen nuklearer Schäden (Art. 3 lit. d) HBÜ 1996).

⁵⁸ von Borries, DVIS A 96, S. 4f.

⁵⁹ Eine Überschneidung mit Art. V und VI ÖIHÜ 1992 ist daher ausgeschlossen, weil nach Art. 3 lit. b) das HBÜ 1996 auf Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden schlechthin nicht zur Anwendung kommen kann.

- 31** Ausgeschlossen sind abschließend gemäß Art. 3 lit. e) HBÜ 1996 auch Ansprüche der Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes oder mit den Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben und Angehörigen sowie sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen.⁶⁰ Dieser Ausschluss bezieht sich auf Situationen, in denen ein Schiffseigentümer oder ein „*salvor*“ nach dem Recht, das für den Dienstvertrag zwischen ihm und den Bediensteten gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen höheren als den im HBÜ 1996 vorgesehenen Betrag beschränken kann (vgl. zu den Beträgen Art. 6 HBÜ 1996). Deutschland hat in seiner nationalen Rechtsordnung im Zusammenhang mit Art. 3 lit. e) HBÜ 1996 durch § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB eine klarstellende Sonderregelung im nationalen Recht geschaffen: Nach § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB ist nämlich eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche von Bediensteten dann ausgeschlossen, wenn für den Dienstvertrag deutsches Recht gilt.
- 32** Nach der in sich abschließenden Regelung des Art. 4 HBÜ 1996 entfällt das Recht zur Beschränkung der Haftung insbesondere dann, wenn dem Betreffenden *persönlich* ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist („*personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*“). Demnach müsste also eine Handlung oder Unterlassung zu bejahen sein, die von dem Betreffenden selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im nationalen deutschen Recht gilt mit § 487 d Abs. 1 HGB lediglich eine ergänzende Regelung für Gesellschaften.
- 33** Es sind bislang – weder nationaler noch auf internationaler Ebene – Fälle ersichtlich, in denen die Haftungsbeschränkung unter Berufung auf Art. 4 HBÜ 1976/1996 durch Ladungsinteressen durchbrochen wurde.⁶¹ Bereits das HBÜ 1976 hatte in diesem Zusammenhang die Haftungssummen – im Vergleich zum Vorgänger-Übereinkommen von Brüssel (1957, s.o.) – erhöht. Zum Ausgleich war eine Beschränkung der Haftungsdurchbrechung bewusst zugunsten eines „*almost indisputable right to limit [owners’] liability*“ erschwert worden.⁶² Faktisch reicht diese Erschwerung also bis an die Grenze der Unmöglichkeit, denn – zumindest nach englischem Rechtsver-

⁶⁰ Ausführlich zu diesem Ausschlussstatbestand: *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 187f.

⁶¹ *Rabe*, TranspR 2004, S. 146.

⁶² Siehe (zum HBÜ 1976) von *Borries*, DVIS A 96, S. 6; *Rittmeister*, S. 44.

ständnis – ist es für einen Anspruchsteller kaum möglich, neben den objektiv-technischen Begleitumständen einer möglichen Rücksichtslosigkeit auch noch die subjektiven Voraussetzungen von „recklessness“ (im Sinne einer bewussten Inkaufnahme eines spezifisch zu erwartenden Schadensverlaufs) beim Anspruchsgegner zu beweisen.⁶³

Allerdings ist es im HBÜ-Zusammenhang bislang (natürlich) noch nicht zu einer Konfrontation mit der in Deutschland höchstrichterlich vertretenen sekundären Darlegungs- und Beweislast des Frachtführers gekommen. Eine solche Überschneidung der Rechtsgebiete wäre derzeit wohl auch allenfalls in einem multimodalrechtlichen Kontext konstruierbar, jedenfalls aber würde in einer solchen Situation die international zu Art. 4 HBÜ vertretene Rechtsprechung dann eine restriktive Auslegung dieser Norm nahe legen. **34**

V. Welche Haftungshöchstbeträge sind maßgeblich?

Die nach Art. 1 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen können die Haftung für *alle* gegen sie gerichteten Ansprüche einer bestimmten Art auf einen Höchstbetrag beschränken. Hier sind insgesamt einige Parallelen zur Methodik des Insolvenzrechts erkennbar: Insbesondere werden gemäß Art. 12 HBÜ 1996 grundsätzlich *alle* Ansprüche, für die ein Höchstbetrag gilt, im Verhältnis ihrer Höhe zu der Summe aller Ansprüche aus dem Höchstbetrag *einmal* befriedigt. Dies bedeutet, dass ein Gläubiger keinesfalls von verschiedenen, zur Haftungsbeschränkung berechtigten Schuldnern jeweils den Höchstbetrag verlangen kann, bis seine Forderung erfüllt ist.⁶⁴ Außerdem ist die zeitliche Abfolge der Geltendmachung von Ansprüchen grundsätzlich irrelevant, vielmehr kommt die beschränkte Gesamthaftung *allen* zur Beschränkung berechtigten Personen gleichermaßen zugute. **35**

Die betreffenden internationalen Haftungshöchstbeträge wurden mit dem HBÜ 1996 insbesondere für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden deutlich angehoben. Sie lassen sich nach den Vorgaben des Art. 6 HBÜ 1996 im Einzelfall berechnen und sind nach Art. 8 HBÜ 1996 in „Sonderziehungsrechten“ (SZR) festgelegt. Bei der Bemessung der Haftungshöchstsummen wird einerseits nach der Art der Ansprüche und andererseits nach der Größe des Schiffes unterschieden.⁶⁵ **36**

⁶³ Vgl. von Borries, DVIS A 96, S. 8.

⁶⁴ Vgl. auch Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 182.

⁶⁵ Zum Vergleich mit dem HBÜ 1976 siehe den vergleichenden tabellarischen Überblick bei Czerwenka TranspR 2004, 213; vgl. auch: Eichhorst, in: Griggs/Williams/Farr, S. 247.

Eigentümer von Schiffen mit einem Raumgehalt	Haftungshöchstbetrag für Personenschäden nach dem HBÜ 1996	Haftungshöchstbetrag für Sachschäden nach dem HBÜ 1996
bis zu 250 to	2.000.000 SZR	500.000 SZR
bis zu 500 to	2.000.000 SZR	1.000.000 SZR
bis zu 2.000 to	2.000.000 SZR	1.000.000 SZR
über 2.000 to	2.000.000 SZR + 800 SZR / to von 2.001 - 30.000 to +600 SZR / to von 30.001 to - 70.000 to + 400 SZR / to über 70.000 to	1.000.000 SZR + 400 SZR / to von 2.001 - 30.000 to + 300 SZR / to von 30.001 – 70.000 to +200 SZR / to über 70.000 to

37 Die für Personen- und Sachschäden geltenden allgemeinen Haftungshöchstbeträge wurden durch das HBÜ 1996 für kleine Schiffe gegenüber den Werten des HBÜ 1976 im Durchschnitt versechsfacht. Für große Schiffe fiel die Anhebung im HBÜ 1996 moderater aus, jedoch wurden auch hier die Haftungshöchstbeträge im Vergleich zum HBÜ 1976 mehr als verdoppelt. Im Bereich der Passagierschäden, die sich nach der zulässigen Höchstzahl der Reisenden bemessen, wurden die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche nahezu vervierfacht.⁶⁶ Hier steht nach Art. 6 Abs. 1 lit. a) HBÜ 1996 ein Höchstbetrag für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung zur Verfügung, daneben existiert gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. b) HBÜ 1996 ein weiterer Höchstbetrag für sonstige Ansprüche aus Sachschäden.⁶⁷ Nach Art. 6 Abs. 2 HBÜ 1996 werden nicht befriedigte Restansprüche wegen Tod oder Körperverletzung in die sonstigen Ansprüche übernommen.

⁶⁶ Vgl. insgesamt zur verhältnismäßigen Anhebung *Czerwenka* TranspR 2004, 212; nach Art. 7 HBÜ 1996 ist hierbei z.B. ein neuer selbständiger Höchstbetrag für Ansprüche von Reisenden vorgesehen (= 175.000 SZR, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf), siehe auch § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 SVertO (Anspruchsklasse B); vgl. auch *Eichhorst*, in: *Griggs/Williams/Farr*, S. 248.

⁶⁷ Siehe auch § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 1 und Abs. 5, § 23 Abs. 3, § 30 SVertO (Anspruchsklasse A).

Die deutsche Regelung in § 487b HGB beruht auf der internationalen Ermächtigungsgrundlage des Art. 6 Abs. 3 HBÜ. Danach ist es möglich, durch besondere innerstaatliche Vorschriften zu regeln, dass Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen i.S.d. Art. 6 Abs. 1 lit. b) HBÜ 1996 haben sollen. Ein derartiger Vorrang kann aber nicht *vor* Restansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung nach Art. 6 Abs. 1 lit. a) HBÜ 1996 etabliert werden. Bei einem „salvor“ i.S.d. § 1 Abs. 3 HBÜ 1996, der nicht von einem Schiff aus arbeitet, oder der ausschließlich auf dem Schiff arbeitet, für das er Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste leistet, ist nach Art. 6 Abs. 4 HBÜ zur Berechnung der Haftungshöchstsumme ein Raumgehalt von 1.500 Tonnen zugrunde zu legen. 38

Wichtig ist v.a. die Erkenntnis, dass gemäß Art. 5, Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1, Art. 9 HBÜ der Höchstbetrag oder die Höchstbeträge für verschiedene Arten von Ansprüchen jeweils nur für Ansprüche aus *einem* Ereignis im beschränkungsrechtlichen Sinne gelten (vgl. auch die innerstaatlich geltende Ergänzung in § 487 Abs. 2 S. 2 HGB). Stehen sich Ansprüche des Gläubigers und des zur Beschränkung der Haftung Berechtigten gegenüber, die aus *demselben* Ereignis entstanden sind, können die Forderungen zunächst gegeneinander aufgerechnet werden. Gemäß Art. 5 HBÜ 1996 besteht dann ggf. noch ein Recht zur Beschränkung der Haftung für die ggf. verbleibende Differenzsumme. Soweit für verschiedene Anspruchsarten selbständige Höchstbeträge zur Verfügung stehen, werden diese jeweils ausschließlich an die Gläubiger der betreffenden Anspruchsart verteilt.⁶⁸ Mit Ausnahme der Regelung in Art. 6 Abs. 2 HBÜ 1996 können die betreffenden Gläubiger ansonsten grundsätzlich nicht auf Höchstbeträge Rückgriff nehmen, die für andere Anspruchsarten zur Verfügung stehen. 39

VI. Fazit

Die kurze Analyse der „global“ anwendbaren seerechtlichen Haftungsbeschränkung zeigt, dass dieses Instrument parallel zu gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und als Reaktion auf einzelne maritime Großschadensfälle inhaltlich angemessen weiterentwickelt wurde. Das HBÜ 1996 bildet derzeit einen vorläufigen, aber nicht notwendigerweise endgültig abschließenden Punkt des Innehaltens. Die in Art. 6 HBÜ vereinbarten Haftungshöchstsummen wurden auf währungstechnisch aktualisierte Beträge angehoben, die weder die maritime Wirtschaft zu stark belasten noch einen an- 40

⁶⁸ Ramming, HmbSchRZ 2009, S. 182.

gemessenen Interessenausgleich für Geschädigte verhindern. Daneben wurden vereinzelte Regelungslücken geschlossen. Insgesamt wird den HBÜ-Vertragsstaaten durch Art. 15 und Art. 18 HBÜ 1996 genügend rechtspolitischer Spielraum für ergänzende innerstaatliche Regelungen gelassen, um einzelne Interessen zu bedienen. Deutschland hat diesen rechtspolitischen Spielraum in den §§ 486ff. HGB moderat und lediglich punktuell genutzt, ohne die internationalen Vorgaben des HBÜ 1996 auch nur ansatzweise zu konterkarieren.

- 41 In den nächsten Jahren wird sich – bei derzeit 35 Vertragsstaaten des HBÜ 1996 – im Verhältnis zu den gegenwärtig noch ca. 50 bei den „alten“ Regelungen des HBÜ 1976 verbleibenden Staaten die stetige zahlenmäßige Verlagerung hin zu den modernen Regelungen des HBÜ 1996 fortsetzen. Man sollte diese Entwicklung nicht durch weitere Aktualisierungen des HBÜ 1996 stören. So stieß Anfang Oktober 2009 eine Initiative Australiens, im Rahmen der IMO eine neue Revision des HBÜ 1996 zu diskutieren, überwiegend auf Ablehnung der anderen IMO-Mitgliedstaaten. Allerdings verständigte man sich im IMO Legal Committee zumindest darauf, bis November 2010 über eine erneute Anpassung der Haftungshöchstsummen im Arbeitszeitraum bis 2011 zu diskutieren.⁶⁹ Zudem ist es richtig, dass das *Comité Maritime International* (CMI) verbleibende praktische Probleme im internationalen Seehandel und dem Recht der globalen Haftungsbeschränkung identifiziert und nach möglichen praktikablen Lösungswegen sucht. Die Aktivitäten konzentrieren sich hierbei derzeit auf mögliche Harmonisierungsschritte im Bereich derjenigen prozessualen Regeln, die sich auf die nationale Umsetzung der Art. 10-14 HBÜ 1976/1996 beziehen.⁷⁰ Hierbei sollte es jedoch möglichst bei einzelnen Handlungsempfehlungen i.S.v.

⁶⁹ Vgl. https://www.bimco.org/Members%20Area/News/General_News/2009/10/09_Legal_committee.aspx; das Schiff „*Pacific Adventurer*“ hatte im März 2009 in australischen Hoheitsgewässern und in schwerer See 31 Container verloren. In der Folge entstand auch ein schwerer Schaden an den Treibstofftanks. Insgesamt 270 Tonnen Bunkeröl traten aus und verursachten eine folgenreiche Ölpest vor der Küste von Queensland. Zum Zeitpunkt des Unfalls war Australien noch nicht Vertragspartei des BunkerölÜ (vgl. Fn 17), das wiederum auf die Haftungshöchstsummen des HBÜ 1996 verweist. Die ungewöhnlich schweren Umweltauswirkungen und die hohen Beseitigungskosten dieses Bunkerölaufalls, veranlassten die australische Regierung offenbar zu Ihrem Vorstoß im Forum der IMO.

⁷⁰ Siehe hierzu den Bericht von *Shaw*, JIML (14) 2008, S. 435f., zur letzten CMI-Konferenz in Athen 2008 („*Limitation of liability – procedural rules to harmonise practice*“); allgemein zu den prozessrechtlichen Vorgaben des internationalen Rechts: *Rittmeister*, S. 55ff.; zum anwendbaren deutschen Recht nach dem SVertO vgl. *Ramming*, HmbSchRZ 2009, S. 193ff.; *Eichhorst*, in: *Griggs/Williams/Farr*, S. 248f.

„*best procedural practices*“ bleiben, um die steigende internationale Akzeptanz des HBÜ 1996 nicht unnötig zu gefährden.

Die beschränkbare Haftung nach dem ÖIHÜ 1992 und dem HNS-Ü 1996

Dr. Elke Wietoska¹

Neben dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 („HBÜ“, 1
geändert durch das Protokoll 1996) gibt es speziell für Verschmutzungs-
schäden internationale Übereinkommen, die eine Haftungsbeschränkung
vorsehen. Diese sollen hier mit ihrem wesentlichen Inhalt dargestellt wer-
den.

I. Überblick

Die Haftungsbeschränkungsübereinkommen für Ölverschmutzungs- 2
schäden sind mit ihren Ergänzungsprotokollen bereits geltendes Recht. Das
sogenannte HNS-Übereinkommen ist hingegen noch nicht in Kraft getreten.

1. Geltendes Recht

In § 1 Ölschadensgesetz (ÖISG) wird unterschieden zwischen der Haf- 3
tung für Ölverschmutzungsschäden und der Haftung für Bunkerölver-
schmutzungsschäden.

a) Haftung für Ölverschmutzungsschäden

Nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 ÖISG² richtet sich die Haftung und Entschädi- 4
gung für Ölverschmutzungsschäden nach dem internationalen Ölhaftungs-
übereinkommen vom 27.11.1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölver-
schmutzungsschäden (nachfolgend „ÖIHÜ“)³. Es trat am 30. 5.1996 völker-
rechtlich in Kraft. Das HGB wurde entsprechend angepasst (§§ 486 Abs. 2
bis 5, 487 d und 487 e HGB). Ergänzend gelten das Fondsübereinkommen
von 1992 („ÖIFÜ 1992“) sowie das Zusatzfondsübereinkommen von 2003
(„ÖIFÜProt2003“)⁴.

¹ Blaum Dettmers Rabstein, Bremen.

² vom 30.9.1988, BGBl. 1988 I, 1770, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 14.10.2008 (BGBl. I 2008, 2070).

³ BGBl. 1994 II S. 1150, 1152 in der Neufassung vom 23.4.1996, BGBl. 1996 II, 670, geändert durch die Entschließung des Rechtsausschusses der IMO vom 18.10.2000, BGBl. 2002 II, 944.

⁴ Das ÖIHÜ ist auch Grundlage für die Ölhaftungsbescheinigungsverordnung vom 30.5.1996, BGBl. 1996 I, 707, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 14.10.2008 (BGBl. I 2008,

b) Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

- 5 Die Haftung und Entschädigung für Bunkerölverschmutzungsschäden richtet sich nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden⁵, § 1 Abs. 1 Nr. 2 ÖISG.
- 6 Das Bunkerölübereinkommen regelt eine besondere Einstandspflicht für Ölverschmutzungen, die durch Bunkeröl aus sonstigen Schiffen – d. h. aus Schiffen, die keine Öltanker oder Oil-Bulk-Ore (OBO)-Schiffe sind – verursacht werden. Das Übereinkommen wurde von Deutschland ratifiziert und trat hier 2008 in Kraft. Das Bunkerölübereinkommen weicht von den Haftungssystemen des ÖIHÜ und des HNS-Übereinkommens insbesondere insoweit ab, als dort keine Haftungshöchstgrenzen normiert werden.

2. Nicht geltendes deutsches Recht

- 7 Das HNS-Übereinkommen 1996 (HNS-Ü)⁶ regelt die Haftung und Entschädigung von Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See⁷. Es ist noch nicht in Kraft getreten.

II. ÖIHÜ 1992

- 8 Das ÖIHÜ 1992⁸ regelt sowohl die Haftungsgrundlage als auch die Haftungsbeschränkung.

2070) und die Ölmeldeverordnung vom 10.6.1996 zur Ermittlung der vom Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden nach dem Ölschadensgesetz beitragspflichtigen Ölmengen, BGBl 1996 I 812, zuletzt geändert durch Art. 36 des Gesetzes vom 21.12.2000 BGBl. 2000 I 1956, 1963. Ferner wird das ÖIHÜ auch in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung i. d. F. vom 23.3.1999, zuletzt geändert 23.11.2007, BGBl. 2007 I 2614 berücksichtigt.

⁵ BGBl. 2006 II S. 578.

⁶ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea = Internationales Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See.

⁷ Englischer Wortlaut in TranspR 1997, 450, deutsche Übersetzung in ABIEG 2002, L 337, 55 ff.

⁸ Auf die vor 1992 vereinbarten Übereinkommen (z. B. ÖIHÜ 1969 und ÖIFÜ 1971) soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden, da diese von Deutschland gekündigt wurden.

1. Anwendungsbereich

a) Sachlicher Anwendungsbereich

Das ÖIHÜ 1992 gilt für Ölverschmutzungen, die von Öltankern ausgehen⁹. Es ist auch für Oil-Bulk-Ore (OBO)-Schiffe anwendbar, wenn Öl als Bulkladung befördert¹⁰ wird sowie für Ölverschmutzungsschäden auf anschließenden Reisen, wenn nicht nachgewiesen ist, dass keine Rückstände mehr an Bord sind¹¹. 9

Ölverschmutzungsschäden sind alle Schäden, die auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl zurückzuführen und außerhalb des Schiffes eingetreten sind. Der abstrakte Umweltschaden ist nicht erstattungsfähig, nur der hieraus resultierende entgangene Gewinn und die Wiederherstellungskosten. Die Kosten von Schutzmaßnahmen und hieraus entstandene Verluste sind ebenfalls Verschmutzungsschäden. 10

Öl umfasst beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl oder Heizöl. Hierbei ist es unbeachtlich, ob es sich um Öl als Ladung oder als Brennstoff/Schmieröl handelt¹². 11

b) Räumlicher Anwendungsbereich

Damit das ÖIHÜ 1992 Anwendung findet, muss der Ölverschmutzungsschaden im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einschließlich seines Küstenmeeres¹³ oder in der Ausschließlichen Wirtschaftszone¹⁴ des Vertragsstaates eingetreten sein, Art. II a) ÖIHÜ 1992. Werden Schutzmaßnahmen anderswo ergriffen zur Vermeidung der vorgenannten Schäden, gilt das ÖIHÜ 1992 ebenfalls, Art. II b) ÖIHÜ. Das ÖIHÜ 1992 kommt unabhängig von der Staatszugehörigkeit des Schiffes zur Anwendung. Es umfasst also auch Ölverschmutzungsschäden, die von Schiffen aus Nichtvertragsstaaten ausgehen. 12

⁹ Art. I Nr. 1 Halbs. 1 und Nr. 5 ÖIHÜ 1992.

¹⁰ Es stellt sich demnach nicht die Frage, ob auch nicht gewerblich betriebene Schiffe, z. B. Sportfahrzeuge hierunter fallen, da Ölbeförderungen von hierzu gebauten Schiffen/Tankern durchgeführt wird.

¹¹ Art. I Nr. 1 Halbs 2. ÖIHÜ 1992.

¹² Das ausgetretene Öl kann daneben aber auch als Abfall zu betrachten sein, vgl. EuGH – C-188/07 vom 24.6.2008 „Mesquer“, vgl. zu dieser Entscheidung, dem Verhältnis zwischen den Haftungsbeschränkungsregeln und den abfallrechtlichen europarechtlichen Richtlinien sowie den daraus zu ziehenden Konsequenzen vgl. Zarth, in diesem Band, S. 151 ff.

¹³ Art. 2-32 SeerechtsÜ (BGBl. 1994 II, 1798 ff.).

¹⁴ Art. 55-75 SeerechtsÜ.

c) Persönlicher Anwendungsbereich

- 13** Nach Art. III Abs. 1 und 4 ÖIHÜ 1992, § 1 Abs. 1 Nr. 1 ÖISG haftet *nur* der Eigentümer des Schiffes zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses für alle durch sein Schiff verursachten Verschmutzungsschäden. Eigentümer ist der, wer im Schiffsregister als solcher eingetragen ist oder mangels Eintragung der, dem das Schiff gehört¹⁵. Wenn das Schiff einem Staat gehört, so wird die Gesellschaft, die das Schiff betreibt, als Eigentümer betrachtet (Art. I Nr. 3 S. 2 ÖIHÜ 1992). Das Übereinkommen gilt nicht für Kriegsschiffe oder sonstige Schiffe, wenn sie im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt sind.
- 14** Andere Personen, wie z. B. die Besatzung, der Lotse, der Charterer, der Manager oder der Berger, die mit den Schutzmaßnahmen beauftragte Person (jeweils einschließlich derer Bediensteten) sind von der Haftung nach diesem Übereinkommen generell ausgeschlossen¹⁶.
- 15** Die Reichweite des persönlichen Anwendungsbereichs war Gegenstand einer amerikanischen Entscheidung aus dem Jahre 2008. Streitig war die Frage, ob auch eine Klassifikationsgesellschaft sich auf den in Art. III Abs. 4 ÖIHÜ enthaltenen Haftungsausschluss berufen kann. Der US District Court Southern District of New York hat dieses in einem Verfahren bejaht¹⁷, dass von Spanien gegen das American Bureau of Shipping (ABS) wegen der Ölverschmutzungsschäden, die durch das Sinken des Öltankers „Prestige“ vor der spanischen Küsten entstanden waren, eingeleitet worden war. Der Vorwurf gegen ABS wurde darauf gestützt, dass die Eignung der „Prestige“ für Ölverschiffungen fahrlässig zu Unrecht bejaht und dem Tanker Klasse erteilt wurde.
- 16** Nach Auffassung des US-amerikanischen Gerichts ist ABS wie eine „Person, die ohne Mitglied der Besatzung zu sein, Dienste für das Schiff leistet“ (Art. III Abs. 4 Lit b ÖIHÜ) zu behandeln. Die Erteilung der Klasse wurde also als Dienst für das Schiff betrachtet¹⁸. Da somit der Anwendungsbereich des ÖIHÜ bejaht wurde, ist das Gericht ferner davon ausgegangen, dass Spanien die Klassifikationsgesellschaft ABS wegen der in Art

¹⁵ Art. I Nr. 3 S. 1 ÖIHÜ 1992.

¹⁶ Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992.

¹⁷ Urteil vom 2.1.2008 – 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE), ETR 2008, 300.

¹⁸ Bemerkenswert an der Entscheidung ist, dass das Gericht das ÖIHÜ zugrundegelegt hat, obgleich die Vereinigten Staaten nicht Vertragsstaat des ÖIHÜ sind. Es hat Spanien als Vertragsstaat des ÖIHÜ verpflichtet erachtet, das Übereinkommen zu berücksichtigen.

IX ÖIHÜ enthaltenen Zuständigkeitsregelung¹⁹ hätte in Spanien verklagen müssen und hat folglich die Klage abgewiesen.

Die Ausschließlichkeit der Reederhaftung gilt nicht, wenn bei den Dritten ein qualifiziertes Verschulden vorliegt²⁰. Das ÖIHÜ schließt ferner ein Rückgriffsrecht des Eigentümers gegenüber Dritten nicht aus²¹. **17**

2. Haftung, Haftungsbeschränkung und Versicherung

a) Haftung

aa) Voraussetzungen

Der Berechtigte²² muss lediglich darlegen und beweisen, dass er einen Verschmutzungsschaden erlitten hat, der durch Öl verursacht wurde („Ereignis“), welches von einem Schiff stammt und der in Anspruch Genommene zum Zeitpunkt des Ereignisses Schiffseigentümer i. S. d. ÖIHÜ 1992 war. **18**

Die Haftung ist verschuldensunabhängig, es handelt sich also um eine Gefährdungshaftung. **19**

bb) Ausschluss der Haftung

Der Schiffseigentümer haftet nicht für Schadensursachen, die ihren Ursprung außerhalb seiner Einflussosphäre haben. Nach Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 entfällt die Haftung, wenn einer der nachfolgenden Schadensursachen gegeben ist: Kriegshandlung, Feindseligkeit, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidbares und unabwendbares Naturereignis; eine Handlung/Unterlassung, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, z. B. terroristische Handlungen; sowie Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in der Wahrnehmung dieser Aufgaben. Diese besonderen Haftungsausschlussfälle muss der Schiffseigentümer nachweisen. **20**

¹⁹ s. hierzu unten II 5.

²⁰ Art. III Abs. 4 S. 2 a. E. ÖIHÜ 1992. Vgl. hierzu Horbach, in diesem Band, S. 85 ff.

²¹ Art. III Abs. 5 ÖIHÜ, zur Problematik, ob sich die Dritten auf haftungsbeschränkende Regelungen berufen können, vgl. Ramming, in diesem Band S. 99

²² D.h. derjenige, der den Schaden erlitten hat. Weil nur die geschädigten Personen genannt sind, scheidet nach Auffassung von Ramming (VersR 2007, S. 306, 312) die Drittschadensliquidation aus.

cc) Mitverschulden

- 21 Hat ein Mitverschulden des Geschädigten den Schaden mitverursacht, kann dieses entgegengehalten werden²³.

b) Haftungsbeschränkung

- 22 Der Schiffseigentümer kann seine Haftung für Ölverschmutzungsschäden der Höhe nach beschränken. Das ÖIHÜ 1992 enthält ein eigenes System der Haftungsbeschränkung. Die §§ 486 ff. HGB und das HBÜ 1996 gelten nicht (§ 486 Abs. 2 HGB, Art. III ÖIHÜ 1992). Darüber hinaus können grundsätzlich keine anderen Anspruchsgrundlagen herangezogen werden, Art. III Abs. 4 S. 1 ÖIHÜ 1992.

aa) Summe

- 23 Nach Art. III Abs. 1 ÖIHÜ 1992 und § 486 Abs. 2 HGB sowie Art. V ÖIHÜ 1992 kann die Haftung auf einen Höchstbetrag pro Ereignis beschränkt werden. Für ein Schiff von bis zu 5000 BRZ gilt der Grundbetrag von 4,51 Mio. SZR²⁴ (derzeit etwa 7 Mio. US\$/5 Mio. Euro). Der Haftungshöchstbetrag steigt mit der Schiffsgröße²⁵, wobei den Geschädigten maximal 89,77 Mio SZR (entsprechend ca. 140 Mio. US\$/ 100 Mio. Euro) als Haftungsmasse für Ansprüche unter dem ÖIHÜ 1992 zustehen.

bb) Ausschluss

- 24 Auf die Haftungsbeschränkung kann sich der Schiffseigentümer nicht berufen, wenn ein qualifiziertes Verschulden von ihm selbst vorliegt, Art. V Abs. 2 ÖIHÜ 1992. Ein solches ist gegeben, wenn der Eigentümer entweder mit der Absicht, solche Schäden herbeizuführen gehandelt hat oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten werden, gehandelt wurde.

cc) Fonds

- 25 Voraussetzung für die zulässige Berufung auf die Haftungsbeschränkung ist, dass der Eigentümer für den Gesamtbetrag seiner Haftung einen Fonds bei dem nach Art. IX ÖIHÜ 1992 zuständigen Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle eines der Vertragsstaaten errichtet. Anders als

²³ Art. III Abs. 3 ÖIHÜ 1992.

²⁴ 1992 waren es noch 3 Mio. SZR.

²⁵ Der Haftungshöchstbetrag steigt jeweils um 631 SZR pro BRZ.

beim HBÜ kann demnach die Haftungsbeschränkung nicht im Wege der Einrede geltend gemacht werden.

Der Fonds wird entweder durch Hinterlegung des Betrages oder durch Vorlage einer Bankgarantie oder einer anderen nach den Rechtsvorschriften des Vertragsstaats, in dem der Fonds errichtet wird, zulässigen und für ausreichend erachteten Garantie errichtet²⁶. Die Verteilung unter den Geschädigten erfolgt im Verhältnis der Höhe der nachgewiesenen Forderungen²⁷. Ist ein solcher Fonds errichtet, kann gegen andere Vermögenswerte des Schiffseigentümers nicht vorgegangen werden und sind etwaige Sicherheiten/Arreste freizugeben, wenn der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, welches den tatsächlich auch verwendbaren Fonds verwaltet²⁸. **26**

c) Versicherung oder sonstige Sicherheit

Ist ein Schiff in einem Vertragsstaat des ÖIHÜ 1992 registriert und befördert es mehr als 2.000 t Öl, muss der Reeder für seine Haftung in Höhe des maßgeblichen Haftungshöchstbetrages eine Versicherung schließen oder eine Sicherheit²⁹ vorhalten, Art. VIII Abs. 1 ÖIHÜ 1992. **27**

Über die Sicherheit wird eine Bescheinigung ausgestellt³⁰, die von dem Schiffseigentümer auf Fahrten an Bord mitzugeben ist. Ohne die Bescheinigung kann die Beförderung/Umschlag der Ladung untersagt werden. Ein Vertragsstaat hat Sorge dafür zu tragen, dass auch Schiffe aus Nichtvertragsstaaten für die Zeit ihres Aufenthaltes im Geltungsbereich ihrer Gesetze die erforderliche Versicherung eingedeckt haben, wenn sie mehr als 2.000 t Öl als Bulkladung befördern, Art. VII Abs. 11 ÖIHÜ. In Deutschland ist dieses in § 2 Abs. 1 ÖISG geregelt. Somit können also auch Reeder aus Nichtvertragsstaaten in die Pflicht genommen werden. **28**

Einem in Deutschland eingetragenen Seeschiff, welches die erforderliche Sicherheitsbescheinigung in Deutschland nicht mit sich führt, ist das Schiffssicherheitszeugnis zu entziehen. Zuständig ist hierfür in Deutschland die See-Berufsgenossenschaft. **29**

²⁶ Art. V Abs. 3 ÖIHÜ.

²⁷ Wobei eine Zahlung an den Geschädigten zu einem Rechtsübergang/Eintrittsrecht führt, Art. V Abs. 5 und VI ÖIHÜ.

²⁸ Art. VI Abs. 2 ÖIHÜ; vgl. aber zu den rechtlichen Problemen der Wirkungen einer Fondserichtung bei Auslandsbezug i. E. Rittmeister, in diesem Heft, S. 73 ff.

²⁹ Z. B. Bürgschaft einer Bank. In der Praxis wird die Sicherheit in Form einer P&I-Garantie beigebracht.

³⁰ Ein Muster ist dem ÖIHÜ 1992 beigelegt.

- 30 Gesichert sind die Ansprüche der Berechtigten gegen den Schiffseigentümer. Der Geschädigte hat einen Direktanspruch gegen diese Versicherung oder den Sicherungsgeber. Wenn diese verklagt werden, können sie sich auf die Haftungsbeschränkung berufen, auch wenn der Eigentümer das nicht kann. Ferner können dieselben Einreden wie vom Eigentümer erhoben werden. Sie können sich jedoch nicht auf dessen Insolvenz berufen. Letztlich kann die Einrede geltend gemacht werden, dass der Eigentümer den Schaden selbst vorsätzlich verschuldet hat, Art. VII Abs. 8 ÖIHÜ.

3. Ausschluss des Anspruchs, Verjährung und Klageerhebung

- 31 Die Ansprüche erlöschen nach Art. VIII ÖIHÜ, wenn nicht binnen drei Jahren nach Eintritt der Schäden bzw. sechs Jahren nach dem Ereignis Klage erhoben wird. Es handelt sich um eine Ausschlussfrist, weshalb die Vorschriften zur Hemmung, §§ 203 ff. BGB im Falle der Anwendbarkeit deutschen Rechts nicht greifen. Zur Fristwahrung muss demnach ein gerichtliches Verfahren (gegebenenfalls bei Vereinbarung ein Schiedsgerichtsverfahren) eingeleitet werden³¹.
- 32 Die 3-Jahres-Frist beginnt mit dem Eintritt des Verschmutzungsschadens (auch nach dem Ereignis möglich). Um zu einer zeitlichen Zäsur zu kommen, regelt das ÖIHÜ darüber hinaus, dass alle Ansprüche spätestens sechs Jahre nach dem Ereignis³² erlöschen.

4. Fonds

a) ÖIHU 1992

- 33 Die Haftungsbeschränkung erfolgt durch die Errichtung eines Haftungsfonds über den Gesamtbetrag seiner Haftung, Art. V Abs. 3 ÖIHÜ 1992. In Deutschland sind die Bestimmungen der SVertO maßgeblich (§ 487 e Abs. 1 HGB, § 1 Abs. 1 SVertO). Nicht erforderlich ist im Gegensatz zum Fonds nach dem HBÜ, dass ein gerichtliches Anspruchsverfahren anhängig ist, Art. V Abs. 1 und 2 ÖIHÜ, § 1 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 SVertO.
- 34 Neben dem Haftungsfonds nach dem ÖIHÜ 1992 stehen dem Geschädigten bei Vorliegen der Voraussetzungen zwei weitere Fonds für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden zur Verfügung:

³¹ Streitverkündung, Mahnbescheid etc. reichen nicht, da § 204 BGB nicht gilt, Ramming, VersR 2007, S. 306, 314.

³² Bei mehreren Ereignissen ist das zeitlich erste Ereignis maßgebend.

b) ÖIFÜ 1992

Zeitgleich mit dem ÖIHÜ 1992 wurde das Internationale Übereinkommen vom 27.11.1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden beschlossen (ÖIFÜ 1992)³³. **35**

aa) Struktur

Der danach einzurichtende Ölfonds ist eine besondere juristische Person mit eigener Verwaltungsstruktur³⁴, die mit Sitz in London tätig ist. Der Ölfonds hat eine Versammlung und ein von einem Direktor geleitetes Sekretariat. Die Versammlung setzt sich aus allen Vertragsstaaten des Übereinkommens zusammen. **36**

bb) Deckungsumfang

Der Ölfonds deckt Schäden aus Ölverschmutzungen, für die entweder der Reeder nicht haftet oder für die – nach Ausschöpfung der dem Geschädigten zumutbaren Maßnahmen – keine Zahlung weder vom Reeder noch vom Sicherungsgeber erlangt werden kann. Darüber hinaus sollen Schäden, die die Höchsthaftung des Eigentümers übersteigen, gedeckt werden. **37**

Die maximal zu leistende Entschädigung für ein einzelnes Ereignis ist derzeit auf 203 Mio. SZR beschränkt, Art. 4 Abs. 4 a ÖIFÜ 1992 (Summe aus den nach dem ÖIHÜ 1992 und dem ÖIFÜ 1992 zu zahlenden Beträge). Der zur Verfügung stehende Betrag wird so aufgeteilt, dass jeweils das Verhältnis zwischen dem festgestellten Anspruch und dem Entschädigungsbetrag, den der Geschädigte erhält, für alle Geschädigten dasselbe ist. **38**

cc) Beiträge

Die Beiträge zu dem Ölfonds werden nach Art. 10 Abs. 1 ÖIFÜ für jeden Vertragsstaat von allen Personen erbracht, die mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtiges Öl in Häfen oder Umschlagplätzen im Hoheitsgebiet dieses Staates über den Seeweg erhalten haben und beitragspflichtiges Öl in Anlagen erhalten haben, welches über den Seeweg empfangen wurde (beitragspflichtig ist aber nach Art. 10 Abs. 1 ÖIFÜ nur die erste Empfangnahme in einem Vertragsstaat nach seiner Löschung in dem Nichtvertragsstaat. **39**

³³ Es gilt in der Neufassung vom 23.4.1996, BGBl. 1996 II 685, geändert durch die Entschließung LEG.2(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18.10.2000, BGBl. 2002 II, 947.

³⁴ Art. 2 Abs. 2 ÖIFÜ 1992.

- 40 Diese Beitragspflicht kann von dem Vertragsstaat übernommen werden, wenn er dieses bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklärt, Art. 14 ÖIFÜ. In Deutschland wurde hiervon kein Gebrauch gemacht. Vielmehr hat der Eigentümer als Meldepflichtiger gemäß § 5 Abs. 2 ÖISG, § 2 Abs. 1 Ölmeldeverordnung jeweils zum 28. Februar eines Jahres die erforderlichen Angaben zu machen.

dd) Sonstiges

- 41 Die Regelungen zum räumlichen Anwendungsbereich entsprechen denen des ÖIHÜ 1992³⁵.
- 42 Es besteht keine Einstandspflicht des Fonds, wenn der Verschmutzungsschaden die Folge von Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg oder Aufstand war oder durch Öl verursacht wurde, das aus einem Kriegsschiff oder einem nicht gewerblich genutzten Schiff, welches einem Staat gehört, ausgeflossen ist. Ferner ist der Fonds nicht zur Zahlung verpflichtet, wenn der Geschädigte nicht nachweisen kann, dass der Schaden Folge eines Ereignisses ist, in das ein oder mehrere Schiffe verwickelt waren³⁶.
- 43 Der Fonds kann sich ebenfalls auf ein Mitverschulden des Geschädigten berufen³⁷. Die Ausschlussfrist beträgt drei Jahre ab Schadenseintritt, längstens sechs Jahre ab Schadensereignis.

c) ÖIFÜProt2003

- 44 Das ÖIFÜ 1992 wurde ergänzt durch das Protokoll vom 16.5.2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden³⁸. Hintergrund waren das Auseinanderbrechen des Tankers „ERIKA“ vor der französischen Küste im Dezember 1999 und des Tankers „PRESTIGE“ an der galizischen Küste im November 2002. Hierbei kristallisierte sich heraus, dass die Fondssumme des ÖIFÜ 1992 nicht ausreichte. Dieser Zusatzfonds ist ebenfalls eine besondere juristische Person mit eigener Verwaltungsstruktur und ist in Personalunion mit dem Ölfonds in London ansässig.
- 45 Der Zusatzentschädigungsfonds greift, wenn der Fonds nach dem ÖIFÜ 1992 nicht ausreicht. Nach Art. 4 ÖIFÜProt 2003 steht ein Betrag von 750 Mio. SZR zur Verfügung. Dieser Fonds wird aus den Beiträgen der Emp-

³⁵ S. o. II 1 b.

³⁶ Art. 4 Abs. 2 ÖIFÜ 1992.

³⁷ Art. 4 Abs. 3 ÖIFÜ 1992.

³⁸ BGBl. 2004 II 1291.

fänger des beitragspflichtigen Öls gefüllt, Art. 10 – 15 ÖIFÜ 1992 und Art. 10 – 15 ÖIFÜProt 2003, § 5 ÖISG, wie auch die Vertragsstaaten einen Mindestbeitrag zu zahlen haben.

Zahlungen erfolgen auf festgestellte Ansprüche. Hierunter versteht man Ansprüche, die vom Fonds von 1992 anerkannt oder durch eine verbindliche gerichtliche Entscheidung festgestellt wurden und für den in voller Höhe Entschädigung gezahlt worden wäre, wenn nicht die Begrenzung des ÖIFÜ 1992 angewendet worden wären. **46**

5. Durchsetzung der Ansprüche

Die internationale Zuständigkeit für Klagen ergibt sich aus Art. IX ÖIHÜ. Danach sind Klagen grundsätzlich in dem Vertragsstaat zu erheben, in welchem die Verschmutzungsschäden eingetreten oder die Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind³⁹. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus den nationalen Regelungen⁴⁰, wobei in Deutschland § 6 Abs. 2 ÖISG die Zuständigkeit im Bezirk des schädigenden Ereignisses oder des Ortes der Verschmutzungsschäden oder Schutzmaßnahmen regelt. **47**

Eine Klage gegen den Fonds nach dem ÖIFÜ 1992 ist bei einem Gericht geltend zu machen, das nach dem ÖIHÜ 1992 für Klagen gegen den Eigentümer zuständig ist. Wenn das Gericht zu einem Staat gehört, das zwar Vertragsstaat nach dem ÖIHÜ 1992, nicht jedoch des ÖIFÜ 1992 ist, so kann die Klage auch am Sitz des Fonds erhoben werden. Darüber hinaus ist der Geschädigte berechtigt, dem Fonds in einem Verfahren nach dem ÖIHÜ 1992 den Streit zu verkünden, Art. 7 Abs. 6 ÖIFÜ 1992. **48**

Eine Klage gegen den Fonds nach dem ÖIFÜ 1992 gilt als ein vom selbst Geschädigten gegen den Zusatzfonds geltend gemachter Anspruch. Der Anspruch gegen den Zusatzfonds erlischt nur, wenn der Anspruch gegen den Fonds von 1992 erlischt, Art. 6 ÖIFÜProt 2003. **49**

III. Bunkeröl-Übereinkommen

Bereits 1969 wurde die Hälfte aller Ölverschmutzungsschäden durch andere Schiffe als Tankschiffe verursacht. Nach dem Unfall der „PALLAS“ wurden auch in Deutschland die Forderungen nach international einheitlichen Regelungen für solche Schäden lauter. Im Jahre 2000 wurde seitens **50**

³⁹ Zu den Einzelthemen, auch im Zusammenhang mit den gemeinschaftsrechtlichen Zuständigkeitsvorschriften vgl. Ramming, TranspR 2007, S. 13 ff.

⁴⁰ Im Geltungsbereich der EuGVVO (EG-Verordnung 44/2001) ist auf diese zurückzugreifen.

des IMO-Rechtsausschusses ein Entwurf vorgelegt, der 2001 in London auf der von der IMO einberufenen Diplomatischen Konferenz verabschiedet wurde. Über das ÖISG ist das BunkerölÜ seit 2008 anwendbar.

- 51** Es beruht auf den Grundentscheidungen der verschuldensunabhängigen Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden seitens des Schiffseigentümers (Prinzip der Gefährdungshaftung), einer Versicherungspflicht für Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ mit Direktanspruch gegen den Versicherer über die Summe, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung beschränken darf (die dem Haftungsbetrag nach dem Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen - HBÜ - entspricht⁴¹), sowie darauf, dass Klagen nur in Vertragsstaaten erhoben werden können, in denen der Ölverschmutzungsschaden entstanden ist oder Maßnahmen ergriffen wurden.
- 52** Weil das Bunkerölübereinkommen selbst keine Haftungsbeschränkungsregeln enthält, sondern lediglich auf die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung verweist (Art. 6 BunkerölÜ), wird auf den weiteren Inhalt des Übereinkommens hier nicht vertiefend eingegangen⁴².

IV. Resthaftung des Schiffseigentümers bei Ölverschmutzungsschäden

- 53** Haftet der Schiffseigentümer für Ölverschmutzungsschäden nach dem ÖIHÜ 1992, so ist diese abschließend, es sei denn ein qualifiziertes Verschulden von ihm selbst liegt vor. Andere Anspruchsgrundlagen kommen demnach grundsätzlich nicht in Betracht⁴³.
- 54** Haftet der Schiffseigentümer für Ölverschmutzungsschäden nach dem Bunkerölübereinkommen, können Schadenersatzansprüche ebenfalls nur auf Grundlage dieses Übereinkommens und nicht auf anderen Grundlagen geltend gemacht werden. §§ 823 ff. BGB sind deshalb nicht anwendbar, ebenso wenig wie Art. 2 Abs. 1, Art. 3 und 4 Abs. IÜZ, §§ 734, 735, 736 Abs. 1 und 485 HGB. Etwas anderes gilt auch hier nur im Falle seines qualifizierten Verschuldens.
- 55** Fraglich ist, was gilt, wenn der Anwendungsbereich weder des ÖIHÜ 1992 noch des Bunkerölübereinkommens eröffnet ist. Bei einem Ölver-

⁴¹ S. hierzu Jessen, in diesem Heft, S. 1 ff.

⁴² Zum Bunkerölübereinkommen vgl. i. Ü. DVIS Heft 104, Hrsg. Ramming, 2009.

⁴³ Zur Frage einer möglichen umwelt-/abfallrechtlichen Haftung vgl. die „Mesquer“-Entscheidung des EuGH – C-188/07 vom 24.6.2008 sowie Zarth, in diesem Heft, S. 157, Rn 16 ff.

schmutzungsschaden i. S. d. Art. I Nr. 6 ÖIHÜ (der aber z. B. außerhalb des räumlichen Anwendungsbereiches des ÖIHÜ eingetreten ist) sieht § 486 Abs. 3, 2. Alt. HGB vor, dass die Haftung nach dem HBÜ von den dort in Art. 1 HBÜ genannten Personen beschränkt werden kann.

Werden Ansprüche gegen andere Personen als den Eigentümer geltend gemacht, so sollen diese ihre Haftung ebenfalls nach dem HBÜ beschränken können, soweit sie in den persönlichen Anwendungsbereich des HBÜ fallen, § 486 Abs. 3, 1. Alt. HGB. Zu beachten ist allerdings, dass nach Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 die Haftung der dort genannten Personen (Besatzung, Lotse, Charterer, Ausrüster, Managers und Berger)⁴⁴ ausgeschlossen ist, soweit nicht qualifiziertes Verschulden vorliegt. In diesen Fällen bekommt § 486 Abs. 3 HGB dann bei dem Rückgriff durch den Schiffseigentümer eine Bedeutung, der nach Art. V Abs. 3 ÖIHÜ 1992 möglich bleibt. **56**

Folgen aus einem Ereignis Ansprüche sowohl wegen Ölverschmutzungsschäden als auch nach dem HBÜ, so sind zwei Haftungshöchstbeträge aufzubringen⁴⁵. **57**

V. Ausblick: HNS-Übereinkommen 1996 („HNS-Ü“)

Dieses internationale Übereinkommen soll die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe regeln. Das HNS-Ü ist noch nicht in Kraft. Art. 46 HNS-Ü setzt für das Inkrafttreten u. a. voraus, dass es zwölf Vertragsstaaten gezeichnet haben, von denen vier Staaten mehr als 2 Millionen Einheiten an Bruttoreumgehalt haben müssen⁴⁶. Nach bisherigem Stand⁴⁷ haben zwar vierzehn Staaten das HNS-Ü gezeichnet, hiervon verfügen aber nur Zypern, Liberia und die Rus- **58**

⁴⁴ Dieses bedeutet eine Neuerung gegenüber den alten Übereinkommen von 1969, wo eine Freistellung der Charterer, Ausrüster, Betreiber und mit der Betriebsführung Beauftragten nicht vorgesehen war.

⁴⁵ Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 486 Rn. 5.

⁴⁶ Darüber hinaus setzt das Inkrafttreten nach Art. 46 Abs. 2 HNS-Ü voraus, dass dem Generalsekretär mitgeteilt worden ist, dass die nach Art. 18 Abs. 1 lit. a und lit. c HNS-Ü beitragspflichtigen Personen mindestens 40 Millionen Tonnen an beitragspflichtiger Ladung erhalten haben.

⁴⁷ Stand Februar 2010, vgl. Homepage von Prof. Erik Røsæg, Universität Oslo, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html> mit vielen weiterführenden Links zum HNS-Ü.

sische Föderation über eine Flotte von mehr als zwei Millionen Einheiten an Bruttoreumgehalt⁴⁸.

1. Anwendungsbereich

a) Sachlicher Anwendungsbereich

- 59** Das Übereinkommen soll die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See regeln, soweit die Schäden nicht zu Ansprüchen aus einem Vertrag führen, Art. 4 Abs. 1 HNS-Ü, Bestimmungen über die gesetzliche Unfallversicherung oder soziale Sicherung nicht entgegenstehen, keine Verschmutzungsschäden nach dem ÖIHÜ 1969 in seiner geänderten Fassung vorliegen oder die Schäden nicht durch radioaktives Material verursacht wurden. Die gefährlichen und schädlichen Stoffe sind definiert in Art. 1 Abs. 5 HNS-Ü. Als Schäden kommen die Verletzung von Menschen, Verlust und Beschädigung von Sachen außerhalb des befördernden Schiffes, Kosten für die Wiederherstellung der Umwelt, Kosten für Schutzmaßnahmen in Betracht.

b) Räumlicher Anwendungsbereich

- 60** Der Schaden muss im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einschließlich seines Küstenmeeres⁴⁹ eingetreten sein. Für Umweltschäden reicht es, wenn der Schaden in der ausschließlichen Wirtschaftszone⁵⁰ des Vertragsstaates eingetreten ist. Für andere Schäden die außerhalb des Küstenmeers verursacht wurden, ist die Flagge des Schiffes, von dem der Schaden verursacht wurde maßgeblich. Für die Schutzmaßnahmen kommt es auf den Ort der Vornahme nicht an⁵¹.

c) Persönlicher Anwendungsbereich

- 61** Es haftet der eingetragene Eigner des Seeschiffs.

⁴⁸ Bisher hat darüber hinaus auch nur Slowenien Angaben über die empfangene beitragspflichtige Menge gemacht (120.000 t), so dass auch aus diesem Grunde ein baldiges Inkrafttreten des HNS-Ü unwahrscheinlich ist.

⁴⁹ Art. 2-32 SeerechtsÜ.

⁵⁰ Art. 55-75 SeerechtsÜ.

⁵¹ Art. 3 HNS-Ü.

2. Haftung und Haftungsbeschränkung

a) Haftung

Wie auch in den Übereinkommen zu den Ölverschmutzungsschäden ist die Haftung verschuldensunabhängig, Art. 7 I HNS-Ü. Die Haftung ist ausgeschlossen bei Schadensursachen außerhalb des Einflussbereiches des Schiffseigners. Die Ausschlusstatbestände entsprechen denen des ÖIHÜ 1992. Zusätzlich haftet der Eigner auch nicht, wenn der Verloader oder eine andere Person falsche Angaben über die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der Stoffe erteilt hat und dieses entweder den Schaden verursacht oder den Schiffseigentümer veranlasst hat, die nach Art. 12 HNS-Ü vorgesehene Versicherung nicht abzuschließen. **62**

Hat ein Mitverschulden des Geschädigten den Schaden mitverursacht, kann dieses entgegengehalten werden⁵². **63**

Ferner sollen die Bediensteten des Schiffseigentümers/Besatzung des Schiffes, Charterer etc. nicht neben dem Schiffseigentümer haften. Die Ausschließlichkeit der Reederhaftung gilt jedoch nicht, wenn bei den Dritten ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, Art. 7 Abs. 5 HNS-Ü. Das Rückgriffsrecht des Eigentümers bleibt auch hier unberührt. **64**

b) Haftungsbeschränkung

Der Schiffseigentümer kann seine Haftung der Höhe nach beschränken. Das HNS-Ü enthält wie das ÖIHÜ ein eigenes System der Haftungsbeschränkung. **65**

aa) Summe

Gem. Art. 9 Abs. 1 kann die Haftung auf einen Höchstbetrag pro Ereignis beschränkt werden. Die Mindesthaftungssumme beträgt für ein Schiff mit bis zu 2.000 BRZ 10 Mio. SZR (derzeit ca. 11 Mio. Euro). Die Mindestsumme richtet sich nach der Tonnage des Schiffs. Für die größten Schiffe ist gegenwärtig ein Höchstbetrag von 100 Mio. SZR (ca. 110 Mio. Euro) vorgesehen. **66**

Ansprüche wegen Tod/Körperverletzung haben bis zur Höhe von zwei Dritteln des vorstehenden Betrages Vorrang vor anderen Ansprüchen, Art. 11 HNS-Ü. **67**

⁵² Art. 7 Abs. 3 HNS-Ü.

bb) Ausschluss

- 68** Auf die Haftungsbeschränkung kann sich der Schiffseigentümer nicht berufen, wenn ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, Art. 9 Abs. 2 HNS-Ü. Da sich die Haftung des Schiffseigentümers ausschließlich nach dem HNS-Ü richten soll⁵³, besteht eine darüber hinausgehende Haftung nicht, wenn kein qualifiziertes Verschulden vorliegt.

c) Versicherung

- 69** Der Schiffseigentümer ist – und zwar unabhängig von der Ladungsmenge oder der Schiffsgröße – verpflichtet, eine Versicherung zu unterhalten, Art. 12 HNS-Ü. Für diese ist eine Pflichtversicherungsbescheinigung auszustellen. Nach Art. 12 Abs. 8 HNS-Ü hat der Geschädigte wiederum einen direkten Anspruch gegen die Versicherung. Gesichert sind die Ansprüche der Berechtigten gegen den Schiffseigentümer.

3. Fonds

- 70** Das HNS-Ü sieht einen Fonds vor, den der Schiffseigentümer bei einem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle eines der Vertragsstaaten, welches nach Art. 38 HNS-Ü zuständig wäre, einzurichten hat. Dieser Fonds ist eine zwingende Voraussetzung dafür, dass sich der Eigentümer auf die Haftungsbeschränkung berufen kann, Art. 9 Abs. 3 HNS-Ü.
- 71** Darüber hinaus soll ein sog. HNS-Fonds eingeführt werden. Dieser soll dem Geschädigten eine Entschädigung gewähren, wenn der durch die Haftungsregeln des HNS gewährte Schutz nicht ausreicht oder nicht anwendbar ist, Art. 13 HNS-Ü. Der HNS-Fonds wird durch Beiträge von Unternehmen und anderen Stellen gespeist, die eine bestimmte Mindestmenge an HNS-Ladung während eines Kalenderjahres beziehen⁵⁴.
- 72** Im Fonds wird ein allgemeines Konto geführt sowie drei getrennte Konten für Öl, Flüssigerdgas (LNG) und Flüssiggas (LPG). Die Regelung mit getrennten Konten wurde getroffen, um Quersubventionen der verschiedenen HNS-Stoffe zu verhindern. Der Höchstbetrag einer Entschädigung aus dem HNS-Fonds liegt bei ungefähr 250 Mio. SZR (derzeit etwa 388 Mio. US\$/272 Mio. EURO).

⁵³ Art. 7 Abs. 4 HNS-Ü.

⁵⁴ Die Beitragspflicht wird von der Hafenumschlagswirtschaft kritisch betrachtet aufgrund der Definition des Empfängers, der für den Fonds beitragspflichtig sein soll.

4. Durchsetzung der Ansprüche

Die internationale Zuständigkeit für Klagen gegen den Schiffseigentümer ergibt sich aus Art. 38 HNS-Ü. Danach sind Klagen grundsätzlich in dem Vertragsstaat zu erheben, in welchem der Verschmutzungsschaden eingetreten oder die Schutzmaßnahmen ergriffen worden sind, wenn dieses innerhalb des Hoheitsgebietes des Vertragsstaates erfolgte. In den anderen Fällen kann die Klage im Registerstaat, am Sitz des Schiffseigentümers oder im Vertragsstaat erhoben werden, in dem der Fonds nach Art. 9 Abs. 3 HNS-Ü eingerichtet wurde. Für Klagen gegen den Fonds ist Art. 38 HNS-Ü zu beachten, Art. 39 HNS-Ü.

73

Art. 38, 39 und 40 HNS-Ü enthalten Regelungen, die unter Berücksichtigung der EuGVVO nach dem Gemeinschaftsrecht nur von der Gemeinschaft entschieden werden können. Die einzelnen Mitgliedsstaaten konnten danach das HNS-Übereinkommen nicht eigenständig ratifizieren, sondern es bedurfte einer Ermächtigung durch die Gemeinschaft. Der Rat der Europäischen Union hat mit Beschluss vom 18. November 2002 diese Ermächtigung⁵⁵ erteilt. Die Ermächtigung steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Mitgliedsstaaten sich verpflichten, die EuGVVO zur Anerkennung und Vollstreckbarkeit auf ihre wechselseitigen Beziehungen anzuwenden⁵⁶.

74

5. Wann tritt das HNS-Ü in Kraft?

Eine Ratifizierung dieses Übereinkommens dürfte noch auf sich warten lassen, da es noch offene und kontrovers behandelte Fragen gibt. Einige wenige sollen hier kurz angerissen werden.

75

Die Ermittlung der Beitragspflicht sowie die Rechtsfolgen einer nicht erfolgten Ermittlung in dem HNS-Ü sind noch nicht zur Zufriedenheit der Vertragsstaaten geregelt. Aufgrund der Vielzahl der in Betracht kommenden Beitragspflichtigen erfordert die Umsetzung einen erheblichen Verwaltungsaufwand der Vertragsstaaten. Nach dem HNS-Ü sollen die Staaten jährliche Berichte über die Empfänger der beitragspflichtigen Ladung bringen. Wie dieses letztlich praktisch umgesetzt wird, ist derzeit offen. Der von der IMO erarbeitete Entwurf des überarbeiteten HNS-Ü⁵⁷ sieht hierzu einen neuen Art. 21bis HNS-Ü vor. Danach soll der Vertragsstaat verantwortlich für etwaige Verluste des HNS-Fonds sein, die durch die Nichterfüllung der

76

⁵⁵ ABl. 2002, L 337/55.

⁵⁶ Beschluss des Rates vom 18. November 2002, Art. 2, ABl. 2002, L 337/56.

⁵⁷ vom 20.01.2009, Dokumentennummer LEG 95/3/1, abrufbar unter der bereits erwähnten Homepage von Prof. Røsæg, s. o. Fn. 47.

Berichtspflicht entstehen. Auch soll eine Zahlung aus dem Fonds unter Hinweis auf die Verletzung der Berichtspflicht (zeitweilig) verweigert werden können.

- 77** Ein weiterer zu klärender Punkt ist, dass für gefährliche Güter, die als Stückgut verschifft werden, das HNS-Ü keine Regelung zur Haftungsbeschränkung vorsieht. Der Entwurf des überarbeiteten HNS-Ü enthält nunmehr spezielle Regelungen, z. B. Art. 9 Abs. 1 lit. b HNS-Ü für eine (höhere) allerdings noch ziffernmäßig zu bestimmende Haftungsbeschränkung.
- 78** Des Weiteren besteht die Problematik der Beitragspflicht, wenn der tatsächliche Empfänger (z. B. Hafenumschlagsbetrieb/Empfangsspediteur) vom eigentlich Ladungsberechtigten abweicht. Wenn Letzterer benannt werden kann und seinen Sitz in einem Nichtvertragsstaat hat, so kann seine Beitragspflicht u. U. nicht durchgesetzt werden und haftet der Umschlagsbetrieb. Hier hat die IMO eine Regelung erarbeitet, dass regelmäßig der tatsächliche Empfänger als Beitragspflichtiger zu betrachten ist, es sei denn, der Ladungsberechtigte zahlt die Beiträge, hat sich gegenüber dem tatsächlichen Empfänger zur Zahlung verpflichtet und dieses wurde dem Vertragsstaat im Vorfeld mitgeteilt. Zahlt der Ladungsberechtigte indes nicht, so soll der tatsächliche Empfänger weiterhin zahlungsverpflichtet bleiben, wobei sein Erstattungsanspruch gegenüber dem Ladungsberechtigten hiervon nicht berührt werden soll. Ob dieses für die Hafenumschlagsbetriebe/Empfangsspediteure eine befriedigende Lösung darstellt, darf zumindest bezweifelt werden.
- 79** Von der IMO ist geplant, dass der überarbeitete Entwurf im Jahre 2010 auf einer anzuberaumenden diplomatischen Konferenz als Änderung des HNS-Ü angenommen werden soll. Die Entwicklungen hierzu bleiben abzuwarten.

Die beschränkbare Haftung in Binnenschifffahrtsrecht

Rechtsanwalt Markus Jaegers¹

1. Einleitung

Die „kleine“ Binnenschiffahrt orientiert sich seit jeher gerne und aus gutem Grund an der „großen“ Seeschiffahrt. So auch hinsichtlich rechtlicher Belange und so auch hinsichtlich der Haftungsbeschränkung. Die Binnenschiffahrt ist allerdings etwas langsamer als der große Bruder. Haftungsbeschränkungssysteme waren in der Seeschiffahrt seit vielen Jahrhunderten in unterschiedlichen Ausgestaltungen bekannt und fanden anschließend Eingang in das Recht der Binnenschiffahrt. Z.B. konnte sich der Reeder nach dem napoleonischen Code de Commerce von seiner an sich unbeschränkten Haftung durch Preisgabe von Schiff und Fracht befreien². Zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts galt sowohl in der See- wie auch in der Binnenschiffahrt das Exekutionssystem mit der Beschränkung der Haftung auf das Seevermögen³, auf Schiff und Fracht. Dieses System wurde zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts unmodern. Im Seeschiffahrtsrecht wurde dann bereits 1924 das erste, allerdings noch wenig erfolgreiche Haftungsbeschränkungsübereinkommen geschlossen. 1957 kam es zur Ratifizierung des nachfolgenden Übereinkommens von Brüssel, das mit dem 1. Seerechtsänderungsgesetz 1972 Eingang ins 5. Buch des HGB gefunden hat. Obgleich bereits nach Abschluss des London HBÜ im Zuge des 2. Seerechtsänderungsgesetzes auch für die Binnenschiffahrt die Beschränkbarkeit der Haftung in der Fahrgastschiffahrt nach einem Summenhaftungssystem⁴ eingeführt wurde, dauerte es für die Frachtschiffahrt auf Binnengewässern bis zum 4. November 1988. Dann erst kam es zum Abschluss des entsprechenden Übereinkommens, dem Straßburger Übereinkommen oder auch in Kurzform der französischen Bezeichnung „CLNI“, Das Straßburger Übereinkommen wurde dann inhaltlich durch Änderung bzw. Einfügung der §§ 4 bis 5m BinSchG im September 1998 ins Deutsche Recht umgesetzt. Etwas kurios ist, dass die CLNI erst anschließend, nämlich erst im April 1999 ratifiziert wurde. Konsequenter Weise dann mit der

¹ NJP Grotstollen, Duisburg.

² Vgl. Walter Müller, „Die internationale Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkungen“, Probleme des BinSchR V, 1988, S. 100; „faculté d'abandon“.

³ Haftung „cum viribus maritimarum“.

⁴ vgl. BGBl. 1986 I S. 1120; § 4a BinSchG aF.

Maßgabe, dass die im Übereinkommen, dem völkerrechtlichen Vertrag, enthaltenen Vorschriften innerstaatlich nicht unmittelbar anzuwenden sind⁵.

2. Vorgeschichte

- 2 Wenngleich nicht ausschlaggebend, so doch sicherlich beschleunigend für eine Neuregelung des Rechts über die Haftungsbeschränkung wirkte das traurige Barkassen-Unglück im Hamburger Hafen vom 2. Oktober 1984. An Bord der Barkasse „Martina“ starben damals 19 Menschen, 24 Personen wurden zum Teil schwer verletzt gerettet. Die Barkasse war durch ein Stahlseil eines entgegenkommenden Frachters, der eine Schute zog, unter Wasser gedrückt worden. Die Barkasse erlitt Totalschaden.
- 3 Die Opfer waren aufgrund der damaligen Rechtslage nahezu entschädigungslos geblieben, was die Nachteile des damaligen Haftungsbeschränkungsrechts veranschaulichte. Nach dem alten Modell der Haftungsbeschränkung haftete der Schiffseigner grundsätzlich⁶ nur dinglich mit Schiff und Fracht. Die Zwangsvollstreckung (Exekution) aus einem gegen den Schiffseigner erwirkten Titel konnte man nur in diese beiden Vermögensgegenstände betreiben⁷. Daher der Begriff „Exekutionssystem“⁸. Dieses Prinzip führte zu akzeptablen Ergebnissen, wenn Schiff und Fracht von erheblichem Wert waren. Wenn aber, wie im Hamburger Barkassenunfall der „Martina“, das Schiff zu einem wertlosen Wrack geworden war und auch die Fracht nicht von nennenswertem Umfang war, gingen die Geschädigten quasi leer aus, denn als Haftungsobjekt erfasst wurde nur das Schiff, durch dessen Verwendung die Forderung entstanden war und nur die Fracht, die aus der betreffenden Reise herrührte. Diese Regelung führte zu der paradoxen Situation, dass ein schwerer Unfall mit einiger Wahrscheinlichkeit zu einer geringeren Entschädigung führte als ein leichter. Insbesondere, wenn das verwendete Schiff alt und schlecht gepflegt oder schlecht ausgerüstet war, zumal den Geschädigten nicht einmal die Versicherungssumme aus der Kaskoversicherung zustand⁹; und/oder wenn es zu geringer Fracht fuhr, was ja auch eher bei einem Seelenverkäufer mit Ladung von geringem Wert der Fall ist. Diese Situation ist auch im Seerecht nicht unbe-

⁵ Art. 1 Abs. 2 CLNIG (BGBl. 1998 II S. 1643).

⁶ Ausnahmen: insb. SchiffsgläubigerRe und Aufopferungsanspr. bei Havarie Grosse (§§ 110-115 BinSchG a.F.).

⁷ § 4 Abs. 1 BinSchG a.F.

⁸ Galt auch im SeeR bis zum SRÄG 1972; vgl § 486 I HGB a.F.

⁹ vgl. Koriouth BinSchR S. 19.

kannt, war doch das Exekutionssystem bis zum 1. SRÄG auch dort Stand der Dinge. Die Binnenschifffahrt hatte es 1895 von dort übernommen¹⁰.

Die Bestrebungen auch für den Bereich der Binnenschifffahrt, das Exekutionssystem durch ein dem Seerecht ähnliches Summenhaftungssystem abzulösen, reichen weiter zurück als der Barkassenunfall und gingen von internationalen Gremien aus. Ein erster, von UNIDROIT erarbeiteter Entwurf aus dem Jahr 1959 blieb aufgrund zu geringen Interesses der europäischen Regierungen liegen¹¹. Erst 1967, im Rahmen einer internationalen Konferenz in Rotterdam, wurde der Entwurf wieder aufgegriffen, maßgeblich auf Betreiben von Prof. Walter Müller, der einen eingehenden Bericht vorgelegt hatte¹². Der aus dem Jahr 1959 stammende Entwurf wurde überarbeitet, 1972 fertiggestellt und am 1. März 1973 zur Unterzeichnung aufgelegt¹³. Die Zeit war aber noch immer nicht reif. Auch dieser Vorschlag fand noch keine Zustimmung - insbesondere aufgrund von Vorbehalten der Staaten, die eine Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt nicht kannten¹⁴.

Es bedurfte – manchmal sind die zu bohrenden Bretter wirklich enorm dick – eines weiteren Anlaufs. Das seerechtliche Übereinkommen aus dem Jahr 1976 gab erneut einen Anstoß, das seerechtliche Summenhaftungssystem auf internationaler Basis auf die Binnenschifffahrt zu übertragen. Am 4. November 1988 schließlich verabschiedete eine von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einberufene diplomatische Konferenz das Straßburger Übereinkommen. Inhaltlich handelt es sich im Wesentlichen um eine Revision des nie in Kraft getretenen Entwurfs vom 1. März 1973, der seinerseits letztlich wieder auf dem seerechtlichen BrüsselÜ von 1957 beruhte. Da andererseits das LondonHBÜ von 1976 an das BrüsselÜ von 1957 anknüpft, ergeben sich in der aktuellen Gesetzeslage zwischen Seerecht und Binnenschifffahrtsrecht nur geringe Abweichungen. Sie finden sich insbesondere dort, wo sie mit Rücksicht auf die Belange der Binnenschifffahrt erforderlich erschienen.

Es gilt leider nur in wenigen Ländern: in Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und in Deutschland. Frankreich und Belgien gehören zwar zu

¹⁰ vgl. Mittelstein, Dt. BinSchR I, Leipzig 1903, § 4 I.

¹¹ vgl. Wassermeyer, Kollisionsprozeß, 4. Aufl. 1971, S. 44.

¹² Vgl. W. Müller, Über die Notwendigkeit und Möglichkeiten einer internationalen Vereinheitlichung der Regeln über die Beschränkung der Haftung des Eigentümers eines Binnenschiffes, Droit Européen des Transports, 1968 Bd III.

¹³ vgl. W. Müller aaO S. 107.

¹⁴ vgl. Koriotoh aaO.

den Zeichnerstaaten, haben das Abkommen aber bis heute nicht ratifiziert - und es ist derzeit auch nicht zu erwarten, dass die genannten Staaten dies ohne die unten angesprochene Revision der CLNI nachholen. Auf dem für die Binnenschifffahrt bedeutsamen französischen Oberrhein gilt damit noch immer das von Frankreich 1924 in wörtlicher Übersetzung übernommene alte deutsche Binnenschifffahrtsgesetz mit seiner Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht. Vielleicht liegt das daran, dass der Oberrhein nicht so tief ist wie der Hamburger Hafen. Möglicherweise kann eine Ausweitung durch die derzeit unter der Führung der Zentralkommission der Rheinschifffahrt (ZKR) laufenden Revisionsverhandlungen erzielt werden, an denen weitere Staaten beteiligt sind¹⁵

4. Haftungsbeschränkung nach deutschem Recht

- 7 Der deutsche Gesetzgeber hat das Straßburger Übereinkommen 1998 durch ein Artikelgesetz¹⁶ in das Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet. Dabei hat sich der Gesetzgeber nicht an die Systematik des Straßburger Übereinkommens gehalten. Die materiellen Regelungen wurden jedoch vollständig in das Binnenschifffahrtsgesetz übernommen. Begründet wurde diese Art des Vorgehens vor allem mit der besseren Lesbarkeit und Handhabbarkeit der neuen Vorschriften, die nicht nur auf internationale sondern auch auf rein nationale Fälle anzuwenden sind¹⁷. Zudem wurde nicht nur das Binnenschifffahrtsgesetz geändert sondern auch noch andere Gesetze, insbesondere die seerechtliche Verteilungsordnung und die Zivilprozessordnung.

a) Haftungsprinzip

- 8 Wie in der Seeschifffahrt ist auch in der Binnenschifffahrt die Verschuldenshaftung die Normhaftung geblieben. Eine Gefährdungshaftung gibt es nur ausnahmsweise, z.B. nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz. Es gilt der Grundsatz, dass der Schiffseigner unbeschränkt persönlich haftet, jedoch seine Haftung beschränken kann. Die Haftgrenze ist aber nicht mehr von Wert und Schicksal des verursachenden Schiffes abhängig, sondern wird anhand eines an objektiven Größen orientierten Berechnungssystems festgestellt. Maßgebend sind

¹⁵ neben den bisherigen Ratifikanten: Belgien, Frankreich, Slowakei, Tschechien, Ungarn.

¹⁶ BGBl. I 1998 S. 2489.

¹⁷ Vgl. BT-DRS 13/8446, 17.

- in der Frachtfahrt: Tragfähigkeit des Schiffes und Antriebsstärke der Maschinen;
- in der Fahrgastschifffahrt: Wasserverdrängung, Stärke der Maschinen und zugelassene Passagierzahl;
- für Schlepp- und Schubboote die Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschine; für Schwimmbagger und andere Anlagen oder Geräte der Zeitwert im Unfallzeitpunkt (§ 5 e Abs. 1 BinSchG).

Abweichend von Art. 1 CLNI, der sowohl den privilegierten Personenkreis umschreibt als auch Definitionen wie „Berger“ oder „Retter“ enthält, stellt § 4 BinSchG nur auf die der Haftungsbeschränkung unterliegenden Ansprüche ab. **9**

Alle an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung entstandenen Personen- und Sachschäden sowie Ansprüche aus Wrackbeseitigung unterliegen der Haftungsbeschränkung. Als Sachschäden werden neben Verlust oder Beschädigung von Sachen auch Verspätungsschäden und solche Ansprüche angesehen, die von anderen Personen als dem Schuldner wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden geltend gemacht werden. **10**

Die Beschränkbarkeit der Haftung richtet sich ausschließlich gegen Ansprüche, die aus Ereignissen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem „Betrieb“ von Binnenschiffen herrühren. Damit ist wohl der technische Einsatz gemeint. Zwar spricht die französische Fassung des Straßburger Übereinkommens von „exploitation“ und die niederländische von „exploitatie“, was man am ehesten mit „Nutzung“ oder „Verwendung“ übersetzen könnte, so dass man auch den rein kommerziellen Einsatz hierunter verstehen könnte. Die deutsche Fassung legt jedoch den „technischen Einsatz“ nahe¹⁸. Diese Diskussion gibt es auch um die entsprechende Regelung im LondonHBÜ (Art. 2 Abs. 1a LondonHBÜ)¹⁹ mit gleichem Ergebnis. Einig ist man sich, dass das Ereignis nicht auf einer Bewegung des Schiffes beruhen muss. Schäden während des Umschlags können ohne Zweifel der Haftungsbeschränkung unterliegen²⁰. **11**

¹⁸ Vgl. Koriath aaO S. 22.

¹⁹ Vgl. Rabe, SeehandelsR, 4. Aufl. LondonHBÜ Art. 2 Rz 5.

²⁰ Vgl. SchOG Karlsruhe ZfB 8/2008 Sammlung 1987 = TranspR 2008, 171.

- 12 Eine Besonderheit besteht ebenso wie im LondonHBÜ²¹ hinsichtlich Vermögensschäden. Vermögensschäden wegen Verletzung nichtvertraglicher Rechte werden als Sachschäden behandelt und unterliegen der Haftungsbeschränkung²² (§ 4 Abs. 3 Nr. 3 BinSchG). Vermögensschäden in Folge Verletzung vertraglicher Rechte hingegen sind von der Haftungsbeschränkung ausgenommen.
- 13 Die Definition der der Haftungsbeschränkung unterliegenden Ansprüche der CLNI ist weitgehend wortgleich mit der nach dem LondonHBÜ. Eine Formulierungsabweichung wurde wegen der Natur der Sache gewählt. Ein Binnenschiff strandet nicht, es fährt sich fest (vgl. Art. 2 Abs. 1 d CLNI). Eine kleine Abweichung gibt es dennoch und zwar hinsichtlich Verspätungsschäden. Während nach dem LondonHBÜ die Ursache der Verspätung „auf See“ (vgl. Art. 2 Abs. 1 b a.E. LondonHBÜ) gesetzt sein muss, findet sich in der CLNI kein derartiger Zusatz. Ein Binnenschiff ist selten „auf See“ – allenfalls „auf dem See“, man hätte aber z.B. „an Bord“ anfügen können, was ja auch mal für das LondonHBÜ diskutiert worden war²³. Die Lösung der sich somit stellenden Frage, ob landseits, z.B. durch die Kaianlagen entstandene Verspätungsansprüche entgegen Sinn und Zweck des Abkommens auch erfasst werden, hat die Bundesregierung nicht der Justiz überlassen – das war ihr wegen des ungewissen Ausgangs durch die Rechtspraxis wohl zu unsicher. Die Regelung im BinSchG schränkt dahingehend ein, dass die Schäden „an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes“ entstanden sein müssen.

b) Privilegierter Personenkreis

- 14 Die Haftungsprivilegierung können Schiffseigner, Eigentümer, Ausrüster und Charterer, aber auch Berger sowie Hilfspersonen der genannten in Anspruch nehmen. Handelt es sich bei dem Schuldner um eine Personengesellschaft, gehören auch die Gesellschafter zum privilegierten Kreis. Mit Einbeziehung der Hilfspersonen hat man das nach alter Rechtslage bestehende Spannungsverhältnis zwischen arbeitsrechtlichem Freistellungsanspruch und Haftungsbeschränkung gelöst. Zwar hatte der BGH die Haftungsbeschränkung gehalten, allerdings nur mit dem reichlich zweifelhaften Argument, der Freihaltungsanspruch sei weder pfändbar noch abtretbar. Zudem ging dies zu Lasten des Schiffsführers, der deliktisch für den von

²¹ Entspricht Art. 2 c London HBÜ.

²² Bsp.: Verletzung absoluter Rechte, die zu Vermögensschäden führen wie im Fleetfall, NJW 1971, 886 = ZfB 1972, 17.

²³ Vgl. Rabe, SeehandelsR, 4. Aufl. LondonHBÜ Rz 12.

ihm schuldhaft verursachten Unfall unbegrenzt zu haften hatte²⁴. Zwar stellt sich dieses Problem im Rahmen der CMNI wieder von neuem, wird aber genau umgekehrt gelöst²⁵

Anders als im Seerecht²⁶ gehört der Sportbootskipper nicht zum privilegierten Kreis. Der nichtgewerblichen Schifffahrt wurde eine Berufung auf die Beschränkung der Haftung in Anlehnung an die alte Rechtslage²⁷ generell verweigert. Der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung liegen soziale Erwägungen zugrunde, die für den Eigner eines Sportbootes nicht zutreffen²⁸. Man hatte als Leitbild den Partikulierschiffer vor Augen. **15**

c) Nicht der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche

Auch bei den nicht der Haftungsbeschränkung unterliegenden Ansprüchen erkennt man das BrüsselÜ als Vorbild. Gemäß § 5 BinSchG unterliegen nicht der Haftungsbeschränkung: **16**

Ansprüche aus Bergung sowie Ansprüche auf Beitragsleistungen zur Havarie Grosse **17**

- Ansprüche aus dem Atomgesetz für nukleare Schäden
- Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigners
- Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz
- Ansprüche auf Ersatz der Rechtsverfolgungskosten.

Auf die umstrittene verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung zu der Frage, ob Feuerwehrkosten der Haftungsbeschränkung unterliegen, soll weiter unten eingegangen werden. **18**

Abweichungen zum LondonHBÜ gibt es somit hinsichtlich Ölverschmutzungsschäden, was daran liegt, dass es für die Binnenschifffahrt nichts dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 Entsprechendes gibt. Die Außerachtlassung der Haftung des Eigentümers eines Reaktorschiffes hat keine praktische Bedeutung, weil es kein Binnenschiff mit Atomtrieb gibt. **19**

²⁴ Vgl. BGHZ 41, 203 = NJW 1964, 1272 sowie Vortisch/Bemm BinSchR, 4. Aufl. § 4 Rz 17.

²⁵ vgl. Koller, TranspR, 6. Aufl. CMNI Art. 22 Rz 2; Jaegers in Kuhlen „Haftung BinSchR/SeeR, Schriftenreihe d. Inst. f. BinSchR, S. 99 f.

²⁶ Art. 1 LondonHBÜ stellt nur darauf ab, ob es sich um ein „Seeschiff“ handelt, ungeachtet der Art der Nutzung, vgl. Sonderregelung des Haftungshöchstbetrages gem. § 487 a HGB u. Art. 15 Abs. 4 LondonHBÜ.

²⁷ Vgl. § 4 Abs. 2 S. 2 BinSchG aF.

²⁸ vgl. BT-DRS. 13/8446 S. 21; BGHZ 35, 150.

- 20 Die Freihaltungsansprüche der Arbeitnehmer sind anders als im LondonHBÜ auf die Schiffsbesatzung, genauer auf die mit dem technischen Betrieb des Schiffes befassten Mitarbeiter beschränkt²⁹. Die Mitarbeiter der Berger oder Retter sind nicht privilegiert.

d) Beschränkungsausschluß und Gegenansprüche

- 21 Keine Besonderheiten im Vergleich zum LondonHBÜ weist das binnenschifffahrtsrechtliche System zur Durchbrechung der Haftungsbeschränkung bei qualifiziertem Verschulden und im Fall von Gegenansprüchen auf.
- 22 Das die Haftungsbeschränkung ausschließende qualifizierte Verschulden wird mit der für bewusste Leichtfertigkeit heutzutage üblicherweise verwendeten Formel umschrieben. Qualifiziertes Verschulden der Mitarbeiter/Erfüllungsgehilfen oder besser „Leute“ stört die Haftungsbeschränkung nicht, es sei denn das Verschulden ist dem Schiffseigner persönlich oder im Fall einer Gesellschaft dem Geschäftsführer, vertretungsberechtigten Gesellschafter oder Generalbevollmächtigten³⁰ anzulasten (§ 5 b BinSchG - §§487 d, 486 Abs. 1 HGB, Art. 4 LondonHBÜ).
- 23 Die Regelung zur Beschränkung der Haftung bei Gegenansprüchen im BinSchG ist wortgleich zu Art. 5 London HBÜ. Stehen sich zwei Forderungen aus dem selben Ereignis gegenüber, kann die Haftung nur hinsichtlich des überschießenden Teils beschränkt werden.

e) Binnenschifffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren

- 24 Die summenmäßige Haftungsbeschränkung kann durch Errichtung eines Fonds nach der schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverordnung bewirkt werden. § 5 d Abs. 2 BinSchG entspricht Art. 11 LondonHBÜ.
- 25 Anders als für das seerechtliche Verteilungsverfahren – die Länder haben die Zuständigkeit ausschließlich dem Amtsgericht Hamburg übertragen - gibt es in der Binnenschifffahrt leider noch keine Zuständigkeitskonzentration (diese Möglichkeit besteht gem. § 37 Abs. 3 + 4 SVertO). Dies sollte der bzw. sollten die Gesetzgeber³¹ alsbald nachholen, damit sich für die wenigen Verteilungsverfahren in der Binnenschifffahrt die erforderliche Erfahrung herausbildet³². Der für die Zuständigkeitsfrage maßgebliche § 37 SVertO lässt nämlich eine Vielzahl von Möglichkeiten offen, insbesondere,

²⁹ vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Aufl. § 5 Rz 5.

³⁰ Rabe, SeehandelsR, 4. Aufl. § 487 d HGB Rz 2.

³¹ Gesetzgebungskompetenz der Länder.

³² Vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Aufl. § 5d Rz 13.

wenn der Haftende vor einem Landgericht³³, z.B. aus Frachtrecht³⁴ in Anspruch genommen wird. Es kommt dann die Zuständigkeit jedes Amtsgerichts dieses Landgerichtssprengels bereits aus diesem Gesichtspunkt in Betracht.

Ein weiterer Unterschied zum Seerecht besteht darin, dass der binnenschifffahrtsrechtliche Haftungsfonds nicht nur in dem Staat errichtet werden kann, in dem gegen den Haftenden ein gerichtliches Verfahren über einen vom LondonHBÜ erfassten Anspruch eingeleitet wird. Demgegenüber kann der Binnenschifffahrtssfonds in jedem Vertragsstaat der CLNI errichtet werden (§ 5 d Abs. 2 BinSchG). Diese Regelung hat man aufgenommen, um sicherzustellen, dass eine Haftungsbeschränkung innerstaatlich auch dann anerkannt wird, wenn ein Fonds außerhalb der Bundesrepublik Deutschland errichtet worden ist³⁵. Durch diese Regelung wird gewährleistet, dass sich der Haftende im Falle seiner Inanspruchnahme in der Bundesrepublik darauf berufen kann, dass bereits ein Fonds im Ausland errichtet und insoweit seine Haftung beschränkt ist. Auch hier erkennt man die nähere Verwandtschaft zum BrüsselÜ von 1957 wieder. Den Nachteil, dass der Haftende seine Haftung dort beschränkt, wo es ihm am günstigsten erscheint, hat man hingenommen. Inwieweit diese Möglichkeit dann wirklich besteht, bestimmt sich nach dem jeweiligen nationalen Recht.

Die Eröffnung des Verteilungsverfahrens hat die Wirkung, dass Zivilprozesse und Zwangsvollstreckungen wegen der Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, unzulässig werden. Die Gläubiger werden nach einem Aufgebot in einem konkursähnlichen Verfahren befriedigt.

Vorgesehen sind sechs Haftungsfonds, und zwar

- ein Höchsthaftungsfonds wegen Tod oder Verletzung von Reisenden (§ 5k BinSchG);
- ein Höchsthaftungsfonds für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung dritter Personen mit Ausnahme von Reisenden (§ 5e BinSchG);
- ein Höchsthaftungsfonds für Sach- und Vermögensschäden (5f BinSchG);
- ein Höchsthaftungsfonds für Ansprüche gegen Berger oder gegen einen an Bord tätigen Lotsen (§ 5i BinSchG);

³³ Das dürfte gerade im Fall der „Excelsior“-Havarie angesichts der Ladungsschäden der Fall sein.

³⁴ Dann keine gesetzl. Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichtsbarkeit.

³⁵ BT-DrS 13/8446 S. 31.

- ein Höchsthaftungsfonds für Ansprüche aus Wrackbeseitigung (§ 5j BinSchG);
- ein Haftungsfonds für Ansprüche wegen Dritten entstandener Schäden durch gefährliche, auf dem Schiff des Schuldners beförderte Güter, sofern es sich nicht um Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz handelt (§ 5h BinSchG).

29 Das Gericht, an das der Antrag auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens gerichtet ist, setzt die Haftungssumme als Betrag fest, der zur Errichtung des Fonds einzuzahlen ist³⁶. Die Summe errechnet sich nach den im Antrag enthaltenen Angaben aus der Addition der Haftungshöchstbeträge. Für die Verteilung werden dann freilich wieder Teilsummen gebildet (§ 46 Abs. SVertO).

f) Haftungsbeschränkung als Einrede

30 Ferner kann die Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds einredeweise geltend gemacht werden (§ 5d Abs. 3 BinSchG). Wählt der Haftende diesen Weg, muss er den oder die ihn treffenden Globalbeträge und die auf ihn zukommenden Ansprüche selbst zusammenstellen. Können nicht alle Ansprüche voll bedient werden, muss der Haftende verteilen. Er kann nicht einfach die Erschöpfung seiner Zahlungspflicht einwenden, weil er frühere Ansprüche voll befriedigt habe. Im Rechtsstreit muss der Beklagte die mit dem klägerischen Anspruch konkurrierenden und unter die Haftungshöchstsumme fallenden Ansprüche darlegen und beweisen³⁷. Die Übersicht wird zusätzlich erschwert, wenn der Schiffseigner als Geschäftsherr und zugleich Besatzungsmitglieder als Täter in Anspruch genommen werden. Der Weg über die Einrede ist daher ziemlich umständlich. Derzeit gibt es meines Wissens erst sieben Verfahren, in denen die Einrede erhoben wurde. Alle beruhen auf dem Unfall des TMS „AN.KA“.

g) Haftungsbeschränkung für Feuerwehrkosten?

31 Verteilungsverfahren gibt es in der Binnenschifffahrt bislang erst ein einziges: Das „AN.KA“-Verfahren. Die Schadensfälle MS „Sento“ wegen der Beschädigung der Brücke Regensburg³⁸ und des MS „Excelsior“³⁹ we-

³⁶ es kann auch Stellung einer Sicherheit gestattet werden (§§ 5 Abs. 2, 34 Abs. 2 SVertO).

³⁷ Vgl. Wüst „Haftungsregeln“ in „Probleme d. BinSchR VI“, S. 28.

³⁸ Ein Kranausleger der Schiffes hatte bei der Unterquerung der Stahlbrücke eine über die Brücke geführte Gasleitung aufgerissen, aus der dann eine große Mengen Gas austrat, das durch Funkenschlag entzündet wurde. Die Brücke wurde schwer beschädigt. Der Schaden soll

gen des Verlusts von 31 Containern, in Folge dessen eine 5-tägige Schifffahrtssperre über den Rhein bei Leverkusen verhängt wurde, werden zum zweiten und dritten führen. Die entsprechenden Anträge sind gestellt und nach dem Stand der Dinge werden die Gerichte⁴⁰ die Verfahren eröffnen. Die geringe Zahl von Verfahren mag daran liegen, dass die Binnenschifffahrt doch ziemlich sicher ist und selten so hohe Schäden entstehen, dass ein Verteilungsverfahren nahe liegt. In einem „Excelsior“-Verfahren könnten ähnlich wie im AN.KA-Verfahren könnte die Frage, inwieweit Rettungskosten der Haftungsbeschränkung unterliegen, eine Rolle spielen.

Dies führt zu der umstrittenen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zu dieser Frage hinsichtlich Feuerwehrkosten⁴¹. Beim Löschen des Tank- 32
schiffes „AN.KA“ kam es zu einer schweren Beschädigung der Umschlagsanlage und zum Austritt von Xylol. Es wurden die Feuerwehren der umliegenden Gemeinden, das Rote Kreuz und das Technische Hilfswerk alarmiert. Eine der Feuerwehren hatte eine Ölsperre ausgebracht und sich unter Atemschutz mit Chemikalienschutzanzügen in Bereitschaft gehalten. Ein Gewässerschaden ist dann tatsächlich nicht eingetreten. Die Kosten des Einsatzes wurden per Gebührenbescheid nach dem einschlägigen Hessischen Gesetz über den Brand- und Katastrophenschutz (§ 61 HBKG) erhoben. Das VG Darmstadt stellte sich auf den Standpunkt, ein derartiger Anspruch sei keiner im Sinne des § 4 BinSchG, betreffe also keinen Personen- oder Sachschaden, und unterliege folglich auch nicht der Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung nach den § 4ff BinSchG. Es handele sich vielmehr um Ansprüche nach einer spezialgesetzlichen Regelung der Geschäftsführung ohne Auftrag. § 4 Abs. 1 BinSchG erfordere, dass die Schäden einem konkreten Rechtsgut zugeordnet werden können. Dies sei „im Fall einer allgemeinen Hilfeleistung durch die Feuerwehr bei einer (drohenden) Katastrophe regelmäßig nicht der Fall.“ Der Hessische VGH, der im Jahr 2006 eine ähnliche Sache zu entscheiden hatte und zum selben Ergebnis gelangte⁴², vertrat im wesentlichen die gleiche Auffassung, argumentierte aber noch damit, dass Ansprüche nach § 22 WHG ausdrücklich von der Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ausgenommen seien und folglich selbst bei Zuordnung der Gefahrenabwehrkosten zu den Sachschäden die Feuer-

sich auf ca. € 5 Millionen belaufen, während das Haftungslimit für Sachschäden bei etwa € 650.000,00 liege.

³⁹ Schiffsunfall vom 25.03.2007.

⁴⁰ anhängig sind die Anträge bei den Schifffahrtsgerichten Regensburg und Mannheim;

⁴¹ VG Darmstadt Ur. v. 31.07.2008, ZfB 11/2008 S. 77 ff. Samml. S. 1997 ff.

⁴² Hess. VGH 13.06.2006 HmbSchRZ 2009, 151f.

wehrkosten nicht der Haftungsbeschränkung unterlägen, weil die Feuerwehreinätze (auch) dem Gewässerschutz gedient hätten.

- 33** Diese verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen sind im Ergebnis wie in der Begründung falsch. Die Verwaltungsgerichte wollten offensichtlich die Feuerwehren und damit die öffentliche Hand schützen. Dabei ist man etwas zu weit gegangen.
- 34** Von den Stimmen, die sich bereits gegen diese Rechtsprechung gewandt haben, ist die Stellungnahme⁴³ von Prof. Patrick Schmidt, Uni Mannheim, hervorzuheben, in der die wesentlichen Argumente dargelegt sind. § 4 Abs. 1 BinSchG stellt nicht darauf ab, ob die Ansprüche privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind oder ob sie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Die Ausnahmen sind im Gesetz (§§ 4 Abs. 1 S. 2 aE, 5 BinSchG) aufgeführt. Es ist schlicht falsch, wenn das VG Darmstadt argumentiert, die streitigen Gebührenansprüche seien von der Haftungsbeschränkung nicht erfasst, weil es sich nicht um Schadensersatzansprüche handle. Denn § 4 Abs. 1 S. 2 BinSchG unterscheidet nicht zwischen Schadensersatzansprüchen und anderen sondern erfasst alle Ansprüche wegen Schäden und nimmt solche aus, die sich auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt richten. Da als Ansprüche wegen Sachschäden auch sonstige Vermögensschäden und solche gelten, die aus Maßnahmen wegen der Abwehr von Sachschäden resultieren, ist die vom VG Darmstadt scheinbar entdeckte Lücke nicht eröffnet, zumal die Ausnahmeregelung hinsichtlich der Ansprüche nach § 22 WHG ausschließlich bei Ansprüchen nach § 22 WHG greift. Schließlich würde die vom Straßburger Übereinkommen beabsichtigte Vereinheitlichung der Haftungssysteme der Zeichnerstaaten mit einer derartigen Rechtsprechung unterlaufen.
- 35** Auch zur Beseitigung derartiger Unklarheiten, besser Missverständnisse, könnte die geplante Reform des Straßburger Übereinkommens dienen.

5. Revision der CLNI

- 36** Der Vorschlag, in die CLNI eine Formulierung aufzunehmen, mit der klargestellt wird, dass auch Kosten der Rettungsdienste der globalen umfassenden Haftungsbeschränkung unterfallen⁴⁴, will freilich nur die Gelegenheit der derzeit diskutierten Revision der CLNI nutzen. Anlass der Revision ist die Aktualisierung der Haftungshöchstbeträge nach dem Vorbild des Seerechts, wo mit dem Protokoll von 1996 das LondonHBÜ modernisiert

⁴³ vgl. ZfB 11/2008 Sammlung S. 2000.

⁴⁴ vgl. SN der IVR April 2009 zum CLNI und SN Dr. Fischer v. 17.12.2008 ggü IVR.

wurde⁴⁵. Zum einen soll ein Auseinanderdriften der see- und binnenschiff- fahrtsrechtlichen Haftungssysteme verhindert werden, zumal erklärtes Ziel der CLNI unter anderem die Angleichung von See- und Binnenschiffahrts- recht im Bereich der globalen Haftungsbeschränkung war. Zum anderen soll das Haftungsbeschränkungssystem der Binnenschifffahrt, das derzeit nur in den Rheinanliegerstaaten – sogar ohne Frankreich und ohne Belgien⁴⁶ - gilt, mit der anstehenden Revision attraktiver für weitere Staaten gemacht werden⁴⁷.

Derzeit beraten die Regierungskommissionen unter Federführung der ZKR. Der inzwischen vorliegende Entwurf sieht Änderungen in folgenden Punkten vor:

- Neue allgemeine Haftungshöchstbeträge
- Neue Haftungshöchstbeträge für Ansprüche von Reisenden
- Anzuwendendes Recht und Geltungsbereich der CLNI.

Die geplanten Änderungen laut dem Vorentwurf vom 25. November 2008⁴⁸ sind im Einzelnen folgende:

a) Anwendungsbereich

In der Präambel soll nicht mehr Bezug genommen werden auf die Rhein- und Moselschifffahrt (vgl. Präambel des Entwurfs), um das Anliegen der Rechtsvereinheitlichung für alle Wasserstraßen zum Ausdruck zu bringen. Entsprechend soll der Anwendungsbereich auf Schiffsunfälle in Vertragsstaaten erweitert werden (vgl. Entwurf Art. 15 Abs. 1). Beitreten können alle Staaten, die direkte Wasserstraßenverbindung zu den Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten haben. Damit könnten auch Staaten wie z.B. Russland oder die Ukraine Beitreten.

b) Sportschifffahrt

Die Regelung, wonach die Sport- und die (nichtgewerbliche) Vergnügungsschifffahrt nicht die Haftungsbeschränkungen für sich in Anspruch nehmen können, ist derzeit als Vorbehalt ausgestaltet. Die Bundesrepublik

⁴⁵ Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, BGBl. II S. 1793.

⁴⁶ zwar kein Rheinanlieger, gehört aber zum Rheinstromgebiet und ist Vertragsstaat der Mannheimer Akte.

⁴⁷ vgl. Czerwenka, TranspR 2005, 133 ff; tats. nehmen an den Revisionsverhandlungen neben den Vertragsstaaten der Mannheimer Akte auch die Slowakei, Tschechien und Ungarn teil.

⁴⁸ vgl. CLNI/EG (07)1-Rev.3 v. 25.11.2008.

hatte davon mit ihrer Umsetzung der CLNI in § 4 Abs. 1 S. 1 aE BinSchG Gebrauch gemacht. In der Neufassung entfällt dieser Vorbehalt und der Ausschluss wird zur allgemeinen Regelung gemacht (vgl. Entwurf Art. 3 lit e).

c) Bergungsleistungen

- 41 Es wird klargestellt, dass die Haftungsbeschränkung nicht für Ansprüche auf Sondervergütung nach dem Übereinkommen von 1989 über die Bergung gelten soll (vgl. Entwurf Art. 3 lit a).

d) Allgemeine Haftungshöchstbeträge

- 42 Es ist vorgesehen, die allgemeinen Haftungshöchstbeträge etwa zu verdoppeln, wobei um die genaue Höhe noch gerungen wird. Die Verdoppelung entspricht der am weitesten reichenden Forderung (vgl. Entwurf Art. 6 Abs. 1 lit a). Für ein Gütermotorschiff mit einer Tragfähigkeit von 3000 ts und einer Antriebsleistung von 1000 KW, das entspricht einem modernen 110m-Schiff, errechnet sich bislang für Personenschäden ein Betrag von 1,3 Mio SZR (200 SZR X 3000 ts + 700 SZR X 1000 KW). In Zukunft sollen es dann bis zu 2,6 Mio SZR sein (400 SZR X 3000ts + 1400 SZR X 1000 KW). Für Sach- und Vermögensschäden soll ein Drittel bis zur Hälfte dieses Betrages zur Verfügung stehen. Hier gibt es drei Vorschläge(vgl. Entwurf Art. 6 Abs. 1 lit b).
- 43 Offen ist noch, welche Auswirkung die Anhebung der allgemeinen Haftungshöchstbeträge auf die Haftungssummen wegen Schäden durch gefährliche Güter (§ 5 h BinSchG) hat. Hierzu findet sich in der CLNI (im Entwurf unverändert) nur ein Vorbehalt, der die Staaten zu Sonderregelungen ermächtigt. Derzeit gilt in Deutschland für solche Schäden der dreifache Betrag der allgemeinen Haftungshöchstgrenze, mindestens jedoch 5 Mio SZR. Es ist zu vermuten, dass man es beim Multiplikator belassen wird. Die Mindestsumme wird sicherlich angepasst.

e) Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden für Personenschäden

- 44 Es soll grundsätzlich bei der Berechnung des Höchstbetrages nach der Formel SZR X maximale Passagierkapazität bleiben. Der Faktor soll jedoch von 60.000 SZR je Passagier auf 175.000 SZR erhöht, also annähernd verdreifacht werden. Wie bereits nach der alten CLNI soll es einen Korridor geben, in dem eine Mindest- und eine Höchsthaftung festgeschrieben wird.
- 45 Über diese Regelungen gibt es Uneinigkeit, weil insbesondere die Niederländer zwischen Tagesausflugsschiffen und anderen, also insbesondere

Hotel- und Kabinenschiffen unterscheiden wollen. Die Deutsche Regierung vertritt dagegen die Auffassung, dass ein auf einem Tagesausflugsschiff zu Schaden gekommener Reisender nicht schlechter gestellt werden dürfe als einer, der auf einem Kabinenschiff unterwegs war. Im Hinblick auf die beabsichtigte Gleichsetzung mit dem Seerecht wendet sie ein, dass ein Flussreisender nicht weniger wert sei als ein Seereisender. Die Niederländer versuchen dagegen die Versicherungsprämien für Tagesausflugsschiffe wegen deren geringer Ertragskraft niedrig zu halten. Man befürchtet ein Ausdünnen der kleinen Personenschifffahrt.

Es stellt sich die Frage, ob man die Änderung der CLNI wirklich benötigt. Die besseren Argumente sprechen dafür. Soweit die Änderung der Einbeziehung weiterer Staaten und damit der Rechtsvereinheitlichung z.B. auch in Richtung Donau dient, ist die Änderung uneingeschränkt zu begrüßen. Darüber, was hierfür erforderlich ist, gehen die Meinungen freilich auseinander. Während Rußland die bisherigen Haftungshöchstgrenzen bereits zu hoch waren, wollten es Ungarn und Tschechien bei der unbeschränkten Haftung belassen⁴⁹. Es bleibt zu hoffen, dass die Änderung in der Folge tatsächlich weitere Staaten zum Beitritt veranlasst. **46**

Angesichts des Zeitlaufs, seit Unterzeichnung der CLNI 1988 sind bereits über zwanzig Jahre vergangen, kann man wohl gegen eine moderate Anhebung der Haftungsgrenzen wenig einwenden. Zwar wird angeführt, dass dann mit steigenden Versicherungsbeiträgen zu rechnen sei, obgleich die Binnenschifffahrt der sicherste Verkehrsträger überhaupt ist und die Haftungshöchstsummen ohnehin kaum einmal überschritten werden. Damit relativiert man aber dieses Argument. Ein niedrige Schadensquote führt zu niedrigen Prämien. Wenn die Höchsthaftungsbeträge nur äußerst selten ausgeschöpft werden, sollten auch die Versicherungsprämien nicht übermäßig anwachsen. **47**

Gleichwohl gibt es Fälle, in den ein ziemlich deutliches Missverhältnis zwischen Schaden und Höchsthaftungsbetrag entstehen kann, wie gerade der Fall MS „Sento“ - Brücke Regensburg zeigt. Dort ist ein Schaden von etwa 5 Mio Euro entstanden, dem ein Haftungshöchstbetrag von nur 650.000 Euro entgegensteht. **48**

Man wird sich gegen eine Anhebung nicht grundsätzlich wehren können. Zur Schonung einer Branche, die der Konkurrenz der staatlich gehätschelten Bahn ausgesetzt ist, sollte man jedoch unbedingt Augenmaß bewahren. Auch die Angleichung an das Seerecht hat ihre Berechtigung. Zum **49**

⁴⁹ vgl. Czerwenka aaO S. 135.

einen versteht sich die Binnenschifffahrt der Seefahrt näher als den Verkehrsträgern des Landtransportes. Die Risiken von See- und Binnenschifffahrt sind sich ähnlich. Zum anderen führt diese Angleichung zu einer höheren Akzeptanz für Maßnahmen der Rechtsvereinheitlichung.

6. Schiffsgläubigerrechte

- 50 Im Zusammenhang mit der Revision der CLNI sollen abschließend noch kurz die Schiffsgläubigerrechte angesprochen werden. Im Seerecht wurden die Schiffsgläubigerrechte (§ 754 HGB) im Zuge des 1. SRÄG eingeschränkt, was auch konsequent war, dienten die Schiffsgläubigerrechte doch als Korrelat zur beschränkten dinglichen Haftung. Im Seerecht erscheint eine weitere Einschränkung oder gar die Abschaffung der Schiffsgläubigerrechte wegen der bestehenden internationalen Übereinkommen⁵⁰ nicht leicht möglich. Im Binnenschifffahrtsrecht hingegen hat man bei Einführung der Regelungen des Straßburger Übereinkommens, beim Übergang vom Exekutionssystem zum Summenhaftungssystem, die Schiffsgläubigerrechte weitgehend unverändert belassen. Man sollte die Gelegenheit nutzen und die binnenschifffahrtsrechtlichen Schiffsgläubigerrechte abschaffen. Anders als im Seerecht (§ 759 HGB) erlöschen nämlich Schiffsgläubigerrechte in der Binnenschifffahrt nicht durch Zeitablauf binnen Jahresfrist. Der Erwerber eines Binnenschiffes kann daher auch nach längerer Zeit einem Schiffsgläubigerrecht ausgesetzt sein. Das ihm zur Verfügung stehende Aufgebotsverfahren (§ 110 BinSchG) ist zu seiner Sicherheit nicht ausreichend. Es ist einigermaßen aufwändig und führt erst nach einiger Zeit zur Klärung. Bis dahin herrscht Ungewissheit über ein etwaiges Pfandrecht eines Dritten am Schiff. Es besteht kein echter Bedarf mehr für ein Schiffsgläubigerrecht, zumal wenn im Rahmen der Revision die Fondsbeträge deutlich erhöht werden. Die Beibehaltung der Schiffsgläubigerrechte widerspricht auch der mit der CLNI beabsichtigten globalen Haftungsbeschränkung und eine internationale Verpflichtung zur Beibehaltung besteht, anders als im Seerecht, nicht.

⁵⁰ vgl. Übersicht bei Rabe SeehandelsR Vor § 754 Rz 15 ff.

Die Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung

Burckhardt Reimer/ Dr. Stephan Schoppe

I. Einordnung der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Zu diesem Gesetz einen Vortrag zu halten oder eine schriftliche Nachbearbeitung dazu vorzunehmen, muss im Prinzip jedem leicht fallen, der sich auch nur ein wenig mit dem Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren befasst hat. Dies beruht auf der Art des Gesetzes, die ich einmal als Verfahrensgesetz bezeichnen möchte. Dabei soll ein Unterschied gemacht werden zu den Gesetzen, die eher Konfliktlösungsgesetze sind. Während letztere, wie das BGB, HGB u. v. a. m. Regelungen vornehmen, wie ein Problem zu lösen ist, wenn einer der Beteiligten, der dem Gesetz unterworfen ist, etwas „falsch“ gemacht hat, löst das vorliegende Gesetz solche Konflikte gerade nicht. Die Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung stellt also keine Haftungsnormen auf, sondern findet Regelungen, welche Abläufe vorzunehmen sind, wenn solche Haftungsnormen, die sich in anderen Gesetzen finden, verletzt wurden. Es regelt also, wer die Hilfe des Gesetzes durch die Haftungsbeschränkung in Anspruch nehmen kann, wie er das Verfahren einleitet, wer sich – als Gläubiger – an dem Verfahren beteiligen kann, wie er dies vorzubringen hat und welche Personen und Institutionen in streng geregelten Abläufen die Rechte der Einzelnen zu beurteilen haben. Die Vorschriften regeln aber nicht, warum jemand haften soll oder nicht, warum jemand Ansprüche haben soll oder nicht, warum ein Verhalten ahndungswürdig sein soll oder nicht.

Schon bei dieser grundsätzlichen Aussage des Gesetzes zeigt sich, dass die häufig vertretene Auffassung, dass es sich bei der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung um ein „Sonderinsolvenzverfahren“ handelt, mindestens nach der gesetzlichen Systematik falsch ist. Die Insolvenzordnung trifft zwar auch solche verfahrensrechtlichen Bestimmungen, aber eben nur auch. In ganz erheblichen Kernbereichen, hier sei nur das Anfechtungsrecht genannt, trifft die Insolvenzordnung aber auch solche Konfliktlösungsbestimmungen.

II. Unterschiede zur Insolvenzordnung

Aus Verwaltersicht – und aus dieser Position soll der Vortrag und die Nachbearbeitung erfolgen – gibt es aber weitere fundamentale Unterschiede zur Insolvenzordnung:

- 4 1. Der Insolvenzverwalter soll sich nach neuerer Lesart besonders um die Betriebsfortführung und damit um den Erhalt wirtschaftlicher Werte kümmern. Er soll insbesondere darum kämpfen, dass die Insolvenzmasse größer und größer wird, um eine möglichst hohe Befriedigung der Gläubiger zu erreichen. Das darauf gerichtete Handeln des Insolvenzverwalters entfällt beim Sachwalter des Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens völlig. Das Verfahren wird überhaupt nur eingeleitet, wenn die Haftungssumme „auf dem Tisch liegt“ (berechnet wird sie im Übrigen nach Artikel 6 Abs. 1 a und b, HBÜ 1976).
- 5 2. Der Sachwalter im Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren muss sich nicht mit aufgeregten Betriebsräten und Mitarbeitern plagen. Im Regelfall des Untergangs eines Schiffes, das dem Haftungsbeschränkungsverfahren zugrunde liegt, sind die Arbeitsplätze unwiederbringlich verloren.
- 6 3. Der Sachwalter muss sich nicht mit Bankenfinanzierungen und überbordenden Sicherungsverträgen befassen, bei denen täglich eine neue Variante erfunden wird.
- 7 4. Auch sonstige dingliche Rechte, unter anderem geschätzte 87 Spielarten des Eigentumsvorbehaltes spielen bei der Abwicklung des Verfahrens keine Rolle.
- 8 5. Der Schönste für den Verwalter von allen Unterschieden: Er wird überhaupt nur beauftragt, wenn das vom Gericht vorausschauend eingeschätzte Honorar bereits hinterlegt ist.
- 9 Auch die zu beachtenden Fristen sind im Regelfall wegen der internationalen Beteiligung sehr weiträumig, die Welt des Sachwalters im Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren ist also in Ordnung.

III. Die Regelung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

- 10 Von diesem Grundgefühl ausgehend kann also die Darstellung des Themas recht einfach vonstatten gehen. Es ist nämlich schlicht das Gesetz zur Hand zu nehmen und Punkt für Punkt können die Handlungsanweisungen des Gesetzes in mehr oder minder gelungene verbale Darstellungen übersetzt werden.
- 11 Die Erledigung dieser „leichten Aufgabe“ – siehe oben – funktioniert jedoch dann nicht mehr, wenn man weiß, dass sich der Vortrag wie auch die Nachbearbeitung an einen Kreis von Spezialisten des Rechtsgeschehens um die Süß- und Salzwasserschifffahrt handelt.

Dieser Kreis weiß oder erfährt es nach kurzer Beschäftigung mit der Thematik des Gesetzes, dass eigentlich alles, was es zu diesem Gesetz zu sagen gibt, schon gesagt ist und zwar in der Dissertation **12**

Dr. Sabine Rittmeister,
Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht,
Veröffentlichungen des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der
Universität Hamburg, Band 10, 1995.

Zugegebenermaßen ein schon etwas älteres Werk, einige Vorschriften sind auch in der Zwischenzeit geändert, ergänzt und neu gefasst. Wer aber wirklich etwas zu dem Gesetz wissen und erfahren möchte, ist auf dieses Werk – wenn es auch längst vergriffen sein soll – zwingend angewiesen, Besseres und Erschöpfenderes gibt es bis heute nicht. **13**

Der Doktorvater der Kollegin Rittmeister hat in seiner systematischen Darstellung Seehandelsrecht unter § 25 drei Jahre später das Thema ebenfalls behandelt auf wenigen Seiten, wer es also nur ganz allgemein braucht, mag damit zurechtkommen: **14**

Prof. Rolf Herber,
Seehandelsrecht,
de Gruyter Verlag, 1999.

Da mir somit der Weg der reinen Gesetzesdarstellung etwas versperrt ist, soll wenigstens an einem Einzelfall besonderer Art der praktische Ablauf und das rechtliche Ergebnis am Beispiel des Untergangs der MS „CITA“ etwas näher beleuchtet werden. **15**

IV. Verteilungsverfahren MS „CITA“ – praktischer Ablauf

Auslöser für den Antrag zur Einleitung des Haftungsbeschränkungsverfahrens MS „CITA“ (3083 BRT) war der Untergang des Schiffes vor den Scilly Islands. Das Schiff lief auf Grund und sank. Es hatte im Wesentlichen Autoreifen und Türen geladen. Der Besatzung ist nichts passiert, das Schiff war weg und die Ladung auch. Offenkundig jedoch war die Ladung nicht ganz weg, denn Presseberichten jener Tage ist zu entnehmen, dass erstaunlicherweise auf den Scilly Islands sehr viele neu bereifte Autos fuhrten und Haus- und Hoftüren ebenfalls moderne Aspekte zeigten, die mit den übrigen Gebäuden nicht in Einklang zu bringen waren. Behördliche Aufrufe zur Rückgabe allerdings haben gar nichts gebracht. **16**

- 17 Der antragstellende Charterer bekannte sich zu seiner Haftung, hinterlegte den Haftungsfond etc. Veröffentlichungen erfolgten, die Ladungsbeteiligten wurden ermittelt und sämtlich angeschrieben, insgesamt 93 Gläubiger meldeten Forderungen an. Im Regelfall besteht die Aufgabe des Verwalters darin, festzustellen, welche dieser Ansprüche berechtigt sind und welche nicht. Dies hört sich einfacher an, als es ist, zwar ist der Rechtsgrund selten zweifelhaft, die Schadensberechnungen allerdings sind häufig sehr fantasievoll vorgenommen. Da ist die Vervielfachung des Versicherungswertes durchaus der Regelfall. Auch werden die Forderungen häufig mehrfach angemeldet und beziehen sich auf den gleichen Container. Bei dieser Prüfung ist äußerste Sorgsamkeit angebracht, weil aufgrund der zugriffsfähigen Geldmasse der Vorteil des einen automatisch zum Nachteil aller anderen führt. Ich denke aber, dies ist Handwerkszeug aller Juristen in den verschiedensten Rechtsbereichen und bedarf daher keiner näheren Ausführung. Interessant wurde dieses Verfahren jedoch dadurch, dass auch das auslösende Moment des Schadenseintrittes rechtlich zu werten war. Eben dieses auslösende Moment war das Handeln bzw. Unterlassen des Steuer-manns. Er änderte den Kurs, schlief ein, Schiff weg.
- 18 Diese Sachdarstellung ist bei allen sich damit befassenden rechtlichen Institutionen eindeutig und von keiner Seite bestritten gewesen. Ich will den Lesern hier natürlich die Einzelheiten der prozessualen Darstellungen ersparen, die Zulässigkeiten von Patenten, ausreichende Ruhezeiten u. v. a. m. hinterfragten, denn alles führte im Ergebnis zu nichts, weil die juristische Sachlage sich wie folgt ergab:

V. Verteilungsverfahren MS „CITA“ – rechtliches Ergebnis

- 19 Als Anspruchsgrundlagen kamen für die jeweiligen Einzelansprüche die Haftung für See- und Ladungstüchtigkeit nach § 559 HGB und die Haftung für kommerzielles Verschulden gemäß §§ 606, 607 HGB in Betracht. Mängel an der Ladungs- und Reisetüchtigkeit wurden im Rechtsstreit in vielerlei Hinsicht behauptet, sie hatten mit dem Einschlafen des Ersten Offiziers als Auslöser allerdings nichts zu tun und konnten auch nicht nachgewiesen werden.
- 20 Als Pflichtverletzung stand im Vordergrund, dass der Erste Offizier übermüdet war, eine Kurskorrektur vornahm und einschlief. Zudem war ein separater Ausguck nicht eingerichtet und der Watch-Alarm nicht eingeschaltet. Die Frage nach der Einstandspflicht der Antragstellerin verdichtete sich folglich auf die Abgrenzung von kommerziellem Verschulden zu nautischem Verschulden. Das kommerzielle Verschulden bezieht sich auf die

Ladung. Das nautische Verschulden gemäß § 607 Abs. 2 HGB ist auf das Beförderungsmittel bezogen. Unter diesen Haftungsausschluss fällt unter anderem die Führung des Schiffes in Bezug auf die Fortbewegung. Er soll dem althergebrachten Umstand Rechnung tragen, dass ein geringes Vergehen der Schiffsführung unverhältnismäßig hohe Schäden nach sich ziehen kann und der Verfrachter hierauf kaum Einfluss hat. Aus diesen grundsätzlichen Erwägungen heraus wurden sämtliche Forderungsanmeldungen sowohl von dem Sachwalter als auch von der Antragsstellerin im Prüfungstermin bestritten.

Die Gläubiger wollten dieses Ergebnis verständlicherweise nicht hinnehmen. Bevor die Möglichkeit eines Musterprozesses ausgelotet werden konnte hatte eine Versicherungsgesellschaft das unterbrochene Verfahren bereits wieder aufgenommen und auf Feststellung zur Tabelle umgestellt. Das Landgericht Hamburg (GZ 413 O 67/00) hielt den Klageanspruch aus § 606 Satz 2 HGB für begründet und lehnte einen Haftungsausschluss nach § 607 Abs. 2 HGB mit einer etwas plakativen Begründung ab: „Der vorliegende Schadensfall hat mit den Gefahren der Seefahrt nichts zu tun. ... Vom tatsächlichen Ablauf her unterscheidet sich der Sachverhalt beim Einschlafen eines LKW-Fahrers und eines allein auf der Brücke befindlichen Ersten Offiziers überhaupt nicht. In beiden Fällen ist Übermüdung die Ursache. Mit den Gefahren des Seeverkehrs hat das nichts zu tun.“ **21**

Daraufhin wurde Berufung eingelegt mit der Begründung, dass der gegenständliche Fall im Gegenteil gerade ein Paradebeispiel für den Sachverhalt ist, den der Gesetzgeber im Rahmen des § 607 Abs. 2 HGB regeln wollte. Das Hanseatische Oberlandesgericht (GZ 6 U 220/00) machte sich die Entscheidung nicht so leicht wie das Vorgericht und innerhalb des Senats gab es wohl auch unterschiedliche Auffassungen dahingehend, ob eine Haftungsbefreiung wegen nautischen Verschuldens vorliegt. Im Ergebnis wurde entschieden, dass die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Führung des Schiffes zu bewerten sind und hierzu auch Verhaltensweisen gehören, die nicht unmittelbar auf ein Tätigwerden zurückzuführen sind, wie z. B. das Nichtaufwachen, zumal derartige „Verhaltensweisen“ ebenso Auswirkungen auf den Betrieb des Schiffes haben, wie beispielsweise das Unterlassen einer Kurskorrektur oder das Nichtablesen von Kompass oder Radargerät. Zuletzt stellte das Gericht klar: „Der Senat sieht sich angesichts des eindeutigen Gesetzeswortlauts in § 607 Abs. 2 HGB daran gehindert, im Wege richterlicher Rechtsfortbildung zu einer Reduktion hinsichtlich des Anwendungsbereichs dieser Vorschrift zu gelangen, nachdem trotz bekannter Bedenken gegen die Auswirkungen dieser gesetzlichen Regelung und angesichts der technischen Veränderungen in der Seeschifffahrt der Gesetz- **22**

geber bislang keine Veranlassung zu einer Änderung der Vorschrift gesehen hat.“

- 23** Auf diesem Weg gelangte die Sache zum Bundesgerichtshof (GZ I ZR 20/04). Die bestehende Seetüchtigkeit ergänzte das Gericht dahingehend, dass eine anfängliche Übermüdung des Ersten Offiziers alsbald durch das Gewähren einer ausreichenden Ruhezeit behoben hätte werden können. Des Weiteren führte der Bundesgerichtshof aus, dass die Haager Regeln die gegenläufigen Interessen von Reeder und Verfrachter durch die Anordnung der zwingenden Haftung für sogenanntes kommerzielles Verschulden bei gleichzeitiger Haftungsfreistellung für nautisches Verschulden lösen. Bei der Betrachtung kann nicht isoliert auf das „Einschlafen und Nichtaufwachen“ abgestellt werden, sondern das schadensursächlich gewordene Geschehen ist vielmehr insgesamt zu werten. Mit dem Setzen eines geänderten Kurses und dem dadurch bedingten Stranden des Schiffes hatte sich gerade auch eine auf hoher See bestehende typische Gefahr verwirklicht, die nach dem Zweck der Vorschrift nicht vom Verfrachter getragen werden soll.
- 24** Als Leitsatz ergab sich: „Das schuldhafte Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes (nautisches Verschulden), für das die Haftung des Verfrachters nach § 607 Abs. 2 Satz 1 HGB ausgeschlossen ist, umfasst auch vorsätzliche oder fahrlässige Verhaltensweisen eines Besatzungsmitglieds, die – im weiteren Verlauf nicht mehr vom menschlichen Willen gesteuert (hier: Einschlafen des Wachhabenden) – zum Schadenseintritt führen.“
- 25** Damit war höchstrichterlich entschieden, dass der Haftungsausschluss des nautischen Verschuldens vorliegt und damit keiner der Ansprüche der Ladungsinteressenten besteht. Das Schifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren konnte kurzfristig abgeschlossen werden. Der Antragsteller erhielt sein Geld zurück, die Gläubiger gingen leer aus.
- 26** Das Urteil übersandte ich den Gläubigern mit folgender persönlicher Schlussbemerkung: „Es ist zwar richtig, dass sich die von mir zu Beginn des Verfahrens geäußerte Rechtsauffassung nunmehr bestätigt hat, aber merkwürdig bleibt es.“

Das Internationale Privatrecht der beschränkbar Haftung

Felix Dörfelt

Dieser Vortrag soll nach einem kurzen Überblick über aktuelle Entwicklungen im Internationalen Privatrecht die Relevanz dieses Rechtsgebiets für das Recht der beschränkbar Haftung untersuchen. Dabei soll zwischen dem seerechtlichen Haftungsbeschränkungsübereinkommen (HBÜ), dem binnenschifffahrtsrechtlichen Bestimmungen (BinSchG/CLNI) und dem autonomen deutschen Haftungsbeschränkungsrecht unterschieden werden. Die jeweils zentrale Frage lautet: welches Recht ist anwendbar? **1**

I. Einleitung IPR

Das Internationale Privatrecht beantwortet die Frage nach dem anwendbaren Recht auf Sachverhalte, die einen oder mehrere internationale Berührungspunkte haben. Dabei gilt die folgende Normhierarchie. Vorrangig ist die Anwendbarkeit internationaler Übereinkommen zu prüfen, dann ist fraglich, ob europäisches Recht einschlägig ist. Subsidiär kommt noch das EGBGB in Frage. Neben den unterschiedlichen Kodifikationen gibt es im Internationalen Privatrecht immer noch unkodifizierte Bereiche, wo bislang allein Richterrecht einschlägig ist. **2**

In letzter Zeit wurden große Teile des Internationalen Privatrechts auf europäischer Ebene geregelt. Das Europäische Vertragsrechtsübereinkommen wurde durch die Rom I-VO¹ ersetzt, die das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht regelt. Auf dem Gebiet der außervertraglichen Schuldverhältnisse wurde die Rom II-VO² erlassen. **3**

II. Beschränkbare Haftung

1. Haftungsbeschränkungsübereinkommen (HBÜ)

Herzstück des Rechts der beschränkbar Haftung ist das HBÜ 1976³ in der Fassung des Protokolls von 1996⁴ (HBÜ). Als internationales Überein- **4**

¹ EG-VO Nr. 593/2008 für Verträge, die nach dem 17.12.2009 geschlossen werden.

² EG-VO Nr. 864/2007 für Ereignisse, die sich nach dem 11.01.2009 ereignet haben.

³ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

kommen regelt es die Frage nach seiner Anwendbarkeit in Art. 15 grundsätzlich selbst. Es ist anwendbar, wenn eine zur Haftungsbeschränkung berechtigte Person vor einem Gericht eines Vertragsstaates die Beschränkung seiner Haftung geltend macht. Art. 15 HBÜ macht das HBÜ zu einem *loi uniforme*, dass heißt, grundsätzlich wendet jedes nationale Gericht seine Version des HBÜ an.

- 5 Damit ist die Frage nach dem anwendbaren Recht grundsätzlich geklärt; ungeklärt ist jedoch, wie ein Gericht zu entscheiden hat, wenn unterschiedliche Versionen des HBÜ im Raum stehen, wie Lücken und unbestimmte Rechtsbegriffe zu füllen sind, sowie das anwendbare Recht für die schuldrechtlichen Modifikationen des Beschränkungsrechts.

a) Unterschiedliche Versionen

- 6 Unterschiedliche Versionen des HBÜ gelten, da das Übereinkommen den Vertragsstaaten einräumt, unterschiedliche Vorbehalte zu erklären.⁵ So hat beispielsweise Frankreich von seinem unter Art. 18 Abs. 1 S. 1 HBÜ eingeräumten Vorbehalt gebraucht gemacht und die Anwendung des Art. 2 Abs. 1 lit d) und e) ausgeschlossen. Damit unterliegen Ansprüche aus Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat (Art. 2 Abs. 1 lit d)), sowie Ansprüche aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung eines Schiffes (Art. 2 Abs. 1 lit e)) nicht der beschränkbar Haftung. In Deutschland unterliegen diese Ansprüche der beschränkbar Haftung, jedoch gelten gesonderte in § 487 Abs. 2 HGB geregelte Haftungshöchstbeträge.

aa) Zur Illustration folgender Beispielfall:

- 7 Ein Schiff unter deutscher Flagge gerät in Seenot. Ein französisches Schiff eilt herbei und hilft bei der Unschädlichmachung der Ladung. Der Eigentümer klagt in Frankreich gegen den deutschen Reeder aus diesem Grund. Dieser hatte jedoch auf Klage eines Dritten in Hamburg nach Art. 11 HBÜ schon einen Fonds einrichten lassen. Deshalb macht er die Beschränkung seiner Haftung geltend. Der französische Kläger hingegen beruft sich auf den von Frankreich erklärten Vorbehalt nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 HBÜ und meint, dass sein Anspruch nicht der beschränkbar Haftung unterliefe

⁴ Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung der Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790).

⁵ Für einen praktischen Anwendungsfall siehe AG Hamburg, TranspR 97, 438 f.

und er sich somit auch nicht auf den Fonds verweisen lassen müsse. Der geltendgemachte Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag unterliegt gemäß § 11 Abs. 3 Rom II-VO französischem Sachrecht. Die Antwort auf die Frage, wessen Einwand trägt, ist maßgeblich von anwendbarem Recht abhängig.

bb) Ansicht des BGH

Der BGH hat die Frage der Beschränkbarkeit der Haftung in seiner Grundsatzentscheidung deliktisch qualifiziert und demzufolge auch an das Deliktsstatut angeknüpft.⁶ In seiner Entscheidung sprach er sich ausdrücklich gegen eine Statutenspaltung aus, mit der Begründung, dass dies einen einheitlichen Lebenssachverhalt ohne triftigen Grund zerreißen würde.⁷ Die Beschränkung der Haftung sei eng verknüpft mit dem Anspruch überhaupt.⁸ Zu beachten ist bei dieser Entscheidung, dass sich der BGH mit dem Gegenvorschlag der Anknüpfung an das Flaggenstatut auseinander setzen musste. Nach Ansicht der Revision würde der Reeder sein Haftungsbeschränkungsregime somit auf „Reisen“ mitnehmen. Zudem weist die Entscheidung die Besonderheit auf, dass es nur um Ansprüche zwischen zwei Parteien ging.⁹ Seerechtliche Unglücksfälle ziehen jedoch in der Regel eine Vielzahl von Anspruchsberechtigten – sei es aus Delikt, Vertrag oder GoA – nach sich.

Für die Ansicht des BGH spricht, dass Art. 15 lit b) Rom II-VO ausdrücklich die Frage der Haftungsausschlussgründe sowie der Beschränkung oder Teilung der Haftung dem Statut der außervertraglichen Schuldverhältnisse unterstellt.

Für eine Anwendung der *lex causae* werden auch die Vorschriften der Art. 3 lit e) HBÜ, Art. 3 d) CLNI und § 5 Nr. 3 BinSchG ins Feld geführt. Danach unterfallen Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgabe mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen, wenn der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter nach dem Recht, das für den Dienstvertrag zwischen ihm und diesen Bediensteten gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht

⁶ BGHZ 29, 237, 239; so auch *Hartenstein*, TransR 2008, 143, 154.

⁷ BGHZ 29, 237, 241.

⁸ So auch *Hartenstein*, TransR 2008, 143, 154.

⁹ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 195, Rn 112.

beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den in Art. 6 HBÜ vorgesehen übersteigt, nicht dem HBÜ. Aus dieser Regelung wird geschlossen, dass die Vertragsstaaten entsprechend der h.M. von der Geltung der *lex causae* für die Frage der Beschränkbarkeit der Haftung ausgingen.¹⁰ Dies ist m.E. eine Fehlinterpretation. Bei Anwendung der h.M. ist die in den Vorschriften getroffene Regelung überflüssig, da ohnehin die *lex causae* die Frage der Haftungsbeschränkungsmöglichkeit regelt. Die Vertragsstaaten wollten durch die Regelung gegenseitig die ausländische Entscheidung der Privilegierung der Arbeitnehmer als besonders schutzwürdige Personengruppe respektieren. Dies war nur nötig, da sie nicht von vornherein von der Geltung der *lex causae* ausgingen.

- 11 Gegen die Meinung des BGH lässt sich vor allem das Argument der fehlenden Praktikabilität ins Felde führen. Schon die Ermittlung der Haftungssumme und erst recht die des auf den einzelnen Anspruch entfallenden Betrages ließe sich bei gleicher Anspruchsart aber aufgrund der *lex causae* unterschiedlichen Höchstbeträgen der Gesamthaftung nur mit erheblichen Schwierigkeiten oder gar nicht durchführen.¹¹

cc) Lex fori

- 12 Um diese Anwendungsschwierigkeiten zu umschiffen, wurde in der Literatur vereinzelt die Geltung der *lex fori* vorgeschlagen.¹² Dieses sei der ruhende Pol in dem Durcheinander der verschiedenen Ansprüche, die aus dem Ereignis entstanden sind.¹³ Doch auch diese Ansicht kann nicht gänzlich überzeugen, wie die Betrachtung des Fallbeispiels zeigt.

dd) lex Haftungsfonds

- 13 M.E. lässt sich die richtige Lösung nur durch eine saubere Qualifikation des Haftungsbeschränkungsrechts ermitteln. Zu diesem Zweck ist zunächst die Frage nach der Anwendbarkeit der Rom I und Rom II-VO zu klären, bevor im Anschluss daran gegebenenfalls zu untersuchen ist, wie nach deutschem Recht zu qualifizieren ist.

¹⁰ Nachweise bei *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 196.

¹¹ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 196; *ausführlich* Puttfarken, Beschränkte Reederhaftung – Das anwendbare Recht, S. 55-94.

¹² *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 197, Rn 124; *Rabe*, Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000, Art. 15 LondonHBÜ Rn 2; *Czempiel* VersR 1987, 1069, 1074; *Puttfarken*, Beschränkte Reederhaftung – Das anwendbare Recht, S. 136 mit Verweis auf die englische Gerichtspraxis – englisches Seerecht vor englischen Gerichten.

¹³ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 197, Rn 124.

In Deutschland ist nach der h.M. grundsätzlich nach der *lex fori* unter Zuhilfenahme der funktionellen Methode zu qualifizieren.¹⁴ Im Rahmen der Rom I und Rom II-VO ist nach den Grundsätzen der Europarechts autonom zu qualifizieren. Bei der Frage der Qualifikation ist die Rechtsnatur der seerechtlichen Haftungsbeschränkung genauestens zu betrachten. Das Haftungsbeschränkungsrecht ermöglicht es dem Haftenden, seine Haftung aus einem Ereignis gegenüber der Gesamtheit seiner potenziellen Gläubiger zu beschränken. Dies ist nur schwer vergleichbar mit einer schuldrechtlichen Haftungsbeschränkung, die nur gegenüber Individuen und damit nur *inter partes* gilt.¹⁵ Die seerechtliche Haftungsbeschränkung hat durch Einrichtung des Fonds Wirkung *inter omnes*; also auch gegenüber unbekanntem Gläubigern und für die weiteren Schuldner. Im Rahmen der seerechtlichen Haftungsbeschränkung schulden der zur Beschränkung der Haftung Berechtigte und der Anspruchsinhaber beide nicht. Sie ist somit kein Schuldverhältnis. Sinn und Zweck ist vielmehr, die Haftung für ein Ereignis mit Blick auf alle möglichen Ansprüche auf eine festgelegte Höchstsumme zu beschränken und somit die Versicherbarkeit herzustellen. Damit weist die seerechtliche Haftungsbeschränkung eine funktionelle Parallele zum Insolvenzrecht auf.¹⁶ Dies kommt auch durch die vielen Einzelverweisungen der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVertO) auf die Insolvenzordnung zum Ausdruck.¹⁷ Zudem ist wie im Insolvenzrecht die Gleichbehandlung aller Gläubiger, die von dem schädigenden Ereignis betroffen sind, einer der Grundgedanken der Beschränkbarkeit der Gesamthaftung.¹⁸

Auch der EuGH sieht die Klage auf Haftung aus dem Ereignis und den Antrag auf Einrichtung eines Fonds als so wesensverschieden an, dass sie nicht auf einer Grundlage i.S.d. Art. 27 Abs 1 Brüssel I-VO¹⁹ beruhen.²⁰ Die Schadenersatzklage beruhe auf dem Recht der außervertraglichen Haftung, der Antrag auf Errichtung eines Haftungsbeschränkungs fonds aber auf dem HBÜ.

¹⁴ Von Hoffmann/Thorn, IPR, 9. Auflage 2007, § 6 Rn 12, 27.

¹⁵ Der Hinweis schon bei Ramming, HmbSchRZ 2009, 181, 196, Rn 123.

¹⁶ So schon Basedow, IPRax 1987, 333, 337 im anerkennungsrechtlichen Kontext.

¹⁷ § 7 Abs. 2 Nr. 7, § 9 Abs. 1, § 18, § 19 Abs. 3 S. 2, § 26 Abs. 2 S. 4 SVertO.

¹⁸ Mit ausführlicher Begründung, Ramming, HmbSchRZ 2009, 181, 182, Rn 11 und 196 Rn 117.

¹⁹ EG-VO Nr. 44/2001.

²⁰ EuGH, 14.10.2004 – Rs. C-39/02 – Maersk Olie & Gas A/S ./ M. de Haan and W. de Boer, IPRax 2006, 262, 265.

- 16 Somit ist das seerechtliche Haftungsbeschränkungsrecht nicht schuldrechtlich zu qualifizieren. Folglich fällt es nicht unter den Anwendungsbereich der Rom I und Rom II-VO. Es ist vielmehr eigenständig als kollektives Haftungsbeschränkungsrecht zu qualifizieren.
- 17 Dabei lässt sich auch auf den Ansatz von *Kegel* rekurrieren, der schon 1959 das seerechtliche Haftungsbeschränkungsrecht als Sondervermögen vom Deliktsstatut abspalten wollte.²¹ Damals bestand die Haftungsmasse noch aus dem sogenannten Schiffsvermögen, bestehend aus Schiff und Fracht. Demzufolge wollte *Kegel* die Frage der Haftungsbeschränkungsbeugnis an das Flaggenrecht anknüpfen. Nach der Überarbeitung des seerechtlichen Haftungsrechts und der Übernahme des dem englischen Recht entstammenden Summenhaftungssystems ist dies nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr offenbaren sich weitere Parallelen zum Insolvenzrecht. Das Sondervermögen ist der Haftungsfonds in den vom HBÜ festgelegten Höchstgrenzen.
- 18 Zudem unterscheidet auch Art. 7 Brüssel I-VO zwischen Klagen aus der Verwendung oder dem Betrieb des Schiffes einerseits und der Beschränkung der Haftung andererseits.²² Es ist nicht ersichtlich, warum diese Ansprüche prozessual und materiell unterschiedlich qualifiziert werden sollten.
- 19 Aufgrund der aufgezeigten Parallelen ist m.E. die Anknüpfung dem Insolvenzrecht zu entnehmen.²³ Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Haftungsbeschränkungsrecht auch insolvenzrechtlich zu qualifizieren ist. Es besteht – wie oben beschrieben – ein eigenständiges Statut des Haftungsbeschränkungsrechts. So unterfällt im Prozessrecht das Haftungsbeschränkungsrecht auch der Brüssel I-VO und nicht der EuInsVO²⁴.
- 20 In Anlehnung an die insolvenzrechtliche Anknüpfung ist auf die Frage der Beschränkbarkeit der Haftung stets das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Fonds eingerichtet wurde.²⁵ Dies soll zur begrifflichen Klarstellung als „*lex Haftungsfonds*“ bezeichnet werden. Es wird im Regelfall die *lex fori* sein, aber wie das obige Beispiel zeigt, ist diese Bezeichnung ungenau, da hier das französische Gericht richtigerweise das HBÜ in der deutschen Fassung anwendet und die Klage somit als unzulässig abweist. Käme

²¹ Verweis in BGHZ 27, 237, 214 f.

²² *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 195, Rn 112.

²³ § 335 InsO; Art. 4 Abs. 1 EuInsVO.

²⁴ EG-VO Nr. 1346/2000.

²⁵ In diese Richtung auch, aber mit Tendenzen zur *lex fori*: *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 197, Rn 124.

wirklich die *lex fori* zur Anwendung, dann könnten so die Beschränkungen eines Fonds umgangen werden, sofern das Prozessrecht dem Gläubiger einen weiteren Gerichtsstand eröffnet.

Die Richtigkeit der Anwendung der *lex Haftungsfonds* wird durch die Betrachtung eines leicht abgeänderten Gegenbeispiels deutlich: Konstellation wie oben mit dem Unterschied, dass nun der Fonds in Frankreich eingerichtet wird. Nach der französischen Fassung des HBÜ unterfällt der Anspruch des französischen Reeders somit nicht dem Fonds. Da ihm kein Gerichtsstand in Frankreich zur Verfügung steht, klagt er gegen den deutschen Reeder in Deutschland. Würde das Gericht die *lex fori* anwenden – die deutsche Version des HBÜ – müsste es die Klage mit Verweis auf Einrichtung des Fonds abweisen. Der Kläger könnte seinen Anspruch nicht durchsetzen. Nur unter Anwendung der französischen Version des HBÜ – der *lex Haftungsfonds* – könnte der Kläger in Deutschland seinen vollen Anspruch geltend machen. **21**

Die hier vertretene Ansicht gilt ebenso für alle Fragen des Haftungsbeschränkungsrechts unabhängig vom HBÜ. **22**

Die Geltung der *lex Haftungsfonds* setzt begriffslogisch die Einrichtung eines Fonds voraus. Sollte es dazu noch nicht gekommen sein, gilt grundsätzlich für alle aufgeworfenen Fragen des Rechts der beschränkbar Haftung die *lex fori*. Zu diesem Zeitpunkt fehlt es an dem relevanten Anknüpfungsmoment und es ist hilfsweise und vorübergehend auf die *lex fori* zurückzugreifen. Dieser Zustand wird jedoch praktisch nicht lange andauern, da mit Geltendmachung von der beschränkbar Haftung unterliegenden Ansprüche der Gläubiger gemäß Art. 11 HBÜ das Recht hat, einen Fonds einzurichten. **23**

b) Lücken/ unbestimmte Rechtsbegriffe

Ähnliche internationalprivatrechtliche Fragestellungen ergeben sich bei der Auslegung von unbestimmten Rechtsbegriffen und der Lückenfüllung im HBÜ. An vielen Stellen begnügt sich das HBÜ damit, nur wesentliche Gesichtspunkte zu regeln. Vorrangig gilt die autonome Auslegung des Übereinkommens.²⁶ Sinn und Zweck des HBÜ ist die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des seerechtlichen Haftungsbeschränkungsrechts. **24**

²⁶ BGHZ 52, 216, 220.

Dieser Sinn und Zweck kann am Besten durch eine autonome Auslegung gemäß Art. 31 und 33 VertragsÜ²⁷ erreicht werden.²⁸

- 25 Wenn jedoch die autonome Auslegung zu kurz greift, ist auf die allgemeinen Grundsätze des Internationalen Privatrechts zurückzugreifen. Dabei gilt auch hier grundsätzlich die Anwendung der *lex Haftungsfonds*. Dafür ist insbesondere der internationale Entscheidungseinklang²⁹ ins Feld zu führen. Die Frage, ob eine Person zu dem nach Art. 1 HBÜ zur Haftungsbeschränkung berechtigten Personenkreis gehört, kann nicht für ein Verfahren unterschiedlich beurteilt werden. Die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen wäre zu groß. Folglich ist auch hier die *lex Haftungsfonds* entscheidend.

c) Innenverhältnis

- 26 Des Weiteren stellt sich die Frage, nach welchem Recht sich die schuldrechtliche Modifikation der Haftungsbeschränkung zwischen Gläubiger und beschränkt Haftendem beurteilt. Solche Vereinbarungen können sich beispielsweise aus Charterverträgen oder Konnossements ergeben. Hierbei handelt es sich um Abreden, die zwischen einem Gläubiger oder potentiellen Gläubiger und einer zur Beschränkung der Haftung berechtigten Person getroffen werden.³⁰ Sie entfalten nur Wirkung im Innenverhältnis und sind somit auch schuldrechtlich zu qualifizieren. Dementsprechend gilt für sie die *lex causae*.³¹ Handelt es sich um vertragliche Ansprüche, gilt somit die Rom I-VO, bei außervertraglichen Ansprüchen die Rom II-VO, wobei dies speziell in Art. 15 lit. b) geregelt ist und insbesondere die Einschränkung des Art. 14 I lit. b) Rom II-VO zu beachten ist.

d) Praktische Konsequenzen

- 27 Die hier aufgezeigten Ansichten haben vor allem bei der Frage nach dem anwendbaren Recht der Haftungsbeschränkung starke praktische Auswirkungen. Wenn schon auf Ebene des Internationalen Privatrechts mit Hilfe der *lex Haftungsfonds* dem Recht des Staates, in dem der Fonds eingerichtet wurde, internationale Geltung verschafft wird, wird die überlegte Wahl des Forums immer interessanter. Dies führt letztlich dazu, dass die Parteien die Geltung der ihnen günstigsten Fassung anstreben und so von

²⁷ Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge (BGBl. 1985 II S. 926).

²⁸ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 185, Rn 34.

²⁹ *Kropholler*, IPR, 6. Auflage 2006, S. 36 ff.

³⁰ *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 198.

³¹ So auch *Ramming*, HmbSchRZ 2009, 181, 198 Rn 135.

der Möglichkeit des *forum shoppings* Gebrauch machen werden. Dieser ohnehin bestehende Anreiz würde durch die universelle Geltung der *lex Haftungsfonds* verstärkt. Dies ist jedoch mit der Konzeption des HBÜ vereinbar und fördert sogar das Regelungsziel des Übereinkommens. Die Haftung aus einem Ereignis soll einem Haftungsregime unterworfen werden und an einem Ort für alle Beteiligten – Gläubiger wie Schuldner – geklärt werden. Dies wird mit der Anwendung der *lex Haftungsfonds* unterstützt, was zwar die Anreize für das *forum shopping* auf Schuldnerseite erhöht, aber gleichzeitig die Umgehungsmöglichkeiten der Gläubiger begrenzt und damit zu einer noch besseren Versicherbarkeit der Haftung aus seerechtlichen Ereignissen beiträgt. Zudem sind aufgrund der Geltung der Brüssel I-VO und des darin enthaltenen Ausschlusses exorbitanter Gerichtsstände (Art. 3 Abs. 2 Brüssel I-VO) die Möglichkeiten des *forum shoppings* zumindest in Europa hinreichend begrenzt.

Für den nationalen Richter bedeutet die Anwendung der *lex Haftungs-* **28**
fonds jedoch, dass er sich mit ausländischen Versionen und Umsetzungen des HBÜ auseinandersetzen muss. Dies dürfte sich jedoch weniger problematisch auswirken als es scheint, da die Parteien aufgrund der Bedeutung des anwendbaren Rechts in hinreichendem Maße dazu vortragen werden.

2. BinSchG / CLNI

Für die Regelung des Haftungsbeschränkungsrechts in der Binnenschiff- **29**
fahrt in §§ 4 bis 5m BinSchG³² basierend auf dem CLNI³³ kann auf die Ausführungen von *Jaegers* verwiesen werden. Hier ergibt sich internationalprivatrechtlich die Besonderheit, dass das CLNI nicht direkt anwendbar ist. Dennoch verdrängt § 5m BinSchG die allgemeinen internationalprivatrechtlichen Normen als *lex specialis*. § 5m BinSchG ist auch vor dem europäischen Kollisionsrecht anwendbar, da für deren Vorschriften der Anwendungsbereich aufgrund der Qualifikation als kollektives Haftungsbeschränkungsrecht schon nicht eröffnet ist.

Auch hier ergibt sich die Problematik des *forum shoppings*, doch wird **30**
diese noch verstärkt, da der zur Beschränkung der Haftung Berechtigte gemäß Art. 11 Abs. 1 CLNI auch schon vor Geltendmachung eines Anspruchs die Möglichkeit hat, einen Fonds einzurichten und dabei zwischen

³² Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (RGVl. 1895, 301), zuletzt geändert durch Art. 33 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2618).

³³ Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1643).

allen Mitgliedstaaten wählen kann. Der Gefahr ausufernden *forum shopping* tritt bislang die geringe Anzahl von Mitgliedstaaten – vier – entgegen, was sich aber angesichts der Erweiterungsbemühungen in Zukunft ändern dürfte. Hier ist deshalb *de lege ferenda* zu überlegen, ob die Wahlmöglichkeit zur Errichtung des Fonds nicht über das Erfordernis des Vorhandenseins eines allgemeinen Gerichtsstandes in diesem Vertragsstaat einzuschränken sei.

3. Autonomes deutsches Haftungsbeschränkungsrecht

- 31 Neben dem auf internationale Übereinkommen basierenden Haftungsbeschränkungsrecht hat die BRD außerdem noch autonomes Haftungsbeschränkungsrecht erlassen. Als Beispiele hierfür seien nur § 486 Abs. 3 S. 1 HGB – als Ergänzung zum Haftungsübereinkommen von 1992³⁴ – und § 487c Abs. 4 HGB – für den Lotsen, der nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig ist, sofern er nicht seine Haftung nach Art. 7 Abs. 1 HBÜ beschränken kann – genannt. Das autonome deutsche Recht der beschränkbareren Haftung wird grundsätzlich nur von deutschen Gerichten angewandt. Die Normen haben einen universellen Anwendungsanspruch, da jeweils auf das HBÜ verwiesen wird. Dies hat zur Folge, dass sich auch ein französischer Lotse gegenüber einem belgischen Reeder vor einem deutschen Gericht auf seine Haftungsbeschränkung berufen könnte, obgleich er nicht an Bord des geloteten Schiffes tätig war und dies deshalb – beispielsweise – in Frankreich nicht könnte.
- 32 Fraglich ist, ob man diese universelle Geltung deutschen Sachrechts für alle in Deutschland verhandelten Ansprüche nicht etwa durch das Erfordernis von besonderen Berührungspunkten mit Deutschland einschränken muss. So wäre es beispielsweise möglich, eine Beschränkung auf Personen mit gewöhnlichem Aufenthalt in einem Vertragsstaat vorzunehmen. Diese Möglichkeit besteht im HBÜ durch Erklärung eines Vorbehalts gemäß Art. 15 Abs. 1 S. 2 HBÜ. Von dieser Möglichkeit hat Deutschland jedoch bewusst keinen Gebrauch gemacht. Somit ist eine solche restriktive Anwendung des autonomen deutschen Haftungsbeschränkungsrechts nicht angezeigt und nur schwer mit dem gesetzgeberischen Willen vereinbar. Sie ist darüber hinaus auch nicht erforderlich, da eine Anwendung autonomen deutschen Haftungsbeschränkungsrechts einen Gerichtsstand in Deutschland voraussetzt und die Anwendung über die Zuständigkeitsregelungen hinreichend eingeschränkt werden kann.

³⁴ Protokoll zum internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1994 II S. 1152.

III. Zusammenfassung

Das Recht der beschränkbaren Haftung ist nach seiner neuen Konzeption nicht schuldrechtlich, sondern als kollektives Haftungsbeschränkungsrecht zu qualifizieren. Es ist demzufolge auch nicht akzessorisch an die *lex causae* sondern selbständig anzuknüpfen. Es ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Fonds eingerichtet wurde: die *lex Haftungsfonds*. Die schuldrechtlichen Modifikationen des Haftungsbeschränkungsrechts unterfallen der *lex causae*. **33**

Dies gilt sowohl für das HBÜ, das BinSchG mit Ausnahme von § 5m S. 2 BinSchG als auch für das autonome deutsche Haftungsbeschränkungsrecht. Folglich ist festzuhalten, dass die Wahl des Forums und die anschließende Einrichtung des Fonds entscheidend sein werden. Dies birgt die Gefahr des *forum shopping*, diese ist jedoch zum einen durch die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Haftungsbeschränkungsrecht als auch zum anderen durch den Ausschluss von exorbitanten Gerichtsständen unter der Brüssel I-VO hinreichend gebannt. **34**

Die internationale Wirkung der Fondserrichtung

Dr. Sabine Rittmeister

1. Einleitung

Gegenstand meines Vortrags ist die internationale Wirkung der Fondserrichtung. Durch die Errichtung des Fonds soll die dingliche Haftungsbeschränkung bewirkt werden. Hierzu muss sichergestellt werden, dass die Gläubiger sich nur an den Fonds halten und der Zugriff auf das übrige Vermögen ausgeschlossen wird. **1**

Die Durchsetzung dieses Prinzips geschieht im Land der Fondserrichtung durch entsprechende Vorschriften des nationalen Rechts. So sieht im deutschen nationalen Recht § 8 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung¹ vor, dass Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, nur nach den Vorschriften der SVertO verfolgt werden dürfen. Nach Eröffnung des Verteilungsverfahrens werden Einzelklagen sowie die Zwangsvollstreckung wegen der Beschränkung unterliegender Ansprüche unzulässig. **2**

Wirksam kann die Haftungsbeschränkung aber nur dann durchgesetzt werden, wenn die Fondserrichtung über die Grenzen des Errichtungsstaates hinaus – also international – zu beachten ist. Anderenfalls könnten Gläubiger die Haftungsbeschränkung umgehen, indem sie in einem anderen Staat klagen bzw. ein Schiff des Schuldners arrestieren. **3**

Zunächst soll ein Überblick über die einschlägigen Normen der internationalen Haftungsbeschränkungsübereinkommen gegeben werden. Sodann ist zu erläutern, in welcher Weise der deutsche Gesetzgeber die Wirkungen der Fondserrichtung geregelt hat. Schließlich wird die Frage behandelt, welche Bedeutung der EG-Verordnung Nr. 44/2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 22.12.2000² für die etwaige Anerkennung der Fondserrichtung im Rahmen der EU zukommt. **4**

2. Regelungen über internationale Wirkung der Fondserrichtung

Ausgangspunkt der Betrachtung müssen zunächst die internationalen Haftungsbeschränkungsübereinkommen selbst sein. **5**

¹ Nachfolgend abgekürzt SVertO

² Nachfolgend abgekürzt mit EuGVVO

- 6 Das Prinzip der summenmäßigen Haftungsbeschränkung im Seerecht wurde auf breiter internationaler Ebene erstmals durch das Brüsseler Übereinkommen von 1957 umgesetzt³. Dieses Übereinkommen ist zwar weitgehend durch das Londoner Übereinkommen von 1976⁴ abgelöst worden; gleichwohl lohnt sich – zum Zweck des späteren Vergleichs – ein Blick auf Art. 2 Abs. 4 HBÜ 1957. Er sah vor, dass ein Gläubiger einen beschränkba- ren Anspruch nicht mehr gegen das sonstige Vermögen des Reeders geltend machen konnte, sobald der Haftungsfonds errichtet worden war. Dieses Prinzip galt nicht nur im Staat der Fonderrichtung, sondern in allen ande- ren Vertragsstaaten in gleicher Weise. Das Brüsseler Übereinkommen ord- nete damit eine weit reichende internationale Wirkung der Fonderrichtung an.
- 7 Das Londoner Übereinkommen weicht in Art. 13 Abs. 1 von diesem Prinzip erheblich ab. Es heißt dort in der deutschen Übersetzung: *„Ist ein Haftungsfonds nach Art. 11 errichtet worden, so kann derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.“* Zu beachten ist die Einschränkung *„der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat“*. Diese hat zur Folge, dass die Fonderrichtung nur dann zu einer ding- lichen Haftungsbeschränkung führt, wenn der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat. Auf die Einzelheiten wird unter Rdnr. 10, 11 näher eingegangen.
- 8 Art. VI Abs. 1 Buchst. a) des Ölhaftungsübereinkommens⁵ sieht vor, dass Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden, die sich aus einem Ölhaf- tungsereignis ergeben, nicht gegen andere Vermögenswerte des Eigentü- mers geltend gemacht werden können, sobald der Eigentümer den Haf- tungsfonds errichtet hat. Eine Einschränkung wie in Art. 13 HBÜ ist nicht vorgesehen. Damit folgt das ÖIHÜ inhaltlich der Regelung im Brüsseler Übereinkommen.

³ Internationales Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, BGBl. 1972 II S. 672, im folgenden abgekürzt HBÜ 1957.

⁴ Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 19 November 1976, BGBl. 1986 S. 786, nachfolgend abgekürzt mit HBÜ. Das HBÜ 1976 ist durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens vom 19 November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790) geändert worden. In den hier maßgeblichen Vorschriften, insbesondere Art. 13, hat es keine Änderungen gegeben.

⁵ Internationales Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1996 II S. 670), im folgenden ÖIHÜ abgekürzt.

Das CLNI⁶ wiederum hat sich für die Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt weitestgehend das HBÜ zum Vorbild genommen. Dementsprechend bestimmt Art. 13 Abs. 1 CLNI wortgleich zu Art. 13 Abs. 1 HBÜ, dass andere Klagen – also Klagen gegen das sonstige Vermögen des Schuldners – nur ausgeschlossen sind, wenn und soweit der jeweilige Gläubiger einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat. 9

Welche Konsequenzen hat nun die Regelung des Art. 13 Abs. 1 HBÜ bzw. CLNI? Art. 13 Abs. 1 HBÜ gewährt dem Schuldner lediglich einen Mindestschutz, d.h. es wird lediglich verhindert, dass der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Fonds anmeldet und gleichzeitig diesen Anspruch noch gegen das übrige Vermögen geltend macht.⁷ Es wird jedoch durch Art. 13 HBÜ nicht sichergestellt, dass nach der Fondserrichtung Ansprüche aus dem Ereignis ausschließlich gegen den Fonds geltend gemacht werden können. Damit ist das Prinzip der gegenständlichen Haftungsbeschränkung auf internationaler Ebene nicht durchgesetzt worden. 10

Dem Gläubiger wird faktisch ein Wahlrecht eingeräumt: er kann seinen Anspruch gegen den Fonds geltend machen, er kann aber auch den Fonds ignorieren und in einem anderen Staat Klage gegen den Schuldner erheben.⁸ Dies ist ihm – jedenfalls durch Art. 13 HBÜ⁹ – nicht verwehrt. 11

3. Umsetzung in nationales deutsches Recht

Der deutsche Gesetzgeber hat die Vorgaben der internationalen Übereinkommen durch die Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung umgesetzt. Obwohl dies in Art. 13 HBÜ 1976 nicht vorgesehen ist, unterscheidet die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung nach dem Ort der Fondserrichtung. Die Wirkungen einer Fondserrichtung im Inland – also im Geltungsbereich der Verteilungsordnung – richten sich nach § 8 SVertO. Die Wirkungen, die die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat im Inland hat, sind in einem besonderen Abschnitt geregelt, nämlich in den §§ 50 ff. SVertO. 12

⁶ Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) vom 4. November 1988, BGBl. 1998 II S. 1643.

⁷ Vgl. dazu *Rittmeister*, Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, Kehl am Rhein./Straßburg/Arlington 1995, S. 66.

⁸ Vgl. Kritik bei *Herber*, Das neue Haftungsrecht der Schiffahrt: Das deutsche See- und Binnenschiffahrtsrecht nach dem 2. Seerechtsänderungsgesetz, Kehl am Rhein./Straßburg/Arlington, 1989, S. 102.

⁹ Inwieweit die Anwendung der EuGVVO zu anderen Ergebnissen führt, wird unten Rdnr. 37 behandelt.

a) Wirkung der Fonderrichtung im Inland – § 8 SVertO

- 13** § 8 SVertO gilt sowohl für die seerechtlichen Verteilungsverfahren, also für Verteilungsverfahren nach dem HBÜ 1976 in der Fassung des Protokolls 1996¹⁰ und nach dem ÖIHÜ, als auch qua Verweisung in § 41 SVertO für das binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren.
- 14** Die Errichtung des Haftungsfonds wird in Deutschland durch die Eröffnung des Verteilungsverfahrens bewirkt. Damit tritt die gegenständliche Haftungsbeschränkung für alle aus dem Ereignis entstandenen und der Beschränkung unterliegenden Ansprüche ein.¹¹ Die betroffenen Ansprüche können nur noch nach der SVertO geltend gemacht werden, d.h. Klagen im regulären Erkenntnisverfahren werden unzulässig, ebenso Zwangsvollstreckungsmaßnahmen wegen dieser Ansprüche.
- 15** Im Unterschied zu Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1976 tritt die Haftungsbeschränkung nach § 8 SVertO unabhängig davon ein, ob der Gläubiger seinen Anspruch im Verteilungsverfahren anmeldet oder nicht. Der Gläubiger hat somit kein Wahlrecht, sondern muss sich an den Fonds halten. Damit weicht § 8 SVertO für die Fonderrichtung im Inland von den Vorgaben des Art. 13 HBÜ ab. Die Regelung ist zwar sachgerecht, aber mit Art. 13 HBÜ nicht zu vereinbaren.¹²

b) Wirkung der Fonderrichtung im Ausland – §§ 50 ff. SVertO

- 16** Die §§ 50 ff. SVertO regeln die Rechtsfolgen, welche die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat im Inland hat. Dabei wird nach dem jeweils zugrunde liegenden internationalen Übereinkommen differenziert, also nach HBÜ, ÖIHÜ und CLNI.
- 17** Die SVertO hält sich hier ganz eng an die Vorgaben der internationalen Regelungen: soweit der Eintritt der gegenständlichen Haftungsbeschränkung davon abhängig gemacht wird, dass der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, wird diese Voraussetzung auch in der SVertO übernommen. Dies gilt also für die Errichtung eines Fonds nach HBÜ oder nach CLNI; hier verweist § 50 bzw. § 52 SVertO auf die Rechtsfolgen des § 8 SVertO nur, wenn und soweit der Gläubiger seinen Anspruch gegen den ausländischen Fonds geltend gemacht hat. Hat er dies nicht ge-

¹⁰ Protokoll vom 2. Mai 1996, BGBl. 20000 II S. 790.

¹¹ Siehe im Einzelnen zu der Frage, welche Ansprüche von einem Verteilungsverfahren erfasst werden, *Rittmeister*, a.a.O. S. 113 ff.

¹² Siehe zum Problem der Vereinbarkeit des § 8 SVertO mit Art. 13 HBÜ *Rittmeister*, a.a.O., S. 123 f.

tan, so steht es ihm – zumindest nach den Vorschriften der SVertO – frei, Klage vor einem deutschen Gericht zu erheben oder die Zwangsvollstreckung zu betreiben. Für die Errichtung eines Fonds nach dem ÖIHÜ sieht § 51 SVertO eine Verweisung auf § 8 SVertO vor, ohne dass es auf die Geltendmachung des Anspruchs gegen den Fonds ankommt.

4. Anerkennung der Fonderrichtung nach EuGVVO

Bis hierhin haben wir uns für die Frage der internationalen Wirkungen der Fonderrichtung mit den Regelungen der verschiedenen Haftungsbeschränkungsübereinkommen und deren Umsetzung in deutsches Recht durch die SVertO beschäftigt. Die Anerkennung gerichtlicher „Akte“ innerhalb der EU ist aber außerdem Gegenstand der EuGVVO. Es stellt sich mithin die Frage, ob die Regelungen der EuGVVO hinsichtlich der Anerkennung gerichtlicher Entscheidungen auf die Errichtung eines Haftungsfonds nach HBÜ, ÖIHÜ oder CLNI anwendbar sind.¹³

Folgende Fragen ergeben sich im Zusammenhang mit der Anwendung der EuGVVO auf die Fonderrichtung: **19**

Ist die EuGVVO überhaupt anwendbar oder ist das Verfahren zur Errichtung und Verteilung eines Haftungsfonds ein dem Konkurs ähnliches Verfahren i.S.d. Art. 1 Abs. 2 Buchst b) EuGVVO? **20**

Werden Klagen wegen der Beschränkung unterliegenden Ansprüchen nach Eröffnung eines Haftungsfonds in einem Mitgliedstaat gem. Art. 27 EuGVVO wegen anderweitiger Rechtshängigkeit („lis pendens“) unzulässig? **21**

Ist die Errichtung eines Haftungsfonds eine „Entscheidung“ i.S.d. Art. 32 Abs. 1 EuGVVO mit der Folge, dass sie in allen anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen ist? **22**

a) Urteil des EuGH vom 14.10.2004

Die soeben skizzierten Fragen hat der EuGH in seinem Urteil vom 14.10.2004¹⁴ behandelt. Zum besseren Verständnis soll zunächst der zugrunde liegende Sachverhalt in Kurzform wiedergegeben werden: **23**

¹³ Eingehend zu dieser Problematik, allerdings auf Grundlage des insoweit übereinstimmenden EuGVÜ und vor Erlass des EuGH-Urteils vom 14.10.2004 *Sinkus*, Die grenzüberschreitende Haftungsbeschränkung des Reeders, Diss. Hamburg 1995, S. 69 ff.

¹⁴ EuGH, 14.10.2004 – Rs. C-39/02 – Maersk Olie & Gas A/S /J. Fa. M. de Haan en W. de Boer, veröffentlicht in IPrax 2006, S. 262 ff.

- 24 Im Mai 1985 verlegte die Maersk Olie & Gas A/S mit Sitz in Dänemark eine Öl- und eine Gasleitung in der Nordsee. Nur einen Monat später wurden diese Leitungen durch einen niederländischen Fischtrawler beschädigt. Maersk hielt die Eigentümer des Trawlers für den entstandenen Schaden haftbar.
- 25 Im April 1987 stellten die Schiffseigentümer beim Gericht des Registerrortes Groningen in den Niederlanden einen Antrag auf Beschränkung ihrer Haftung auf der Grundlage des HBÜ 1957. Das Gericht erließ im Mai 1987 einen Beschluss, durch den die Haftungssumme festgesetzt wurde. Der Beschluss wurde Maersk ordnungsgemäß zugestellt. Maersk rügte erfolglos die Zuständigkeit des niederländischen Gerichts. Trotz entsprechender Aufforderung meldete Maersk seine Ansprüche nicht in dem niederländischen Haftungsbeschränkungsverfahren an, sondern verfolgte sie vor den dänischen Gerichten. Der dänische Oberste Gerichtshof setzte das Verfahren mit Rücksicht auf das niederländische Haftungsbeschränkungsverfahren aus und legte die Sache dem EuGH zur Vorabentscheidung vor.
- 26 Zu welchen Ergebnissen ist der EuGH gekommen?

aa) Anwendbarkeit der EuGVVO

- 27 Zunächst ist der EuGH ohne weiteres von der Anwendbarkeit des EuGVÜ¹⁵ ausgegangen. Er hat insbesondere nicht problematisiert, ob es sich bei dem Verfahren zur Errichtung und Verteilung eines Haftungsbeschränkungsfonds um ein konkursähnliches Verfahren Art. 1 Abs. 2 Nr. 2 EuGVÜ handelt, mit der Folge dass die Vorschriften des EuGVÜ nicht anwendbar sind. Diese Frage war in der deutschen Rechtsliteratur streitig. Für die Einordnung des Verteilungsverfahrens als konkursähnliches Verfahren sprach die Tatsache, dass es eine strukturelle Nähe zum Insolvenzverfahren aufweist und dass in etlichen Einzelvorschriften auf die Insolvenzordnung verwiesen wird¹⁶. Als Gegenargument wurde angeführt, dass sich die Gründe für die Einleitung eines Verteilungsverfahrens einerseits und eines Konkursverfahrens andererseits wesentlich unterscheiden¹⁷. Beim Verteilungsverfahren geht es um die Bereitstellung und Verteilung eines Sondervermö-

¹⁵ Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27.9.1968 (BGBl. 1972 II S. 774); es handelt sich um das Vorgängerabkommen zur EuGVVO, welches in den hier interessierenden Passagen inhaltlich identisch ist.

¹⁶ Vgl. insbesondere *Basedow*, Kollisionsrechtliche Aspekte der Seerechtsreform von 1986, IPRax 1987, 333, 337 m.w.N.; diese Ansicht vertrat auch Herber, a.a.O., S. 129

¹⁷ Vgl. ausführlich *Sinkus* a.a.O. S. 91 f.

gens, welches der Schuldner *freiwillig* zur Befriedigung bestimmter Ansprüche zur Verfügung stellt, um seine Haftung auf dieses Sondervermögen beschränken zu können. Das Konkursverfahren bzw. nach heutiger Terminologie Insolvenzverfahren, dient der *zwangsweisen* kollektiven Vollstreckung des gesamten Schuldnervermögens.

Maßgebend für den EuGH dürfte gewesen sein, dass sich die oben erläuterte Streitfrage nach Inkrafttreten der Europäischen Insolvenzverordnung vom 29.5.2000¹⁸ erledigt hat. Die Anwendungsbereiche der EuGVVO einerseits und der EuInsVO andererseits sind nunmehr eindeutig in dem Sinne voneinander abgegrenzt, dass ein Verfahren entweder der einen oder der anderen Verordnung unterliegen soll.¹⁹ Das Haftungsbeschränkungsverfahren fällt aber nicht unter die in Art. 1 Abs. 1 EuInsVO enthaltene Definition des Insolvenzverfahrens, da es nicht auf der Zahlungsunfähigkeit oder Zahlungseinstellung des Schuldners beruht. Zum anderen sind die jeweiligen nationalen Haftungsbeschränkungsverfahren – wie z.B. das Schifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren für das deutsche Recht – nicht im Anhang A der EuInsVO genannt, in welchem alle Insolvenzverfahren i.S.d. VO aufgeführt sind. 28

bb) Lis Pendens-Einrede nach Art. 27 EuGVVO

Die erste ausdrückliche Feststellung des EuGH betrifft die Frage, ob die Errichtung eines Haftungsfonds in einem Mitgliedstaat die Erhebung von Einzelklagen wegen beschränkter Ansprüche in allen anderen Mitgliedstaaten der EU sperrt. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass eine Rechtshängigkeit i.S.d. Art. 21 EuGVÜ (= Art. 27 EuGVVO) nicht begründet wird, da der Antrag auf Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds durch den Schädiger und die Schadensersatzklage des Geschädigten nicht denselben Verfahrensgegenstand betreffen.²⁰ Die Errichtung des Haftungsfonds hat zunächst mit der Frage der Berechtigung der von einem Gläubiger erhobenen Forderung nichts zu tun. Sie ist vielmehr ein bloßes Verteidigungsmittel des Schuldners, das allenfalls zur Begrenzung des Anspruchs 29

¹⁸ EG-Verordnung Nr. 1346/2000 vom 29.5.2000 über Insolvenzverfahren, nachfolgend abgekürzt EuInsVO.

¹⁹ Vgl. *Geimer* in *Geimer/Schütze*, Europäisches Zivilverfahrensrecht, 3. Aufl. 2010, zu Art. 1, Rdnr. 130.

²⁰ EuGH, a.a.O. Rdnr. 35 ff.

der Höhe nach führen kann.²¹ Verteidigungsmittel bestimmen jedoch nicht den Streitgegenstand.

- 30 *Smeele* weist in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hin, dass in anderen Fallkonstellationen die Einrede anderweitiger Rechtshängigkeit nach Art. 27 EuGVVO durchaus zum Zuge kommen dürfte.²² Sie kommt zum einen dann in Betracht, wenn der Schuldner sein Haftungsbeschränkungsrecht nicht durch die Errichtung eines Fonds geltend macht, sondern durch Erhebung einer Einrede nach Art. 10 Abs. 1 HBÜ.²³ Außerdem kann im späteren Verlauf eines Verteilungsverfahrens eine *lis pendens*-Situation auftreten, wenn in einem Feststellungsverfahren auch über Grund und Höhe eines angemeldeten Anspruch entschieden wird.²⁴

cc) Fonderrichtung ist Sachentscheidung i.S.d. Art. 32 EuGVVO

- 31 Die Kernfrage, die der EuGH zu beantworten hatte, lautete: Ist die Errichtung eines Haftungsfonds eine Entscheidung im Sinne von Art. 25 EuGVÜ (= Art. 32 EuGVVO) mit der Folge, dass diese in allen anderen Mitgliedstaaten ohne weiteres anzuerkennen ist? Diese Frage hat der EuGH eindeutig bejaht. Der Begriff der Entscheidung wird vom EuGH dabei sehr weit ausgelegt. Unbeachtlich sei zunächst, dass es sich bei dem Beschluss zur Festsetzung der Haftungssumme um eine vorläufige Entscheidung handelte, da auch Maßnahmen des einstweiligen Rechtsschutzes grundsätzlich als anerkennungsfähig anzusehen seien.²⁵ Den von Maersk vorgebrachten Einwand, der Beschluss des niederländischen Gerichts sei nicht das Ergebnis eines kontradiktorischen Verfahrens gewesen, hat der EuGH zurückgewiesen. Es sei ausreichend, dass der Beschluss den Gläubigern mitgeteilt worden sei und diese die Möglichkeit gehabt hätten, Rechtsmittel einzulegen. Damit hätte der Beschluss Gegenstand einer kontradiktorischen Erörterung sein können, bevor sich die Frage seiner Anerkennung oder Vollstreckung gemäß dem Übereinkommen stellte.²⁶
- 32 Ob es sich bei dem Beschluss um eine Sachentscheidung handelte, hat der EuGH indes nicht problematisiert. Gegen die Qualität einer Sachent-

²¹ Vgl. *Mankowski*, Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht 2004/2005, RIW 2005, 561, 566.

²² Vgl. *Smeele*, Recognition of foreign limitation proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention, IPRax 2006, 229, 231.

²³ Vgl. *Smeele*, a.a.O., 231.

²⁴ Siehe zum Feststellungsverfahren im Einzelnen *Rittmeister*, a.a.O., S. 142 ff.

²⁵ Vgl. EuGH, a.a.O., Rdnr. 46.

²⁶ Vgl. EuGH, a.a.O., Rdnr. 50.

scheidung könnte sprechen, dass der Beschluss keine Feststellung zum Anspruchsgrund oder zur individuellen Anspruchshöhe trifft. Der Beschluss legt aber fest, bis zu welcher Gesamthöhe der Schuldner maximal haftet. Damit ist zugleich jeder individuelle Anspruch verhältnismäßig begrenzt.²⁷ Es kommt hinzu, dass eine lediglich summarische Prüfung der Voraussetzungen für die Berechtigung zur Errichtung eines Haftungsfonds der Anerkennungsfähigkeit einer gerichtlichen Entscheidung nicht entgegensteht. So hat der EuGH schon bei früherer Gelegenheit festgestellt, dass beispielsweise Vollstreckungsbescheide nach Art. 25 EuGVÜ anzuerkennen sind.²⁸

Die Wertung des EuGH erscheint sachgerecht. Art. 32 EuGVVO dient der Vermeidung von miteinander nicht zu vereinbaren Entscheidungen in Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Würde aber in einem Mitgliedstaat der Gläubiger eines beschränkbar Anspruch gegen den Schuldner ein Urteil über die volle Anspruchssumme erringen können, obwohl in einem anderen Staat ein Haftungsfonds errichtet worden ist, der diesen Anspruch erfasst, so wäre hierdurch die Entscheidungseinheit beeinträchtigt. **33**

b) Konsequenzen der EuGH-Rechtsprechung

Was genau bedeutet die Feststellung des EuGH, dass der Beschluss zur Errichtung eines Haftungsbefchränkungs fonds in einem Mitgliedstaat eine gerichtliche Entscheidung ist, die nach Art. 33 EuGVVO ohne weiteres in allen anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen ist? Nach einer Definition von *Geimer* ist Anerkennung die Erstreckung der einer ausländischen Entscheidung nach dem Recht des Erststaates zukommenden Wirkungen auf das Inland.²⁹ Zu ermitteln ist also, welche Wirkungen die Errichtung des Haftungsfonds im Staat der Errichtung hat. Diese Wirkungen sind sodann in gleicher Weise auf das Inland zu übertragen. Wird zum Beispiel die Erhebung einer Einzelklage wegen eines beschränkbar Anspruch nach dem Recht des Staates, in welchem der Fonds errichtet worden ist, unzulässig, so müssen auch in allen anderen EU-Ländern Einzelklagen unzulässig sein. Dies wäre dann nicht etwa eine Folge anderweitiger Rechtshängigkeit nach Art. 27 EuGVVO, sondern Folge der Anerkennung nach Art. 33 EuGVVO. **34**

Im Ausgangsfall hatten wir es mit Angehörigen zweier EU-Mitgliedstaaten zu tun – Niederlande und Dänemark – die beide zum maßgebenden Zeitpunkt noch Vertragsstaaten des HBÜ 1957 waren. Das Ergebnis des **35**

²⁷ Siehe *Mankowski*, a.a.O., S. 565.

²⁸ EuGH, Urteil vom 13.7.1995, Rs. C-474/93 – Hengst Import B.V. / Anna Marie Campese, veröffentlicht in *EuZW* 1995, S. 803 ff.

²⁹ Siehe *Geimer*, a.a.O., zu Art. 33 Rdnr. 1.

EuGH-Urteils entspricht damit exakt der Bestimmung des Art. 2 Abs. 4 HBÜ 1957: der Gläubiger eines beschränkbaran Anspruchs muss sich an den Haftungsfonds halten – andere Klagen sind ausgeschlossen. Denkbar sind aber auch andere Fallkonstellationen, bei denen die Rechtsprechung des EuGH erhebliche Probleme aufwerfen dürfte:

- 36** Nicht alle EU-Mitglieder sind inzwischen zugleich Vertragsstaaten des HBÜ und schon gar nicht des HBÜ in der Fassung des Protokolls von 1996.³⁰ So gilt beispielsweise in Portugal noch immer das alte HBÜ 1957. Wenn nun in Portugal ein Haftungsfonds nach dem HBÜ 1957 errichtet wird, müsste dies bei konsequenter Anwendung der Grundsätze der EuGH Rechtsprechung dazu führen, dass dieser auch in denjenigen EU-Mitgliedstaaten anerkannt werden müsste, die mit dem HBÜ 96 erheblich höhere Standards eingeführt haben.³¹ Dies ist im Ergebnis nicht wünschenswert, aber unvermeidlich, wenn man Art. 33 EuGVVO auf die Errichtung eines Haftungsfonds anwendet. Grenzen der Anerkennung gibt es im Rahmen der EuGVVO nach Art. 34 Abs. 1 nur bei Verletzung des *ordre public*. Dieser dürfte jedoch im Falle niedrigerer Haftungsgrenzen nicht eingreifen. Diese Problematik zeigt einmal mehr, dass eine Angleichung der Haftungsstandards wenigstens innerhalb der EU unbedingt erforderlich ist.
- 37** Aber selbst soweit sich der Rechtsstreit zwischen Angehörigen von Vertragsstaaten des HBÜ 96 abspielt, können sich Probleme ergeben. Wie vorhin skizziert, legt beispielsweise das deutsche Recht in § 8 SVertO der Fondserrichtung im Inland weitergehende Wirkungen bei als Art. 13 HBÜ, indem es auf die Voraussetzung verzichtet, dass der Gläubiger zunächst seinen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht haben muss. Das vorhin erläuterte Wahlrecht des Gläubigers wird für die Fondserrichtung im Inland vom deutschen Recht nicht gewährt. Wird nun in Deutschland ein Schiffsfahrtsrechtliches Verteilungsverfahren eröffnet, müssten in allen anderen Mitgliedstaaten die Wirkungen der Fondserrichtung entsprechend § 8 SVertO anerkannt werden. Dies aber bedeutet einen klaren Widerspruch zu Art. 13 Abs. 1 HBÜ. Da Art. 13 HBÜ im rechtstechnischen Sinn keine Regelung zur Frage der Anerkennung von Entscheidungen enthält, greift hier auch nicht die Vorrangregel des Art. 71 EuGVVO ein. Im Ergebnis meine ich, dass der Anerkennungsstaat die Anerkennung der Fondserrichtung nicht mit der Begründung verweigern darf, der Errichtungsstaat habe das HBÜ falsch umgesetzt. Dies ist m.E. ebenso wenig möglich wie der

³⁰ Einen jeweils aktuellen Überblick über den Ratifikationsstand des HBÜ gibt die IMO auf ihrer Homepage www.imo.org.

³¹ Vgl. *Smeele*, a.a.O., S. 233.

Einwand, das Erstgericht habe sein innerstaatliches Recht falsch angewandt.³²

Schließlich soll an dieser Stelle noch auf ein weiteres Problem hingewiesen werden, das durchaus praktisch werden könnte. Gem. Art. 2 Abs. 1 Buchst d) und e) HBÜ unterliegen Ansprüche wegen der Kosten der Wrackbeseitigung und der Beseitigung oder Unschädlichmachung der Ladung grundsätzlich der Haftungsbeschränkung. Nach Art. 18 Abs. 1 HBÜ haben die Vertragsstaaten des HBÜ aber die Möglichkeit erhalten, die Anwendung des HBÜ für derartige Ansprüche auszuschließen und eine nationale Sonderregelung vorzusehen.³³ Auch Deutschland hat von diesem Vorbehalt Gebrauch gemacht und die Haftungsbeschränkung für Wrackbeseitigungsansprüche in § 487 HGB speziell geregelt. Danach ist ein gesonderter Fonds zu errichten, der ausschließlich für diese Ansprüche reserviert ist. Gehen wir nun von einem Schadensereignis aus, bei dem Kostenansprüche i.S.d. § 487 HGB entstanden sind und ein Haftungsfonds in einem Vertragsstaat und EU-Mitgliedstaat errichtet worden ist, der von dem Vorbehalt des Art. 18 Abs. 1 HBÜ keinen Gebrauch gemacht hat. Nach dem Recht des Errichtungsstaats erfasste die Fondserrichtung auch alle Wrackbeseitigungsansprüche, diese Wirkung wäre nach Art. 33 EuGVVO in Deutschland anzuerkennen.³⁴ Die Folge wäre, dass für die Kostenansprüche wegen Wrackbeseitigung kein gesonderter Fonds nach § 487 HGB zur Verfügung stünde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das EuGH-Urteil vom 14.10.2004 für die internationale Wirkung der Fondserrichtung innerhalb der EU entscheidende Bedeutung hat. Bei der Beurteilung der Wirkungen einer ausländischen Fondserrichtung im Inland ist nun stets auch die EuGVVO in Betracht zu ziehen. Ihre Anwendung führt im Zweifel zu einer weiter reichenden internationalen Wirkung der Haftungsbeschränkung als dies bei bloßer Anwendung der Haftungsbeschränkungsübereinkommen selbst der Fall wäre. Für die Schuldner beschränkbarer Ansprüche entstehen zudem neue Anreize, den Ort der Fondserrichtung im Hinblick auf die jeweils geltenden Haftungsstandards genau auszuwählen. Das Problem des „forum shopping“ wird daher künftig auch für den Bereich der seerechtlichen Haftungsbeschränkung an Bedeutung gewinnen.

³² Verbot der „révision auf fond“, vgl. *Geimer*, a.a.O., zu Art. 34, Rdnr. 9.

³³ Vgl. dazu *Rittmeister*, a.a.O., S. 29 f.

³⁴ Vgl. auch zu der insoweit gleichen Rechtslage in den Niederlanden *Smeele*, a.a.O., S. 232 f.

Der Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung, Artikel 4 HBÜ

Dr. Christoph Horbach

1. Einleitung, Wortlaut von Art. 4 HBÜ

Wie andere Rechtsinstitute auch (z.B. Art. 25 WA 1955¹, Art. 29 CMR², § 435 HGB) sehen die Regeln über die globale Haftungsbeschränkung die Möglichkeit vor, daß der an sich zur Haftungsbeschränkung Berechtigte dieses Recht verliert. Dies ist in Art. 4 HBÜ³ geregelt, der durch das Protokoll von 1996⁴ keine Änderung erfahren hat. Die Vorschrift lautet im englischen Originaltext:

„A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.“

Dieser Text ist folgendermaßen in die deutsche Sprache übersetzt worden:

„Ein Haftpflichtiger darf seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

Die Prüfung erfolgt in einem Dreischritt. Im ersten Schritt muß die Haftpflicht festgestellt sein. Diese ergibt sich nicht aus dem HBÜ selbst, sondern vielmehr aus anderen Rechtsgrundlagen wie beispielsweise § 606 S. 2 HGB. Im zweiten Schritt muß ermittelt sein, daß und worauf der Haft-

¹ Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) in der Fassung von Den Haag (RGBl 1933 II 1039, BGBl 1958 II 291)

² Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (BGBl 1961 II 1119)

³ Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl 1986 II 786)

⁴ Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl 2000 II 790)

pflichtige seine Haftung beschränken darf. Dies folgt in erster Linie aus den Art. 1 bis 3 und 5 bis 10 HBÜ. Ergibt sich hieraus, daß die maßgeblichen Ansprüche den Haftungsbeschränkungsbetrag nicht erreichen, so kommt es auf die Haftungsbeschränkung überhaupt nicht an. Überschreiten diese Ansprüche hingegen den Haftungsbeschränkungsbetrag, so gelangt man zum dritten Schritt, nämlich der hier interessierenden Frage ob der Haftpflichtige sein Recht zur Haftungsbeschränkung gemäß Art. 4 HBÜ verliert.

- 4 Dankenswerterweise hat man mir mit Art. 4 HBÜ eine kurze Vorschrift zur Behandlung zugewiesen. Also stellen sich auch nur wenige Tatbestandsmerkmale bzw. Fragen. Diese sind:
- die kausale Herbeiführung eines Schadens durch die Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen;
 - die Herbeiführung eines „solchen“ Schadens;
 - die absichtliche bzw. leichtfertige Herbeiführung eines solchen Schadens durch den Haftpflichtigen im Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
 - die Beweislast.
- 5 Bevor ich mich diesen Tatbestandsmerkmalen zuwende, will ich als Grundlage vergleichbare Vorschriften sowie den Normzweck und die Entstehungsgeschichte der Vorschrift ansprechen.

2. Vergleichbare Vorschriften

- 6 Der Ausgangspunkt für eine vergleichbare Vorschrift ist wie häufig das WA 1955. Dort bestimmt Art. 25 folgendes:
- „Die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.“
- 7 Eine weitere vergleichbare Regelung findet sich in Art. 4 Abs. 5 e) HVR⁵, der folgendes postuliert:

⁵ Internationales Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1986 (in Deutschland nicht in Kraft)

„Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

Diese Bestimmung ist in das deutsche Recht in Form von § 660 Abs. 3 **8** HGB aufgenommen worden, der vorschreibt:

„Der Verfrachter verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 sowie nach den §§ 658, 659, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

Sowohl Art. 25 WA 1955 als auch Art. 4 Abs. 5 e) HVR bzw. § 660 **9** Abs. 3 HGB regeln zwar die Frage des Verlusts des Rechts zur Beschränkung der Haftung. Sie regeln es allerdings in bezug auf eine andere Art der Haftungsbeschränkung, nämlich die Haftung für einen bestimmten Schaden und nicht global für eine Gesamtheit von Schäden. Mit anderen Worten: Diese Vorschriften betreffen den ersten Schritt des obigen Dreischritts.

Eine globale Haftungsbeschränkung hingegen bestimmt eine weitere **10** vergleichbare Vorschrift, Art. 5 Abs. 2 ÖIHÜ 1992⁶, der wie folgt lautet:

„Der Eigentümer ist nicht berechtigt, seine Haftung aufgrund dieses Übereinkommens zu beschränken, wenn nachgewiesen wird, daß die Verschmutzungsschäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.”

Art. 5 Abs. 2 ÖIHÜ 1992 ist damit in allen wesentlichen Punkten **11** identisch mit Art. 4 HBÜ. Schließlich soll noch auf Art. 9 Abs. 2 GefahrgutÜ 1996⁷ hingewiesen werden, der folgendes anordnet:

⁶ Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung von Ölverschmutzungsschäden (BGBl 1996 II 670)

⁷ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (nicht in Kraft)

„The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.”

- 12** Auch Art. 9 Abs. 2 GefahrgutÜ ist damit wesentlich identisch mit Art. 4 HBÜ. Beide Vorschriften sind allerdings jünger als Art. 4 HBÜ, so daß sie zu einer Auslegung nur mit Vorsicht herangezogen werden können. Man wird aber sagen können, daß die Übereinkommensgeber des ÖIHÜ 1992 und des GefahrgutÜ 1996 offenbar der Auffassung waren, daß es sich bei Art. 4 HBÜ um eine geeignete Vorschrift handelte, um den Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung zu regeln.
- 13** Daß es auch anders geht, zeigt das MÜ⁸, das im Gegensatz zum WA keine Vorschrift mehr kennt, die den Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung bei Güterschäden ermöglicht. Der Vergleich von Art. 25 WA mit allen anderen angeführten Vorschriften zeigt zudem, daß in ihm von der Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers die Rede ist, während in den anderen Fällen auf die Handlung oder Unterlassung nur des Haftpflichtigen, des Verfrachters oder des Eigentümers bzw. Eigners abgestellt wird. Das Unrecht, das den Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung bewirkt, ist im übrigen aber weitgehend identisch, nämlich eine Handlung oder Unterlassung, die in der Absicht, einen (solchen) Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein (solcher) Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Trotz der festgestellten und zu beachtenden Unterschiede der verschiedenen Übereinkommen, wird man diese und ihre Auslegung doch heranziehen können, um die Vorschrift des Art. 4 HBÜ jedenfalls im Hinblick auf den Verschuldensmaßstab auszulegen⁹.
- 14** Es gibt noch weitere vergleichbare Vorschriften, wie beispielsweise Art. 13 AthenÜ 1974¹⁰ oder Art. 29 CMR. Ich sehe davon ab, auch diese hier wiederzugeben.

⁸ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl 2004 II 458)

⁹ The „Lion“ (1990) 2 Lloyd’s Rep., S. 144, 149; Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 45 f.

¹⁰ Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (in Deutschland nicht in Kraft)

3. Normzweck, Entstehungsgeschichte

Wie die anderen Vorschriften, die den Verlust des Rechts zur Haftungsbeschränkung regeln, verfolgt auch Art. 4 HBÜ den Zweck, ein besonders schwerwiegendes Verschulden nicht zu begünstigen. Vielmehr soll dieses dazu führen, daß der Haftpflichtige ausnahmsweise nicht von der Haftungsbeschränkung profitieren darf. 15

Der Wortlaut der Vorschrift war als eine der Hauptfragen Gegenstand intensiver Diskussionen der Londoner Konferenz, auf der das HBÜ beschlossen wurde¹¹. Der Vorläufer des HBÜ, das HBÜ 1957¹², das auch Brüsseler Übereinkommen genannt wird, sah in seinem Art. 1 Abs. 1 eine Regelung vor, die nach Auffassung der Reederschaft und der P&I Clubs jedenfalls in England zu leicht zu einem Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung führte. Die Vorschrift lautet auszugsweise: 16

„The owner of a sea-going ship may limit his liability ... unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner ...”

Dem sollte durch Art. 4 HBÜ abgeholfen werden¹³. Insbesondere war beabsichtigt, den Verschuldensmaßstab zu erhöhen, indem es nunmehr statt auf ein einfaches Verschulden („actual fault or privity“) auf ein schweres Verschulden („with intent ... or recklessly“) ankommen sollte¹⁴. 17

4. Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen

Das erste Tatbestandsmerkmal ist die kausale Herbeiführung eines Schadens durch die Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen. Dieses Tatbestandsmerkmal ist nur auf den ersten Blick eine Selbstverständlichkeit. Denn bereits nach dem ersten Schritt des eingangs erwähnten Dreischritts muß durch eine Handlung oder Unterlassung ein Schaden kausal herbeigeführt worden sein. Bei genauerem Hinsehen erweist sich die Frage 18

¹¹ Herber, Haftungsrecht, S. 13 f., 70; Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 42 ff.; Griggs/Williams/Farr, Limitation of Liability, 4. Aufl., S. 3

¹² Internationales Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigner von Seeschiffen (BGBl 1972 II 653)

¹³ Herber, Haftungsrecht, S. 70; Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 42 ff.; Griggs/Williams/Farr, Limitation of Liability, 4. Aufl., S. 3, 31 f.; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., Art. 4, Rn. 1

¹⁴ Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 42 f.; Griggs/Williams/Farr, Limitation of Liability, 4. Aufl., S. 32

nach der kausalen Herbeiführung des Schadens durch den Haftpflichtigen allerdings als die umfassendste der Vorschrift.

19 a) Zunächst ist von Bedeutung, daß es der Haftpflichtige gewesen sein muß, der den Schaden herbeigeführt hat. Dieser ist nicht schwierig zu bestimmen, wenn ein Reeder in Anspruch genommen wird, der zugleich Verfrachter ist und das Schiff als Kapitän und damit natürliche Person zum Zeitpunkt des Schadensereignisses führt. Die Wirklichkeit ist allerdings eine andere, weil regelmäßig alle diese Personen verschieden sind und weil außer dem Kapitän sie regelmäßig Personenhandels- oder Kapitalgesellschaften sind. Hieraus ergibt sich folgendes:

20 Zum einen kommt es stets auf die Handlung oder Unterlassung des jeweils Haftpflichtigen an¹⁵. Dies ist eine Konsequenz des auszugsweise wiedergegebenen Wortlauts der Bestimmung:

„Ein Haftpflichtiger darf ... nicht beschränken, wenn ... der Schaden auf eine Handlung ... zurückzuführen ist, die von ihm selbst ... begangen wurde ...“

21 Werden also beispielsweise der Reeder und der Zeitcharterer in Anspruch genommen, so kann sich der Zeitcharterer auf die Haftungsbeschränkung berufen, auch wenn dem Reeder eine Pflichtverletzung i.S.d. Art. 4 HBÜ zur Last fällt. Dies stellt eine ganz erhebliche Begrenzung des Verlusts des Rechts zur Haftungsbeschränkung dar.

22 Zum anderen ist festzustellen, auf welche natürliche Person es ankommt, wenn ein Haftpflichtiger eine Personenhandels- oder Kapitalgesellschaft ist. Anders als beispielsweise bei § 660 Abs. 3 HGB hat der deutsche Gesetzgeber dem Rechtsanwender geholfen. Denn § 487 d HGB bestimmt, soweit dies hier von Bewandnis ist:

„(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

a) der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung ...

eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen sind. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn

¹⁵ Herber, Haftungsrecht, S. 71; Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 47; Griggs/Williams/Farr, Limitation of Liability, 4. Aufl., S. 35

der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung ... des Korrespondentreeders zurückzuführen sind.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.“

Unter Außerachtlassung der besonderen Bestimmungen von Abs. 1 S. 2 **23** und Abs. 2 des § 487 d HGB kommt es also auf ein Mitglied des zur Vertretung berechtigten Organs oder einen zur Vertretung berechtigten Gesellschafter an. Diese sind Vorstand, Geschäftsführer, Geschäftsführer der persönlich haftenden Gesellschafterin u.s.w. Nur ihre Handlungen und Unterlassungen werden der Personenhandels- oder Kapitalgesellschaft zugerechnet.

Interessant ist, daß der Bundesgerichtshof und das Hanseatische Oberlandesgericht unterdessen zur Zurechnung einer Handlung oder Unterlassung i.S.d. § 660 Abs. 3 HGB die Bestimmung des § 487 d HGB analog anwenden¹⁶. Allerdings lassen es beide Gerichte an jeder Begründung hierfür fehlen. Und ob die Analogie gerechtfertigt ist, läßt sich angesichts der verschiedenen Wortwahl („personal act or omission“ bzw. „Handlung oder Unterlassung ... von ihm selbst“ im Gegensatz zu „act or omission“ bzw. „Handlung oder Unterlassung“) durchaus in Frage stellen. Zudem verstehen sowohl der Bundesgerichtshof als auch das Hanseatische Oberlandesgericht § 660 Abs. 3 HGB offenbar in erster Linie als eine Vorschrift, die das Verschulden des Verfrachters regelt¹⁷. Richtig ist hingegen, daß sie einen Haftungsbegründungstatbestand und einen besonderen Verschuldensmaßstab beinhaltet. Denn entgegen Art. 25 WA 1955, Art. 29 CMR, § 435 HGB muß der Schaden eben auch von einer Handlung oder Unterlassung des Verfrachters herbeigeführt sein und nicht nur von seinem schweren Verschulden begleitet sein. Da die Schadensersatzpflicht gemäß § 607 HGB auch von einer Pflichtwidrigkeit eines Erfüllungsgehilfen ausgelöst wird, greift das bloße Abstellen auf das schwere Verschulden zu kurz. Genau dasselbe gilt für Art. 4 HBÜ wie auch für Art. 5 Abs. 2 ÖIHÜ 1992 und Art. 9 Abs. 2 GefahrgutÜ 1996.

¹⁶ BGH, TranspR 2006, S. 35, 37; HansOLG Hamburg, TranspR 2009, S. 176, 182; so schon Herber, Haftungsrecht, S. 216; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 660, Rn. 26

¹⁷ BGH, TranspR 2006, S. 35, 37; HansOLG Hamburg, TranspR 2009, S. 176, 181 f.

- 25 Fraglich ist, ob man einen Generalbevollmächtigten, dem die Führung der Geschäfte der Personenhandels- oder Kapitalgesellschaft zumindest weitgehend übertragen ist, dem Mitglied des zur Vertretung berechtigten Organs oder dem zur Vertretung berechtigten Gesellschafter gleichstellen kann. Angesichts des eindeutigen und abschließenden Wortlauts der Vorschrift des § 487 d HGB wird man die Frage verneinen müssen¹⁸. Alle anderen Mitarbeiter des Haftpflichtigen können ohnehin tun und lassen, was sie mögen, ohne daß dies zugerechnet würde. Denn § 487 d HGB schließt andere Zurechnungstatbestände wie §§ 485, 607 HGB oder §§ 31, 278 BGB aus. Damit ist beispielsweise auch das Fehlverhalten des Durchführungsbefragten i.S.v. Ziff. 4 ISM-Code nicht zuzurechnen¹⁹.
- 26 b) Wichtig ist darüber hinaus, in welchem Umfang eine organisatorische Pflichtverletzung eine Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen darstellen kann. Denn da die meisten an der Schifffahrt Beteiligten eine Personenhandels- oder Kapitalgesellschaft sind, ist ein Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung praktisch nur denkbar, wenn dies angenommen wird. Generell wird man sagen können, daß ein Geschäftsbetrieb so organisiert sein muß, daß keine Rechte Dritter verletzt werden. Soweit in diesem Zusammenhang Pflichten auf einen Dritten übertragen werden, verbleiben beim eigentlich Verpflichteten eigene Kontroll- und Überwachungspflichten²⁰.
- 27 Im allgemeinen muß der Haftpflichtige eine Organisation einrichten und vorhalten, die Rechtsverletzungen vermeidet. Dabei ist es jedenfalls im Ergebnis gleichgültig, ob die Organisationspflichten aus der vertraglichen Obhutspflicht oder aus den Grundsätzen der Verkehrssicherungspflichten, die ihre innere Berechtigung in der Obhut über eine Gefahrenquelle finden, hergeleitet werden. Die vom Organisationspflichtigen eingesetzten Dritten werden ausgebildet, angeleitet, verbessert und überprüft werden müssen. Dies wird in einer Struktur mit klaren Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten erfolgen müssen. Beispielsweise muß organisatorisch sichergestellt sein, daß nur zuverlässiges Personal an Bord eines Schiffs beschäftigt wird. Und sofern es Anzeichen für die Unzuverlässigkeit des Personals gibt, muß sichergestellt sein, daß die Mißstände unverzüglich abgestellt werden, sei es durch die Entlassung eines bestimmten Mitarbeiters, sei es durch den Wechsel des Bemannungsunternehmens unter Abzug der gesamten Besat-

¹⁸ Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 48 f.; Herber, Haftungsrecht, S. 120; a.A. Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 487 d, Rn. 2

¹⁹ Looks/Kraft, TranspR 1998, S. 225; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., Art. 4, Rn. 7

²⁰ vgl. BGH, NJW-RR 1989, S. 394, 395; Palandt, 68. Aufl., § 823, Rn. 50

zung, sei es durch eine Nachschulung. Soweit die Unzuverlässigkeit von besonderer Tragweite ist, wird die Organisation vorsehen müssen, daß sie dem Haftpflichtigen zur Kenntnis gebracht wird.

Im besonderen kann es gesetzliche Vorschriften geben, die die Kontroll- und Überwachungspflichten regeln. Hier ist beispielsweise an Ziff. 4 ISM-Code zu denken. Ist nicht sichergestellt, daß der Durchführungsbeauftragte sein hiernach erforderliches unmittelbares Vortragsrecht bei der Unternehmensspitze ausüben kann, so kommt der Haftpflichtige seinen Kontroll- und Überwachungspflichten nicht nach und verletzt dadurch seine Organisationspflichten. Diesen Organisationspflichten entkommt er nicht durch Einsetzung eines selbständigen ISM-Managers. Neben einer Vielzahl von Organisationspflichten enthält der ISM-Code auch unmittelbare Pflichten des Haftpflichtigen, wie beispielsweise die Pflicht, rechtzeitig Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Mängel und Schwachstellen zu treffen. **28**

Ein Rückgriff auf § 831 BGB zur Ermittlung des pflichtwidrigen Verhaltens ist hingegen weder möglich noch erforderlich. Denn Art. 4 HBÜ stellt einen eigenständigen Haftungsmaßstab dar, für dessen Anwendung § 831 BGB als gesonderte Anspruchsgrundlage nicht herangezogen werden kann²¹. Zudem sind die Organisationspflichten im wesentlichen mit den im Rahmen des Entlastungsmaßstabs gemäß § 831 Abs. 1 S. 2 BGB maßgeblichen Pflichten identisch²². **29**

5. „Solcher“ Schaden

Ein wenig versteckt in der Definition des Verschuldensmaßstabs findet sich das zweite Tatbestandsmerkmal der Herbeiführung eines „solchen“ Schadens. Abermals gibt es eine Entsprechung nur in Art. 5 Abs. 2 ÖIHÜ 1992 und in Art. 9 Abs. 2 GefahrgutÜ 1996. **30**

Trotz des Standorts der Tatbestandsvoraussetzung in der Definition des Verschuldensmaßstabs wird man sie richtigerweise der haftungsausfüllenden Kausalität zuordnen müssen, auf die sich das Verschulden des Haftpflichtigen erstrecken muß. Denn es kann nicht nur darauf ankommen, ob der Eintritt eines „solchen“ Schadens vom Verschulden des Haftpflichtigen getragen ist. Vielmehr muß zunächst ein „solcher“ Schaden überhaupt vorliegen, weil anderenfalls die Prüfung, ob sich das Verschulden des Haftpflichtigen hierauf erstreckt, sinnlos wäre. **31**

²¹ a.A. Palandt, 68. Aufl., § 831, Rn. 4

²² Palandt, 68. Aufl., § 823, Rn. 50

- 32 In der Sache dürfte die Voraussetzung eines „solchen“ Schadens allerdings keine große Abweichung vom Zurechnungszusammenhang im deutschen Schadensersatzrecht aufweisen. Nach der Adäquanztheorie muß das Ereignis die Möglichkeit eines Erfolgs der eingetretenen Art generell nicht unerheblich erhöht haben²³. Die festgestellte Adäquanz wird allerdings durch den Rückgriff auf den Schutzzweck der Norm begrenzt. Hiernach sind nur solche Nachteile als kausal anzusehen, die aus dem Bereich der Gefahren stammen, zu deren Abwendung die verletzte Norm erlassen oder die verletzte vertragliche oder vorvertragliche Pflicht übernommen worden ist²⁴. Damit bedarf es nach dem deutschen Schadensersatzrecht eines inneren Zusammenhangs zwischen der Pflichtverletzung und dem eingetretenen Schaden. Nichts anderes besagt der Begriff ein „solcher“ Schaden. Denn ihm wird man nicht entnehmen können, daß gerade ein bestimmtes an Bord geladenes Ladungsteil wegen der Pflichtverletzung beschädigt wird, sondern nur daß Ladung an sich in Mitleidenschaft gezogen wird.

6. Schweres Verschulden

- 33 Das dritte Tatbestandsmerkmal ist die absichtliche bzw. leichtfertige Herbeiführung eines solchen Schadens durch den Haftpflichtigen im Bewußtsein, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, also dem im Vergleich zum HBÜ 1957 erhöhten Verschuldensmaßstab. Dieser Begriff ist Art. 25 WA nachempfunden und findet sich so oder ähnlich auch in den anderen zuvor erwähnten vergleichbaren Vorschriften. Die Absicht bzw. die Leichtfertigkeit werden in die deutsche Rechtsterminologie als Vorsatz bzw. bewußte grobe Fahrlässigkeit übersetzt, auch wenn die bewußte grobe Fahrlässigkeit dem deutschen Schuldrecht fremd ist²⁵. Umso erstaunlicher ist es, daß der deutsche Gesetzgeber den Begriff der Leichtfertigkeit zum Gegenstand von § 435 HGB gemacht hat.
- 34 Was unter der bewußten groben Fahrlässigkeit zu verstehen ist, ist nicht leicht zu ermitteln. Zu Art. 25 WA hat der Bundesgerichtshof entschieden, daß die bewußte grobe Fahrlässigkeit ein objektiv grob fahrlässiges Verhalten voraussetzt, also die Außerachtlassung einer auf der Hand liegenden Sorgfaltpflicht. In subjektiver Hinsicht muß dies nicht nur bewußt gewesen sein. Vielmehr muß vom Bewußtsein auch getragen sein, daß ein solcher

²³ Palandt, 68. Aufl., vor § 249, Rn. 59

²⁴ Palandt, 68. Aufl., vor § 249, Rn. 62

²⁵ Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 45; Herber, Haftungsrecht, S. 71; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., § 435, Rn. 1

Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde²⁶. An dieser Stelle darf als Anhalt auf die vielfältige Rechtsprechung zu Art. 25 WA, Art. 29 CMR und § 435 HGB verwiesen werden, um zu ermitteln, ob ein bestimmtes Verhalten als bewußte grobe Fahrlässigkeit zu qualifizieren ist. Im Einzelfall mögen besondere sachliche Gegebenheiten zu berücksichtigen sein, die in der Schifffahrt vorherrschen, nicht aber in der Luftfahrt oder im Straßenverkehr. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß es vor dem Hintergrund von Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1957 die Absicht des Konventionsgebers war, nur noch in sehr seltenen Fällen einen Verlust des Rechts zur Haftungsbeschränkung zu erlauben. Zudem muß sich bei einer Organisationspflichtverletzung die Leichtfertigkeit gerade hierauf beziehen. Wird sie schwerwiegend verletzt, was umso eher anzunehmen ist, wenn die Pflicht genau beschrieben ist oder wenn der durch den Organisationsmangel hervorgerufene Schaden groß ist, so liegt insoweit eine bewußte grobe Fahrlässigkeit vor.

Schließlich bedarf es des Bewußtseins, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Hierbei kann vom äußeren Verhalten des Haftpflichtigen auf sein inneres Bewußtsein geschlossen werden²⁷. Zu § 435 HGB hat der BGH entschieden, daß es einer sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängenden Erkenntnis bedarf, es werde wahrscheinlich ein Schaden eintreten²⁸. Hierbei soll die Kenntnis von einem grob mangelhaften Betriebsablauf das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts einschließen²⁹. An dieser Stelle darf als Anhalt abermals auf die vielfältige Rechtsprechung zu Art. 25 WA, Art. 29 CMR und § 435 HGB verwiesen werden. **35**

7. Beweislast

Das vierte Tatbestandsmerkmal schließlich ist die Beweislast. Nach dem Wortlaut von Art. 4 HBÜ ist klar, daß die Beweislast für das Vorliegen der Umstände, die einen Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung rechtfertigen, vom Ersatzberechtigten zu beweisen sind³⁰. **36**

²⁶ BGH, NJW 1979, S. 2474, 2476; Herber, Haftungsrecht, S. 71; Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 45 f.; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., Art. 25 WA 1955, Rn. 5 f.

²⁷ Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 46

²⁸ BGH, TranspR 2006, S. 161, 164

²⁹ BGH, TranspR 2006, S. 161, 164

³⁰ Rittmeister, Seerechtliches Haftungsbeschränkungsverfahren, S. 49; Griggs/Williams/Farr, Limitation of Liability, 4. Aufl., S. 31

- 37 Fraglich ist, ob man die Grundsätze zur sogenannten sekundären Darlegungslast, die bei der Anwendung von Art. 29 CMR und § 435 HGB eine große Rolle spielen und unterdessen auch bei § 660 Abs. 3 HGB angewandt werden³¹, auf Art. 4 HBÜ übertragen kann. Dies erscheint mit der grundsätzlichen Erwägung, daß eine Partei anderenfalls Umstände beweisen mußte, die zum ihrem Einblick entzogenen Bereich des Prozeßgegners gehören³², denkbar. Allerdings wird man es aus den folgenden Gründen ablehnen müssen. Zum einen ist die Übertragung der zu Art. 25 WA, Art. 29 CMR, § 435 HGB entwickelten Grundsätze nur unter einer erheblichen Veränderung dieser Grundsätze möglich. Während eine sekundäre Darlegungslast bei Verlustfällen anerkannt ist³³, ist dies bei Fällen der Beschädigung von Gütern und von Lieferfristüberschreitungen nur beschränkt der Fall³⁴. Soll der Reeder also beispielsweise gegenüber den Verlust von Gütern reklamierenden Ladungsinteressen das Recht zur Haftungsbeschränkung verlieren, gegenüber Ladungsinteressen, die nur die Beschädigung von Gütern zu beklagen haben, hingegen nicht? Oder, noch weitergehend, welche Rechtfertigung soll die sekundäre Darlegungslast bei einer bekannten Schadensentstehung wie beispielsweise einer Kollision haben, wo sie doch gerade für die Fälle einer unbekanntem Schadensentstehung wie beispielsweise der Nichtauffindbarkeit von Gütern ohne Bestimmbarkeit des Verlustorts entwickelt wurde? Zum zweiten betrifft Art. 4 HBÜ von vornherein nicht nur Ansprüche wegen Güterverlusten und Güterbeschädigungen, sondern im Gegensatz zu § 660 Abs. 3 HGB gemäß Art. 2 Abs. 1 HBÜ beispielsweise auch Personenschäden und Beschädigungen von Hafenanlagen. Der Regelungsgehalt der globalen Haftungsbeschränkung ist also ein verschiedener. Zum dritten dient die sekundäre Darlegungslast bei der Anwendung von § 435 HGB der Feststellung, ob ein schweres Verschulden vorliegt. Bei Art. 4 HBÜ dürfte es hingegen in erster Linie darum gehen, eine Pflichtverletzung zu ermitteln. Schließlich ist zu bedenken, ob man eine Beweislastregelung, auf die man sich in einer internationalen Konferenz geeinigt hat, mit innerstaatlichen Regeln begrenzen oder sogar umkehren will. Oder sollen, weiter gedacht, bei extrem hohen Schäden die Grundsätze des Mitverschuldens zur Anwendung kommen?

³¹ BGH, TranspR 2006, S. 35, 36 f.; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 660, Rn. 27; Herber, Seehandelsrecht, S. 333 f.

³² Zöller, 27. Aufl., vor § 284, Rn. 34

³³ vgl. bspw. BGH, TranspR 2002, S. 452, 458

³⁴ BGH, TranspR 2002, S. 452, 458; BGH, TranspR 2006, S. 35, 37; BGH, TranspR 2006, S. 114, 115; einschränkend BGH, TranspR 2006, S. 390, 393 (Recherchepflicht); a.A. OLG Köln, TranspR 2006, S. 397, 399 (keine Differenzierung)

8. Zentrale Ergebnisse

Die zentralen Ergebnisse meines Vortrags darf ich wie folgt zusammenfassen: **38**

- Der Haftpflichtige i.S.d. Art. 4 HBÜ ist für Personenhandels- und Kapitalgesellschaften in § 487 d HGB abschließend bestimmt.
- Es bedarf zunächst und auch einer Handlung und Unterlassung des Haftpflichtigen, die den Schaden herbeigeführt hat, und nicht erst und nur seines schweren Verschuldens.
- Die Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen kann auch in einer Organisationspflichtverletzung bestehen.
- Die bei Art. 29 CMR, § 435 HGB angewandten Grundsätze der sekundären Darlegungslast sind nicht auf Art. 4 HBÜ übertragbar.

Das Recht zur Haftungsbeschränkung im Verhältnis der Berechtigten untereinander

Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming
Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

Der Reeder eines Seeschiffes (§ 484 HGB) sowie der Eigner eines Binnenschiffes (§ 1 BinSchG¹) und weitere am Schiffsbetrieb beteiligte Personen sind unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, ihre Gesamthaftung für bestimmte Ansprüche aus einem Ereignis auf einen Höchstbetrag zu beschränken. Ausgangspunkt der seerechtlichen Haftungsbeschränkung sind §§ 486 ff. HGB sowie gemäß § 486 Abs. 1 HGB das HBÜ 1976² in der Fassung des Protokolls von 1996³ (HBÜ 1996); siehe auch Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 und Abs. 2 EGHGB.⁴ Die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die von Tankern ausgehen, unterliegt nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 ÖISG⁵ dem ÖIHÜ 1992.⁶ In dessen Art. V und VI ist ein eigenständiges, nur für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden maßgebliches System der Haftungsbeschränkung geregelt (§ 486 Abs. 2 HGB), das dem des HBÜ 1976 nachgebildet ist. Auch die Binnenschiffahrt kennt das Recht zur Beschränkung der Gesamthaftung.⁷ Deren international vereinheitlichte Grundlage ist die CLNI.⁸ Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind innerstaatlich

¹ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (RGBl. 1895, 301), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2585, 2617).

² Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

³ Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790).

⁴ Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (RGBl. 1897 S. 437), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2509).

⁵ Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG) vom 30. September 1988 (BGBl. 1988 I S. 1770), zuletzt geändert durch Art. 65 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2415).

⁶ 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).

⁷ Siehe *Jaegers* (in diesem Band) S. 39–54.

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

nicht unmittelbar anwendbar (Art. 1 Abs. 2 HaftBeschrÄndG⁹), sondern wurden in die §§ 4 ff. BinSchG übernommen. Die Beschränkung der Haftung wird grundsätzlich durch die Errichtung eines Fonds beim zuständigen Gericht bewirkt (siehe Art. 11 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 2 BinSchG, Art. 11 CLNI). Die Einzelheiten regelt die SVertO¹⁰ (siehe § 487 e Abs. 1 HGB, § 5 d Abs. 2 BinSchG). Daneben kann die Haftungsbeschränkung auch im Wege der Einrede geltend gemacht werden; siehe Art. 10 HBÜ 1996, § 487 e Abs. 2 HGB, § 5 d Abs. 3 BinSchG, Art. 10 CLNI. In Art. V und VI ÖIHÜ 1992 fehlt für die Beschränkung der Haftung für Ölverschmutzungsschäden ein entsprechender Vorbehalt; die Vorschrift des § 487 e Abs. 2 HGB bezieht sich lediglich auf die Haftungsbeschränkung nach dem HBÜ 1996.

- 2 Nach den Grundgedanken des Rechts zur Beschränkung der Haftung sollen die zur Beschränkung berechtigten Personen vor Ansprüchen außenstehender Dritter geschützt werden. Ausgehend davon ist in den letzten Jahren die Frage erörtert worden, ob die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen in gleicher Weise vor Ansprüchen anderer, ebenfalls zur Beschränkung berechtigten Personen bewahrt werden (In-sich-Ansprüche). Auf diese Frage ist im Folgenden näher einzugehen.

I. Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

1. §§ 486 ff. HGB, HBÜ 1996

- 3 Die Befugnis zur Beschränkung der Haftung wird den unmittelbar am Schiffsbetrieb beteiligten Personen gewährt. Wer nach Maßgabe der §§ 486 ff. HGB und des HBÜ 1996 zur Beschränkung seiner Gesamthaftung aus einem bestimmten Ereignis berechtigt ist, ergibt sich aus der systematischen Stellung der §§ 486 ff. HGB in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB sowie Art. 1 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996. Dabei unterscheidet Art. 1 Abs. 1 HBÜ zwischen den Schiffseigentümern einerseits, der in Abs. 2 erläutert wird, und den Berger oder Retter („salvors“) andererseits.

⁹ Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. August 1998 (BGBl. 1998 I S. 2489).

¹⁰ Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffrechtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. 1999 I S. 530, berichtet BGBl. 2000 I S. 149), zuletzt geändert durch Art. 78 Abs. 5 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2629).

a) Der Reeder

Zu den Schiffseigentümern (Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1996) zählt in erster Linie der Reeder des Schiffes, also derjenige Eigentümer, der das Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet (§ 484 HGB). Nur auf ihn bezieht sich die Verweisung in § 486 Abs. 1 HGB. Ebenso nennt die amtliche deutsche Übersetzung des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1976 nach dem Charterer (unten Rn 6) den Reeder. Im verbindlichen englischen Wortlaut des Übereinkommens (Art. 23 HBÜ 1976, Art. 15 Protokoll von 1996) ist an dieser Stelle der „Manager“ aufgeführt, der mit dem Ausdruck „Reeder“ unzutreffend übersetzt wurde. Umgekehrt wird die aus dem deutschen Recht geläufige Figur des „Reeders“ im Sinne des § 484 HGB in Art. 1 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996 nicht gesondert erwähnt. Er lässt sich aber zwanglos als ein Sonderfall des „owner“ verstehen. **4**

b) Der Eigentümer

Die Verweisung des § 486 Abs. 1 HGB bezieht sich von ihrer systematischen Stellung her nicht auf den Eigentümer, der das Schiff nicht zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet. Dies kann etwa Sportboote oder Traditionsschiffe betreffen, aber auch von Behörden betriebene Fahrzeuge. Andererseits stellt der Begriff „owner“ in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 nur auf das Eigentum am Schiff ab, so dass Eigentümer der zuvor genannten Fahrzeuge unter Art. 1 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996 fallen würden. Hier hilft Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB, der die §§ 486 bis 487 d HGB auch in den Fällen zur Anwendung bringt, in denen die Verwendung des Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. **5**

c) Der Charterer

Zu den Schiffseigentümern im Sinne des Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1996 zählt weiter der Charterer des Schiffes.¹¹ Auch hier kommt es nicht darauf an, ob er das Schiff seinerseits zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet oder nicht (Art. 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB sowie oben Rn 5). Zur Beschränkung berechtigt ist jeder Charterer, unabhängig davon, ob er das ganze Schiff oder nur einen Teil des Schiffes gechartert hat (siehe § 556 Nr. 1 HGB), ebenso der Slot-Charterer¹² (siehe aber auch unten Rn 91). Das gleiche gilt für alle weiteren Sub-Charterer, die das Schiff ihrerseits (ganz oder teilweise) unterverchartern. Ohne Bedeutung ist auch die Art der Charter. **6**

¹¹ Siehe noch *Jessen* (in diesem Band) S. 1–19 Rn 21.

¹² *Metvale Limited v. Monsanto International SARL* [2008] EWHC 3002 (Admlty) (www.baillii.org) = HmbSchRZ 2009, 63 Nr. 18.

Zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist der Bareboat-Charterer ebenso wie der Reise- und der Zeitcharterer; zum Ausrüster siehe sogleich Rn 7. Nicht mehr zur Beschränkung der Haftung befugt ist der Befrachter, der lediglich einen Stückgutvertrag geschlossen hat.¹³

d) Der Ausrüster

- 7 Die amtliche deutsche Übersetzung des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 nennt auch den Ausrüster des Schiffes. Dieser ist in § 510 Abs. 1 HGB umschrieben. Die Regelung betrifft das Außenverhältnis, der Ausrüster tritt im Verhältnis zu Dritten an die Stelle des Reeders. Das Innenverhältnis kann dagegen in verschiedener Weise ausgestaltet sein.¹⁴ Der Ausdruck „Ausrüster“ in der amtlichen deutschen Übersetzung des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 steht für „operator“. Dies meint an sich den „Betreiber“ des Schiffes, was auf das Innenverhältnis zum Eigentümer (oben Rn 5) abstellt. Letztlich sind allerdings kaum Fälle denkbar, in denen ein vom Eigentümer verschiedener „Betreiber“ des Schiffes nicht auch die Voraussetzungen des Ausrüsters erfüllt.

e) Der Manager

- 8 Eine weitere, in der Schifffahrt überaus wichtige Figur ist die des Managers. Er übernimmt für den Reeder den Betrieb des Schiffes, ohne jedoch auch (Bareboat-)Charterer des Schiffes zu werden. Teils wird der Manager auch als „Bereederer“ oder „Vertragsreeder“ bezeichnet. Der Manager einer Reederei (§§ 489 ff. HGB) heißt „Korrespondentreeder“. Dessen Rechtsstellung ist in den §§ 492 ff. HGB in besonderer Weise ausgestaltet. Der Manager wird in Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 ausdrücklich genannt, in der amtlichen deutschen Übersetzung aber offensichtlich unzutreffend als „Reeder“ bezeichnet.¹⁵ Eine entsprechende Übersetzung fand sich bereits in Art. 6 Abs. 2 und 3 HBÜ 1957;¹⁶ siehe auch § 1 Abs. 3 Nr. 1 und 2, § 35 Nr. 1 und 2 SVertO sowie Art. 1 Nr. 3 BunkerölÜ.¹⁷ Die HBÜ-1976-

¹³ Zur Abgrenzung des Charter- zum Stückgutvertrag siehe *Ramming* (Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht, 2009) Rn 88–90.

¹⁴ Siehe die Einzelfälle bei *Ramming* (Fn 13) Rn 63.

¹⁵ Siehe dazu noch *Hasche/Sethmann* DVIS A 104 S. 9 Rn 5–9; *Jessen* (in diesem Band) S. 1–19 Rn 20.

¹⁶ 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.

¹⁷ sowie *Hasche/Sethmann* DVIS A 104 S. 10 Rn 5–7; *Ramming* VersR 2007, 306, 310 f. (unter 2.) und DVIS A 104 S. 17 Rn 29.

Denkschrift¹⁸ erläutert dazu nur, dass der Reeder („manager“) auch den Korrespondenzreeder umfasse (oben Rn 4 sowie unten Rn 67–68). In der amtlichen deutschen Übersetzung von Art. III Abs. 4 (c) ÖIHÜ 1992 wird die Wendung „manager or operator of the ship“ zutreffender mit „Ausrüster oder Betreiber des Schiffes oder einen mit der Betriebsführung Beauftragten“ übersetzt. Maßgeblich ist letztlich der verbindliche englische Wortlaut des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996. Damit gehört auch der Manager zum Kreis der zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen, auch wenn dies der amtlichen deutschen Übersetzung nicht zu entnehmen ist. Siehe zum Manager noch unten Rn 135.

f) *Der Berger oder Retter*

Das Recht zur Beschränkung der Haftung steht neben den unter dem Begriff „Schiffseigentümer“ zusammengefassten Personen (oben Rn 4–8) nach Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1996 auch dem Berger oder Retter¹⁹ zu (Art. 1 Abs. 3 HBÜ 1996).²⁰ Eine Bergung im engeren Sinne ist zunächst jede Hilfeleistung zugunsten eines in Gefahr befindlichen Schiffes (siehe die Legaldefinitionen § 740 Abs. 1 HGB sowie Art. 1 [a] BergungsÜ). Es kommt für die Anwendung des HBÜ 1996 nicht darauf an, ob die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren. Die Umschreibung „Berger oder Retter“ in Art. 1 Abs. 3 S. 1 HBÜ 1996 allerdings weiter als die des § 740 Abs. 1 HGB, Art. 1 (a) BergungsÜ. Nach Art. 1 Abs. 3 S. 2 HBÜ 1996 gehören zu einer Bergung auch die in Art. 2 Abs. 1 (d), (e) und (f) HBÜ 1996 erwähnten Arbeiten (unten Rn 34–36). Hier geht es auch um Tätigkeiten, die nicht mehr der Beseitigung einer Gefahr für das Schiff bzw. die an Bord befindlichen oder vom Schiff stammenden Sachen einschließlich der Ladung dienen. Vielmehr beziehen sich diese Regelungen auf Maßnahmen zu Vermeidung von Gefahren, die vom Schiff bzw. von den Sachen oder der Ladung ausgehen und Dritte beeinträchtigen können, mithin um die Beseitigung von Wracks und anderen Hindernissen. Der Anlass der Erstreckung des Rechts zur Beschränkung der Haftung auf den Berger oder Retter ist, dass derjenige, der zugunsten eines Schiffes tätig wird, dessen Eigentümer etc. (oben Rn 5) ihre Haftung beschränken können, in gleicher Weise geschützt werden soll.

¹⁸ Denkschrift zum Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BT-Drs 10/3553, S. 22–31) S. 23 (rechte Spalte oben).

¹⁹ Zur Terminologie siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 181 Nr. 73 Rn 37.

²⁰ Näher *Jessen* (in diesem Band) S. 1–19 Rn 22.

- 10 Geschützt wird nicht schlechthin jede Person, die etwa berufsmäßig mit Maßnahmen der Bergung bzw. Wrackbeseitigung (zuvor Rn 9) zu tun hat. Vielmehr kommt eine Beschränkung der Haftung nur in Betracht, wenn konkret getroffene Maßnahmen der Bergung bzw. Wrackbeseitigung zu Ansprüchen, namentlich zu Schadenersatzansprüchen Dritter geführt haben. Wird der Berger oder Retter von einem Schiff aus tätig, sind die Höchstbeträge nach Art. 6 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996 maßgeblich, die sich nach der Vermessung dieses Schiffes errechnen. Arbeitet der Berger oder Retter nicht von einem Schiff aus oder wird er nur auf dem Schiff tätig, zugunsten dessen die Bergungsmaßnahmen erbracht werden, gilt die Sonderregelung des Art. 6 Abs. 4 HBÜ 1996.

g) Dritte, deren Verhalten zugerechnet wird

- 11 Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 gewährt auch allen Personen, für deren Verhalten die Schiffseigentümer und der Berger oder Retter einstehen müssen, ein eigenes Recht zur Beschränkung der Haftung²¹ (§ 1 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 SVertO). Hierdurch soll das System der Haftungsbeschränkung gegen ein Unterlaufen in der Weise geschützt werden, dass die betreffende Hilfsperson in unbeschränkter Höhe in Anspruch genommen wird, mit der Folge, dass sie nunmehr beim Schiffseigentümer bzw. Berger oder Retter womöglich ebenfalls in unbeschränkter Höhe Rückgriff nehmen kann.²² Zu den Grenzen des Rechts zur Beschränkung der Haftung siehe unten Rn 108.
- 12 Unter Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 fallen nicht nur die Bediensteten der Schiffseigentümer bzw. Bergers oder Retters, sondern auch alle selbständigen (natürlichen wie juristischen) Hilfspersonen; siehe Art. 3 (e) HBÜ 1996. Die Einstandspflicht beurteilt sich nach dem Recht, dem der gegen den Schiffseigentümer bzw. Berger oder Retter erhobene Anspruch unterliegt.²³ Nach deutschem Sachrecht wird den Schiffseigentümern bzw. dem Berger oder Retter das Verhalten Dritter etwa nach § 485 S. 1 HGB, §§ 735, 736, 737 Abs. 2 HGB, nach § 607 HGB oder nach § 831, § 278 BGB zugerechnet. Zu diesen Dritten gehören namentlich die Mitglieder der Schiffsbesatzung (sofern nicht über § 607 Abs. 2, § 485 S. 2 HGB eine Zurechnung

²¹ Siehe *Jessen* (in diesem Band) S. 1–19 Rn 23.

²² Siehe *Rabe* (Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000) Rn 13 zu Art. 1 LondonHBÜ; *Rittmeister* (Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, 1995) S. 18 f. (unter c); *Herber* (Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, 1989) S. 49 f. (unter c).

²³ Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 181 Nr. 73 Rn 40.

entfällt)²⁴ sowie alle sonstigen selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen der Schiffseigentümer bzw. des Bergers oder Retters.

h) Der Lotse

Das HBÜ 1996 erwähnt den Lotsen nicht.²⁵ Eine Befugnis zur Beschränkung der Haftung wird sich häufig aus Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996 ergeben (oben Rn 11–12), weil sich der Reeder nach § 485 S. 1, § 737 Abs. 2 HGB das Verschulden eines an Bord tätigen Lotsen zurechnen lassen muss. Ergänzend dazu treffen die Bestimmungen des § 487 c Abs. 1 bis 3 HGB Sonderregelungen im Hinblick auf den Höchstbetrag der Haftung.²⁶ Außerdem stellt § 487 c Abs. 4 HGB klar, dass auch dem nicht an Bord tätigen Lotsen ein besonders ausgestaltetes Recht zur Beschränkung der Haftung zusteht. Siehe noch § 1 Abs. 2 S. 2 und Abs. 3 Nr. 3a SVertO. **13**

i) Versicherer

Ist der Berechtigte zur Beschränkung der Haftung berechtigt, steht nach Art. 1 Abs. 6 HBÜ 1996, § 1 Abs. 2 S. 2 SVertO die gleiche Befugnis auch dessen Versicherer zu, der für diese Haftung Versicherungsschutz gewährt. Von Bedeutung ist dies vor allem, wenn gegen den Versicherer ein Direktanspruch besteht (wie etwa nach Art. 7 Abs. 10 BunkerölÜ²⁷). **14**

j) Persönlich haftende Gesellschafter

Handelt es sich bei der zur Beschränkung berechtigten Person um eine Personenhandelsgesellschaft, kann nach § 487 d Abs. 2 HGB auch jeder Gesellschafter in gleicher Weise seine persönliche Haftung beschränken.²⁸ **15**

2. Art. V und VI ÖIHÜ 1992

Die Einstandspflicht für Ölverschmutzungsschäden nach dem ÖIHÜ 1992 ist in besonderer Weise ausgestaltet. Nach Art. III Abs. 1 ÖIHÜ haftet nur derjenige, der im Zeitpunkt des Ereignisses der Eigentümer des Schiffes ist. Alle anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen, namentlich die Hilfspersonen des Eigentümers einschließlich der Mitglieder der Besatzung, der Lotse oder sonstige Personen, die Dienste für das Schiff leisten, der **16**

²⁴ Siehe *Ramming* HmbSchRz 2009, 181 Nr. 73 Rn 41.

²⁵ Siehe *Jessen* (in diesem Band) S. 1–19 Rn 24.

²⁶ Näher *Ramming* HmbSchRz 2009, 181 Nr. 73 Rn 42–44.

²⁷ Siehe *Peltzer* DVIS A 104 S. 33 (Rn 10–17) und *Ramming* DVIS A 104 S. 17 (Rn 31–32).

²⁸ Siehe *Ramming* HmbSchRz 2009, 181 Nr. 73 Rn 46.

Charterer sowie der Manager, der Berger, jede Person, die Schutzmaßnahmen trifft sowie deren Hilfspersonen, sind nach Art. III Abs. 4 ÖIHÜ von einer Haftung freigestellt. Dies gilt nicht, wenn diesen Personen ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (unten Rn 66–69). Da normalerweise ausschließlich der Schiffseigentümer für den Ölverschmutzungsschaden einzustehen hat, ist auch nur er nach Maßgabe der Art. V und VI ÖIHÜ zur Beschränkung seiner Haftung berechtigt.

3. §§ 4 ff. BinSchG

- 17** Der Kreis derjenigen Personen, die nach Maßgabe der §§ 4 ff. BinSchG zur Beschränkung der Haftung berechtigt sind, entspricht dem des Art. 1 Abs. 1 bis 6 HBÜ 1996. Der Ausgangspunkt ist § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG. Die Vorschrift wendet sich an den Schiffseigner, also den Eigentümer, der das Schiff selbst zur Binnenschifffahrt verwendet (§ 1 BinSchG; siehe auch Art. 1 Abs. 2 [a] CLNI). Ihm werden die in § 5 c Abs. 1 bis 3 BinSchG genannten Personen gleichgestellt.
- 18** In § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG wird zunächst wiederum der Eigentümer des Schiffes genannt, also derjenige, dem das Schiff gehört, ohne dass er es für die Binnenschifffahrt verwendet. Als zweites nennt § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG den Charterer (siehe Art. 1 Abs. 2 [a] CLNI); zu diesem siehe oben Rn 6. Drittens führt § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG den Ausrüster auf (§ 2 Abs. 1 BinSchG), auf den auch Art. 1 Abs. 2 (a) CLNI verweist; siehe dazu oben Rn 7. Nicht ausdrücklich mit in den § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG übernommen wurden die weiteren in Art. 1 Abs. 2 (a) CLNI genannten Personen, namentlich der Mieter und der Reeder des Schiffes.²⁹ Zur Beschränkung der Haftung nach §§ 4 ff. BinSchG berechtigt sind darüber hinaus der Berger (§ 5 c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG, Art. 1 Abs. 1 [c] CLNI – oben Rn 9–10), die Hilfspersonen (§ 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 3 CLNI – oben Rn 11–12) sowie der Haftpflichtversicherer (§ 5 c Abs. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 5 CLNI – oben Rn 14).
- 19** Bei einer Personenhandels-gesellschaft können nach § 5 c Abs. 2 BinSchG außerdem die persönlich haftenden Gesellschafter (oben Rn 15) ihre Haftung beschränken. Der Lotse (siehe schon oben Rn 13) wird auch in der CLNI nicht unmittelbar angesprochen. § 5 i und § 5 k Abs. 3 BinSchG sowie § 36 Abs. 3 S. 2 SVertO gehen aber von einem eigenen Recht des an Bord tätigen Lotsen zur Beschränkung der Haftung aus. Abweichend von Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996 nennen weder § 5 c BinSchG noch der verbind-

²⁹ Siehe dazu die CLNI-Denkschrift (BT-Drs. 13/8220, S. 22–34) S. 23.

liche deutsche Wortlaut (Art. 22 CLNI) des Art. 1 Abs. 2 (a) CLNI den Manager des Schiffes (oben Rn 8).

II. Der Beschränkung unterliegende Ansprüche

Das Recht zur Beschränkung der Gesamthaftung nach Maßgabe der §§ 486 ff. HGB und des HBÜ 1996 sowie der §§ 4 ff. BinSchG erstreckt sich nicht auf schlechthin alle Ansprüche, die als Folge eines Ereignisses geltend gemacht werden. Vielmehr sind die Ansprüche in Art. 2 und teils in Art. 3 HBÜ 1996 sowie in §§ 4 und 5 BinSchG, Art. 2 und 3 CLNI ausdrücklich umschrieben. **20**

Anders verhält es sich mit der Haftungsbeschränkung nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992. Das Übereinkommen gilt ohnehin nur für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden, so dass sich das Recht zur Haftungsbeschränkung nach Art. V und VI ÖIHÜ 1992 nur auf diese Ansprüche bezieht. **21**

1. Ansprüche wegen betriebsbedingter Schäden

Nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI besteht ein Recht zur Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung (unten Rn 23) oder wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen (einschließlich Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen – unten Rn 24–26, 27), die an Bord (unten Rn 28) oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes (unten Rn 29) oder mit Bergungsarbeiten (unten Rn 30) eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden (unten Rn 31). **22**

a) Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung

Zu den Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung (Art. 2 Abs. 1 [a] HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 BinSchG) zählen insbesondere solche auf Ersatz der Kosten für Heilbehandlungen, auf Schmerzensgeld, auf Ausgleich der Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit, auf Ersatz des Unterhaltsschadens, wegen entgangener Dienste und wegen der Kosten des Begräbnisses (siehe §§ 842–845, § 253 BGB). Einige dieser Positionen sind gleichzeitig Folgeschäden (unten Rn 31). Keine Beschränkungen bestehen hinsichtlich der betroffenen Personen. Diese können dauerhaft oder vorübergehend an Bord Dienste verrichten, wie die Mitglieder der Besatzung, Lotsen oder Personal von Umschlags- und Reparaturbetrieben. Auch Reisende (siehe Art. 7 HBÜ 1996, § 5 k BinSchG, Art. 7 CLNI) **23**

oder Personen, die sich unrechtmäßig an Bord aufhalten, etwa *stowaways*, gehören hierher. Die Ansprüche können sich ebenso auf Personen beziehen, die außerhalb des Schiffes tätig sind, etwa Mitglieder der Besatzungen von Assistenzschleppern oder Bunker- oder Wasserbarges, aber auch auf gänzlich unbeteiligte Personen.

b) Verlust oder Beschädigung von Sachen

- 24** „Sachen“ im Sinne des Art. 1 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BinSchG sind zunächst alle körperlichen Gegenstände (siehe § 90 BGB). Diese können sich an Bord des Schiffes (siehe unten Rn 28) oder außerhalb des Schiffes befinden. Zu den Sachen an Bord gehören insbesondere die beförderten Güter, wenn es sich um feste oder flüssige Ladung handelt. Aber auch in Bulk befördertes Gas fällt richtigerweise unter Art. 1 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BinSchG. Sachen an Bord sind auch das Gepäck sowie die Fahrzeuge von Reisenden (siehe Art 1 Nr. 5 [a] Anlage HGB, Art. 1 Nr. 5 [a] AthenÜ³⁰). Das gleiche gilt für den Brennstoff, Schmierstoffe, Frischwasser, Proviant sowie die weitere Ausrüstung des Schiffes. Die Eigentumsverhältnisse sind ebenso ohne Bedeutung wie die Frage, ob der Reeder bzw. Eigner selbst oder ein Charterer die Sachen an Bord gebracht hat.
- 25** Auch außerhalb des Schiffes können Sachen verloren gehen oder beschädigt werden. Es kann sich um bewegliche Sachen handeln, die sich auf oder unter Wasser oder an Land befinden. Sachen sind auch unbewegliche Gegenstände, die fest mit dem Boden verbunden sind. Dies belegen der Klammerzusatz in Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI sowie die Regelungen der § 5 f Abs. 2, § 5 h Abs. 3 BinSchG, die ausdrücklich die Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen nennen (siehe unten Rn 27). Hieraus ergibt sich weiter, dass auch das Wasser selbst, in dem sich das Schiff befindet, eine Sache ist.
- 26** Die Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen sind auf Schadenersatz gerichtet (§§ 249 ff. BGB) und umfassen in erster Linie den Ersatz des Wertes der verloren gegangenen bzw. total beschädigten Sache bzw. die durch die Beschädigung eingetretene Wertminderung, die ggf. anhand der Kosten für die Wiederherstellung der Sache ermittelt wird. Zu ersetzen sind auch Folgeschäden, etwa entgangener Gewinn (§ 252 BGB – unten Rn 31).

³⁰ Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See.

c) Beschädigung von Hafenanlagen etc.

Nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI sowie § 5 f Abs. 2, § 5 h Abs. 3 BinSchG gehören auch Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen zu den Sachen. § 5 f Abs. 2, § 5 h Abs. 3 BinSchG und Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI nennen außerdem noch Schleusen und Brücken. Zu den Hafenanlagen zählen alle Arten von Hafeneinrichtungen wie Kaianlagen, Kränen, sonstige Umschlagseinrichtungen sowie Dalben. Die Umschreibungen „Hafenbecken“ und „Wasserstraßen“ meinen einen Inbegriff von Gegenständen, zu denen insbesondere auch das durchfließende oder stehende Wasser selbst (siehe oben Rn 25), alle Uferbefestigungen, der Schifffahrt dienende Einrichtungen sowie feste oder schwimmende Gegenstände in den Hafenbecken bzw. den Wasserstraßen gehören. Navigationshilfen sind alle Einrichtungen, die für die sichere Führung von Schiffen erforderlich sind. Dies umfasst Tonnen, Feuer und sonstige Sichtzeichen sowie Land-Radaranlagen, die der Revierüberwachung dienen. „Schleusen“ und „Brücken“ gehören zu den Wasserstrassen. Die Ansprüche wegen der Beschädigung von Hafenanlagen etc. sind innerhalb der Ansprüche, die nicht Tod oder Körperverletzung betreffen, vorrangig; siehe § 487 b HGB (Art. 6 Abs. 3 HBÜ 1996), § 5 f Abs. 2, § 5 h Abs. 3, § 5 i S. 2 BinSchG (Art. 6 Abs. 2 CLNI).

d) Schadenseintritt an Bord

Zu dem Tod oder der Körperverletzung oder zu dem Verlust oder Beschädigung von Sachen (oben Rn 23, 24–26) muss es nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG an Bord gekommen sein. Die verstorbenen oder verletzten Personen bzw. die Sachen müssen sich auf oder in dem Schiff befunden haben, im Hinblick auf das der Schiffseigentümer bzw. -eigner oder der Berger die Haftung beschränken will.

e) Der unmittelbare Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes

Der Beschränkung unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG auch Ansprüche wegen Personen- oder Sachschäden, zu denen es nicht an Bord (siehe oben Rn 28), sondern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes gekommen ist. Die betreffenden Personen bzw. Gegenstände befinden sich demnach außerhalb des Schiffes (siehe oben Rn 23, 24–26). Ein Schaden steht im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, wenn dieser die Ursache für den Schaden war, das Schiff und sein Betrieb also nicht hinweggedacht werden können, ohne dass der Personen- oder Sachschaden entfällt. Von Bedeutung ist m. E. außerdem der Gesichtspunkt der Risikoverwirklichung: in dem

Schaden muss sich gerade eine mit dem Schiffsbetrieb verbundene Gefahr niederschlagen. Das weitere Merkmal der „Unmittelbarkeit“ des Zusammenhangs erfordert eine wertende Betrachtung. Der Schaden muss sich als eine nahe liegende Folge des Schiffsbetriebs darstellen und darf sich nicht erst über mehrere Zwischenschritte verwirklicht haben.

f) Der unmittelbare Zusammenhang mit Bergungsarbeiten

- 30** Der Anspruch wegen Personen- oder Sachschäden kann gemäß Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG auch in unmittelbarem Zusammenhang mit Bergungsarbeiten eintreten. Wiederum ist es erforderlich, dass diese Arbeiten die Ursache für den Schaden waren, dass durch sie die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Schadens erhöht worden ist und dass ein unmittelbarer Zusammenhang besteht (siehe oben Rn 29). Ist der Schaden an Bord des Schiffes eingetreten, zu dessen Gunsten die Tätigkeiten erbracht werden, liegen bereits die Voraussetzungen dieses Tatbestands vor (oben Rn 28), so dass es auf den Zusammenhang mit den Bergungsarbeiten nicht ankommt. Im Übrigen genügt jeder unmittelbare Zusammenhang mit den Bergungsarbeiten, so dass die Ansprüche etwa auch auf Tätigkeiten des Bergers zurückgehen können, die außerhalb des zu bergenden Schiffes erfolgten.

g) Weitere Schäden

- 31** Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI erstreckt sich schließlich auch auf die aus dem Tod oder der Körperverletzung oder dem Verlust oder der Beschädigung von Sachen entstehenden weiteren Schäden. Eine entsprechende Regelung fehlt in § 4 BinSchG, ist aber letztlich auch entbehrlich. Zu den weiteren Schäden zählen im Falle von Tod oder Körperverletzung alle über die Kosten der Beerdigung und der Heilbehandlung hinausgehenden Kosten (siehe oben Rn 23). Im Hinblick auf Sachschäden ist etwa an entgangenen Gewinn (§ 252 BGB) zu denken.

2. Verspätungsschäden

- 32** Der Beschränkung unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 (b) HBÜ 1996, § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (b) CLNI Ansprüche wegen Schäden infolge Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck auf See. Hierbei wird es sich in der Regel um vertragliche Ansprüche handeln (Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI – unten Rn 38–39). Gelangt deutsches Sachrecht zur Anwendung, würden sich Ansprüche aus den analog angewandten §§ 425 ff. BGB bzw. unter dem Gesichtspunkt des Verzuges

(§§ 280 Abs. 2, 286 BGB) ergeben; siehe auch Art. 5 ff. Hamburg Regeln,³¹ Art. 17 ff. Rotterdam Regeln.³² Nicht unter Art. 2 Abs. 1 (b) HBÜ 1996 fallen Ansprüche wegen Schäden aufgrund eines verspäteten Eintreffens des Schiffes (siehe unten Rn 65).

3. Schäden aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte

Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996, § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (c) CLNI betreffen Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte ergeben. Die Tatbestände ergänzen den der Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI (oben Rn 22–31). In Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996, § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (c) CLNI geht es um die Verletzung von Rechtsgütern, die nach allgemeinen Grundsätzen geschützt werden. Maßgeblich ist hier das Sachrecht, dem der geltend gemachte Anspruch unterliegt. Ist das deutsche Sachrecht anwendbar, ergeben sich die geschützten Rechtsgüter insbesondere aus § 823 Abs. 1 BGB. Der Körper, die Gesundheit sowie das Eigentum werden bereits von Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 erfasst (oben Rn 23, 24–26). Damit bleiben etwa noch die Freiheit sowie sonstige absolute Rechtsgüter. Insbesondere geht es hier um eine Verletzung des Rechts am ausgeübten Gewerbebetrieb sowie von Fischereirechten. Auch die hierdurch entstandenen Schäden müssen mit dem Betrieb des Schiffes oder den Bergungsarbeiten in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen (oben Rn 29, 30).

4. Ansprüche wegen Wrackbeseitigung

Der Beschränkung unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 (d) und (e) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) und (e) CLNI auch Ansprüche auf Wrackbeseitigung. Hierzu gehört sowohl die Beseitigung des Schiffes (unten Rn 35) als auch die Beseitigung von Ladung (unten Rn 36). Ein Recht zur Haftungsbeschränkung besteht nicht, soweit es um eine vertraglich vereinbarte Vergütung für die Maßnahmen der Wrackbeseitigung geht (unten Rn 50), ebenso nicht im Hinblick auf Bergungsansprüche (unten Rn 51).

³¹ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See.

³² Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See – englischer Wortlaut TranspR 2009, 372, deutsche Übersetzung unter http://www.transportrecht.org/dokumente/RotterdamRegeln_dt_Rohuebersetzung_20090429.pdf

a) Beseitigung etc. des Schiffes

- 35** Nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI ist die Haftung für Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, beschränkbar. Hier geht es nicht um die Bergung dieser Gegenstände (unten Rn 51), also um den Schutz vor ihnen drohenden Gefahren, sondern um Maßnahmen zur Beseitigung einer Gefahr, die von dem Schiff, dem Wrack bzw. den betreffenden Gegenständen für Dritte oder die Umwelt ausgeht. Die Ansprüche können die Beseitigung des gesunkenen etc. Schiffes selbst betreffen, aber auch Gegenstände, die noch an Bord sind. Ebenso kann es um eine Beseitigung etc. von Gegenständen gehen, die sich an Bord befunden haben. Dies gilt für verloren gegangene Ladung oder Rettungsboote, aber auch für ausgelaufenen Brennstoff. Erforderlich ist allerdings, dass das Schiff und die Gegenstände erst nach Beginn des Untergangs, der Havarie, der Strandung oder dem Verlassen des Schiffes voneinander getrennt wurden. Fehlt es an einem Untergang etc. des Schiffes, kann die Haftung für die Kosten der Beseitigung der vom Schiff stammenden Gegenstände nicht nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI beschränkt werden – wohl aber ggf. nach den Tatbeständen der Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG (oben Rn 22–31), Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BinSchG (oben Rn 33) oder Art. 2 Abs. 1 (e) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 S. 1 BinSchG (unten Rn 36). Während die Haftung für Ansprüche wegen einer Beseitigung etc. des Schiffes nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI beschränkbar ist, unterliegen die Ansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes selbst keiner Beschränkung (unten Rn 109–111).

b) Beseitigung der Ladung

- 36** Ergänzt werden die Regelungen der Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI (zuvor Rn 35) um die der Art. 2 Abs. 1 (e) HBÜ 1996 und CLNI, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 S. 1 BinSchG. Der Beschränkung unterliegen auch die Ansprüche für die Beseitigung etc. der Ladung. Anders als nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI muss nicht auch der Untergang etc. des Schiffes hinzu kommen. Namentlich geht es um die Beseitigung von Ladung, die auf der Reise verloren gegangen ist.

Dies betrifft häufig Container. Handelt es sich bei der Ladung um Öl und bei dem Schiff um ein Seeschiff, findet das HBÜ 1996 nach seinem Art. 3 (b) keine Anwendung (unten Rn 53–56). Bergungsansprüche im Hinblick auf die Ladung unterliegen nicht der Beschränkung (unten Rn 51).

5. Ansprüche wegen Kosten zur Schadensabwendung oder -verringerung

Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen können nach Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 2 und Abs. 4 S. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (f) CLNI ihre Haftung auch für Ansprüche wegen Maßnahmen beschränken, die ergriffen wurden, um Schäden, für die die Haftung beschränkt werden kann, abzuwenden oder zu verringern. Grundlage dieser Ansprüche wären, bei Anwendbarkeit deutschen Sachrechts, etwa die Grundsätze über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff. BGB). Dabei wird es normalerweise um Ansprüche auf Aufwendungsersatz gehen. Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 2 und Abs. 4 S. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (f) CLNI ist eine folgerichtige Ergänzung der Beschränkbarkeit der Haftung für Ansprüche auf Schadenersatz; siehe Art. 2 Abs. 1 (a) bis (c) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) bis (c) CLNI (oben Rn 22–33). Der Beschränkung unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 2 und Abs. 4 S. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (f) CLNI ebenfalls die Ansprüche wegen Schäden, die durch die zur Schadensabwendung oder -verringerung getroffenen Maßnahmen entstanden sind. 37

6. Die Anspruchsgrundlagen

Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI stellen klar, dass es auf die Grundlage des Anspruchs nicht ankommt. Insbesondere ist es ohne Bedeutung, ob es sich um vertragliche Ansprüche oder um solche auf außervertraglicher Grundlage handelt. In beiden Fällen geht es in der Regel um Ansprüche auf Aufwendungs- oder Schadenersatz. Zu Ansprüchen auf Vergütung siehe Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI und unten Rn 50. 38

Art. 7 Abs. 2 EGHGB stellt darüber hinaus klar, dass die Vorschriften der §§ 486 ff. HGB und des HBÜ 1996 auch für solche Ansprüche gelten, die nicht den Vorschriften des HGB unterliegen. Damit kann die Einstandspflicht auch für Ansprüche beschränkt werden, die sich insbesondere aus dem BGB oder aus anderen Vorschriften des Privatrechts ergeben. Darüber hinaus ordnet Art. 7 Abs. 2 EGHGB an, dass das Recht zur Beschränkung 39

der Haftung auch für andere als privatrechtliche Ansprüche gilt. Dies betrifft insbesondere solche des öffentlichen Rechts. Zu denken ist hier namentlich an öffentlich-rechtliche Ansprüche auf Aufwendungsersatz im Falle der Beseitigung von Verschmutzungen oder der Beseitigung etc. von Schiff und Ladung (oben Rn 34–36). Ausdrückliche Regelungen von der Art des Art. 7 Abs. 2 EGHGB fehlen in § 4 BinSchG. Dessen Abs. 1 S. 2 Fall1 bestätigt allerdings in umfassender Weise, dass es auf die Grundlage des Anspruchs nicht ankommt.

7. Rückgriffsansprüche

- 40** Nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 CLNI unterliegen auch Rückgriffsansprüche der Beschränkung. Ein Erstgläubiger erhebt Ansprüche beim Erstschuldner. Dieser kann wegen dieser Ansprüche als Rückgriffsgläubiger beim Rückgriffsschuldner seinerseits Ansprüche auf Schaden- oder Aufwendungsersatz geltend machen. Zu dem Fall, dass der Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger seinerseits zu den zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen gehört, siehe unten Rn 112–123.

a) Gesamt- und Alleinschuldnerschaft

- 41** Der Rückgriff beim Rückgriffsschuldner kann im Rahmen eines Gesamtschuldnerausgleichs erfolgen. Erst- und Rückgriffsschuldner haften dem (Erst-)Gläubiger zunächst als Gesamtschuldner (§§ 421 ff. HGB). Erfüllt einer der Gesamtschuldner den Erstantrag, erfolgt der Rückgriff beim anderen Gesamtschuldner nach § 426 BGB.³³ Dessen Abs. 1 begründet einen gesetzlichen Rückgriffsanspruch, der ggf. neben einen ohnehin bestehenden vertraglichen Anspruch tritt. Nach § 426 Abs. 2 BGB geht darüber hinaus der Anspruch des Gläubigers gegen den anderen Gesamt- und Rückgriffsschuldner auf den leistenden Gesamtschuldner und Rückgriffsgläubiger über. Abweichend von § 362 Abs. 1 BGB setzt § 426 Abs. 2 BGB voraus, dass der Erstantrag trotz Erfüllung fortbesteht (und auf den leistenden Gesamtschuldner übergeht).
- 42** Nicht immer haften der Erst- und der Rückgriffsschuldner dem Erstgläubiger als Gesamtschuldner. Fehlt es hieran, erlischt der Erstantrag mit Erfüllung durch den Erstschuldner (§ 362 Abs. 1 BGB). Dieser kann im Rahmen des mit dem Rückgriffsschuldner bestehenden Rechtsverhältnisses

³³ Siehe *Rabe* (Fn 22) Rn 20–23; *Herber* (Fn 22) S. 61 ff. (unter 5.); *Rittmeister* (Fn 22) S. 34 (unter [2]).

einen einfachen Rückgriffsanspruch geltend machen, in der Regel aus Vertrag und gerichtet auf Schaden- oder Aufwendungsersatz.³⁴

b) Der Rückgriffsanspruch trägt den Charakter des Erstanpruchs

Der Rückgriffsgläubiger kann die Haftung für den Rückgriffsanspruch beschränken, wenn er unter einen der Tatbestände der Art. 2 Abs. 1 HBÜ, § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI fällt. Maßgeblich hierfür sind die Merkmale des Erstanpruchs, die in gleicher Weise dem Rückgriffsanspruch anhaften. Im Falle des Anspruchsübergangs nach § 426 Abs. 2 BGB wird dies besonders deutlich. Auch § 15 S. 1 SVertO (siehe sogleich Rn 44–45) stellt darauf ab, dass der (Erst-)Gläubiger mit dem Anspruch an dem Verteilungsverfahren hätte teilnehmen können. **43**

c) § 15 S. 1 SVertO

Erfüllt der Erstschuldner den Erstanpruch, der der Haftungsbeschränkung unterliegt, kann der Erstschuldner nach § 15 S. 1 SVertO „den Anspruch“ in dem Verfahren geltend machen. Gemeint ist der Erstanpruch. Dies stellt ersichtlich auf den Fall der Gesamtschuldnerschaft des Erst- und des Rückgriffsschuldners ab, so dass mit Erfüllung des Erstanpruchs durch den Erstschuldner der Anspruch des Erstgläubigers gegen den Rückgriffsschuldner nach § 426 Abs. 2 BGB auf den Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger übergeht (oben Rn 41–42). Besteht keine Gesamtschuldnerschaft, führt die Erfüllung des Erstanpruchs an sich zum Erlöschen des Anspruchs (§ 362 Abs. 1 BGB). Auch für diesen Fall geht § 15 S. 1 SVertO offenbar davon aus, dass der Erstanpruch irgendwie auf den Erstschuldner übergeht und jetzt gegen den Rückgriffsschuldner verfolgt werden kann. Ein solcher Ansatz ist dem deutschen Recht fremd. Richtig ist jedenfalls der Grundgedanke, dass der Rückgriffsanspruch den Charakter des Erstanpruchs trägt (oben Rn 43). **44**

Zum anderen stellt § 15 S. 1 SVertO darauf ab, dass der Erstgläubiger mit seinem Anspruch „... an dem Verteilungsverfahren hätte teilnehmen können ...“. Der Erstgläubiger hätte aber nur an dem Verteilungsverfahren teilnehmen können, wenn sein Schuldner oder, im Falle der Gesamtschuldnerschaft, einer der Gesamtschuldner, zur Beschränkung der Haftung berechtigt war. Die Regelung des § 15 S. 1 SVertO hat von daher nur einen beschränkten Anwendungsbereich und gilt unmittelbar nicht für alle (Erst-)Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterliegen. Gleichwohl ist m. E. **45**

³⁴ Siehe *Rittmeister* (Fn 22) S. 34 (unter [3]).

nicht davon auszugehen, dass der in § 15 S. 1 SVertO verankerte Grundsatz, dass der Rückgriffsanspruch den Charakter des Erstanspruchs trägt (oben Rn 43), nur zum Tragen kommt, wenn der Erstschuldner zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist.

d) Zahlung und Freistellung

46 Soweit der Erstschuldner den Erstanspruch erfüllt, kann er als Rückgriffsgläubiger den Rückgriffsschuldner auf Zahlung in Anspruch nehmen. Dies gilt sowohl für den Rückgriff nach § 426 BGB als auch für den einfachen Rückgriff (oben Rn 41–42). Insbesondere stellt die Leistung an den Erstgläubiger einen Schaden des Erstschuldners dar (§§ 249 ff. BGB), den er – unabhängig von den Mechanismen des § 426 BGB – ggf. als Rückgriffsgläubiger vom Rückgriffsschuldner ersetzt verlangen kann. Der Rückgriffsschuldner kann seine Haftung beschränken, wenn der Erstanspruch der Beschränkung nach Art. 2 Abs. 1 HBÜ, § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI unterliegt.

47 So lange der Erstschuldner den Erstanspruch nicht erfüllt hat, findet kein Gesamtschuldnerausgleich nach § 426 BGB statt. Allerdings ist dem Erstschuldner bereits ein Schaden entstanden. Denn sein Vermögen ist mit einer Verbindlichkeit belastet, nämlich mit dem Erstanspruch. Um den Zustand herzustellen, wie er ohne das schädigende Ereignis bestanden hätte (§ 249 Abs. 1 BGB), genügt eine bloße Freistellung durch den Rückgriffsschuldner. Nach Maßgabe des § 250 BGB kann sich der Freistellungs- in einen Zahlungsanspruch des Rückgriffsgläubigers umwandeln. Sowohl der Freistellungs- als auch der Zahlungsanspruch unterliegen der Haftungsbeschränkung, wenn dies auch bereits auf den Erstanspruch zutrifft oder zutraf (oben Rn 43).

e) Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden

48 Im ÖIHÜ 1992 fehlt eine ausdrückliche Einbeziehung auch von Rückgriffsansprüchen, wie sie in Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 CLNI vorgesehen ist. Gleichwohl spricht nichts dagegen, auf Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden, die gegen den Eigentümer geltend gemacht werden, das ÖIHÜ 1992 anzuwenden, wenn es sich um Rückgriffsansprüche handelt. Dies ist kein Fall des Art. III Abs. 5 ÖIHÜ 1992, der lediglich das Rückgriffsrecht des zuvor in Anspruch genommenen Eigentümers betrifft (siehe noch unten Rn 123).

8. Ansprüche, die nicht der Beschränkung unterliegen

Nach Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI ist die Haftung für bestimmte Vergütungsansprüche nicht beschränkbar (unten Rn 50). Außerdem nennt Art. 3 HBÜ 1996 eine Reihe von Ansprüchen, auf die das Übereinkommen von vornherein keine Anwendung findet (unten Rn 51–60). In entsprechender Weise ordnet § 5 BinSchG in Umsetzung des Art. 3 CLNI an, dass die dort genannten Ansprüche nicht der Haftungsbeschränkung nach § 4 BinSchG unterliegen. Die Tatbestände des Art. 3 HBÜ 1996 einerseits und der § 5 BinSchG, Art. 3 CLNI entsprechen einander; lediglich in Art. 3 (b) HBÜ 1996 werden zusätzlich die Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden aufgeführt. Die Ausnahmeregelungen der Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI sowie der Art. 3 HBÜ 1996, § 5 BinSchG, Art. 3 CLNI sind nicht abschließend. Es gibt Ansprüche, die nicht unter diese Tatbestände fallen, die aber gleichwohl nicht zu den in Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996, § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI genannten Ansprüchen gehören (unten Rn 62–65).

a) Vertraglich vereinbarte Entgelte

Soweit Maßnahmen zur Beseitigung etc. von Schiff und Ladung (Art. 2 Abs. 1 (d) und (e) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) und (e) CLNI – oben Rn 34–36) oder wegen Maßnahmen zur Schadensabwendung oder -verringerung (Art. 2 Abs. 1 (f) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 2 und Abs. 4 S. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (f) CLNI – oben Rn 37) in Auftrag gegeben wurden, unterliegen die hieraus entstehenden Ansprüche des Auftragnehmers auf Vergütung nach Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI nicht der Beschränkung. Es geht um ein „... mit dem Haftpflichtigen ...“ vertraglich vereinbartes Entgelt (unten Rn 132). Dies ist selbstverständlich, denn derjenige, der die Maßnahmen in Auftrag gibt und die Zahlung einer Vergütung übernimmt, kann den Gläubiger später nicht auf sein Recht zur Beschränkung der Haftung verweisen. Hieraus ergibt sich auch, dass andere Personen, die nicht vertraglicher Auftraggeber sind, eine ggf. bestehende Einstandspflicht für die geschuldete vereinbarte Vergütung sehr wohl ihre Haftung beschränken können. Zu Ansprüchen aus einem Bergungsvertrag siehe Art. 3 (a) HBÜ 1996, § 5 Nr. 1 BinSchG, Art. 3 (a) CLNI sowie sogleich Rn 51.

b) Bergungsansprüche

- 51** Das HBÜ 1996, die §§ 4 ff. BinSchG, die CLNI kommen nach ihren Art. 3 (a) bzw. nach § 5 Nr. 1 auf Ansprüche aus Bergung (oder Hilfeleistung) nicht zur Anwendung. Dies sind in erster Linie die Ansprüche auf Bergelohn, auf Erstattung der Bergungskosten sowie auf Sondervergütung (§ 742–744 HGB, Art. 12–14 BerggÜ 1989,³⁵ § 93 BinSchG). Von der Beschränkung ausgenommen werden aber auch alle sonstigen Ansprüche aus dem Rechtsverhältnis der Bergung schlechthin. Dazu gehören etwa wechselseitige Ansprüche auf Schadenersatz wegen Pflichtverletzung, beispielsweise wenn der Berger gegen seine Pflichten aus § 740 Abs. 1, § 741 Abs. 1 S. 1 HGB (Art. 8 Abs. 1 BerggÜ 1989) oder der Reeder bzw. Eigner, der Kapitän bzw. der Schiffer oder die Eigentümer der sonstigen Vermögensgegenstände gegen ihre Pflichten aus § 740 Abs. 3 HGB (Art. 8 Abs. 2 BerggÜ 1989) verstoßen. Ist ein Bergungsvertrag geschlossen worden (§ 750 HGB, Art. 6 BerggÜ 1989), ergibt sich die Unbeschränkbarkeit der Ansprüche auf Vergütung (Bergelohn, auf Erstattung der Bergungskosten, Sondervergütung) bereits aus Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI 1996 (oben Rn 50).

c) Ansprüche auf Große-Havarei-Beiträge

- 52** Ebenfalls nicht der Beschränkung unterliegen nach Art. 3 (a) HBÜ 1996, § 5 Nr. 1 BinSchG, Art. 3 (a) CLNI die Ansprüche gegen den Reeder und die Ladungseigentümer auf Große-Havarei-Beiträge (§ 725 HGB).

d) Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden (Seeschifffahrt)

- 53** Nach Art. 3 (b) HBÜ 1996 kommt das Übereinkommen nicht auf Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des ÖIHÜ 1969, ggf. in der Fassung späterer Änderungen oder Protokolle zur Anwendung. Die Ölverschmutzungsschäden werden in Art. I Nr. 6 ÖIHÜ 1992 (in Verbindung mit Nr. 1, 5 und 7) näher umschrieben. Art. 3 (b) HBÜ 1996 schließt die Anwendbarkeit des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden schlechthin aus, unabhängig davon, ob das ÖIHÜ 1992 im Einzelfall tatsächlich stattdessen zur Anwendung gelangt.
- 54** An dieser Stelle kommt § 486 Abs. 3 HGB als unvereinheitlichtes deutsches Recht zum Tragen.³⁶ Dessen Satz 1 ordnet für bestimmte Fälle der Unanwendbarkeit des ÖIHÜ 1992 (sogleich Rn 55–56) die Geltung der

³⁵ Internationales Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 I S. 510).

³⁶ Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 181 Nr. 73 Rn 64–65.

beschränkungsrechtlichen Vorschriften des HBÜ 1996 an. § 486 Abs. 3 S. 2 HGB ergänzt, dass für die Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden ein gesonderter Höchstbetrag gilt.

Werden Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden gegen andere Personen als den Schiffseigentümer geltend gemacht, können diese ihre Haftung, wenn sie zu den in Art. 1 HBÜ 1996 genannten Personen gehören (siehe oben Rn 6–15), über § 486 Abs. 3 S. 1 HGB nach Maßgabe des HBÜ 1996 beschränken. Unmittelbare Ansprüche der Geschädigten gegen die in Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 genannten Personen scheiden an sich aus (oben Rn 16). Das gleiche gilt für Rückgriffsansprüche des in Anspruch genommenen Schiffseigentümers gegen die freigestellten Personen (unten Rn 123). Gleichwohl ist es denkbar, dass diese Personen trotz der Freistellung des Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 wegen Ölverschmutzungsschäden in Anspruch genommen werden, etwa vor Gerichten eines Nicht-Vertragsstaates des ÖIHÜ 1992. Dies gilt für die sonstigen, nicht Art. III Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 genannten Dritten ohnehin. **55**

Der zweite, in § 486 Abs. 3 S. 1 HGB geregelte Fall betrifft die Nicht-Anwendbarkeit des ÖIHÜ 1992 in räumlicher Hinsicht, wenn es zu der Ölverschmutzung nicht im Gebiet eines Vertragsstaates gekommen ist (siehe Art. II ÖIHÜ 1992). Hier können die in Art. 1 HBÜ 1996 genannten Personen einschließlich des Schiffseigentümers ihre Haftung für Ölverschmutzungsschäden in entsprechender Anwendung des Übereinkommens beschränken. **56**

e) Ansprüche wegen Wasserverschmutzung (Binnenschifffahrt)

Nach § 5 Nr. 4 BinSchG unterliegen auch Ansprüche „nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz“³⁷ nicht der Haftungsbeschränkung. Art. 18 Abs. 1 (a) CLNI erlaubt es den Vertragsstaaten, sich vorzubehalten, das Übereinkommen auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, nicht anzuwenden. Deutschland hat hiervon Gebrauch gemacht³⁸ und mit § 5 Nr. 4 BinSchG eine entsprechende Regelung geschaffen. Das neue WHG³⁹ tritt zum 1. März 2010 in seinen wesentlichen Teilen **57**

³⁷ Wasserhaushaltsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 2002 (BGBl. 2002 I S. 3245), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. 2008 I S. 2986).

³⁸ Siehe BGBl. 1999 II S. 386 (unter II.).

³⁹ Art. 1 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 zur Neuregelung des Wasserrechts (BGBl. 2009 I S. 2585).

in Kraft.⁴⁰ Die heutigen Regelungen des § 22 WHG finden sich dann gleichlautend in § 89. Gleichzeitig werden entsprechende Änderungen des § 5 Nr. 4 (sowie des § 5 h Abs. 1 S. 1) BinSchG wirksam.⁴¹

f) Ansprüche wegen nuklearer Schäden

- 58 Darüber hinaus nehmen Art. 3 (c) und (d) HBÜ 1996, § 5 Nr. 2 BinSchG, Art. 3 (c) CLNI bestimmte Ansprüche wegen nuklearer Schäden von der Haftungsbeschränkung aus.

g) Ansprüche der Bediensteten

- 59 Aus Art. 3 (e) HBÜ 1996 und Art. 3 (d) CLNI ergibt sich, dass im nationalen Recht vorgesehen werden kann, dass Ansprüche der Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes oder den Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zusammenhängen, keiner Beschränkung unterliegen.⁴² Eine solche Regelung des nationalen Rechts wird von den Übereinkommen als Ausnahme akzeptiert, mit der Folge, dass sie insoweit nicht zur Anwendung gelangen. Das deutsche Recht sieht in § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB, § 5 Nr. 3 BinSchG entsprechende Bestimmungen vor.

- 60 Der Anknüpfung an den Dienstvertrag ist außerdem zu entnehmen, dass die besonderen Regelungen der Art. 3 (e) HBÜ 1996, § 5 Nr. 3 BinSchG lediglich die Ansprüche der Bediensteten aus einem Dienstvertrag mit einem der Schiffseigentümer (bzw. -eigner) oder dem Berger *als Arbeitgeber* betrifft. Wurde der Dienstvertrag mit einer dritten Person geschlossen, die ihrerseits die Bediensteten dem Schiffseigentümer bzw. Berger zur Verfügung stellt, gelten keine Besonderheiten. Der (Dritt-)Arbeitgeber ist weder Schiffseigentümer noch Berger und daher ohnehin nicht zur Beschränkung der Haftung berechtigt. Gleichzeitig sind die Bediensteten nicht Arbeitnehmer der Schiffseigentümer bzw. Berger, so dass auch die Ausnahme des Art. 3 (e) HBÜ 1996 nicht zum Tragen kommt und der Schiffseigentümer bzw. Berger ihre Haftung ggf. beschränken können. Schließlich betrifft Art. 3 (e) HBÜ 1996 auch nicht die gegen die Bediensteten selbst gerichteten Ansprüche, so dass diese möglicherweise ebenfalls ein Recht zur Haftungsbeschränkung haben (siehe aber auch unten Rn 143).

⁴⁰ Art. 24 Abs. 2 S. 1 des Neuregelungsgesetzes (oben Fn 37).

⁴¹ Art. 7 des Neuregelungsgesetzes (oben Fn 37).

⁴² Ausführlich *Ramming* HmbSchRZ 2009, 181 Nr. 73 Rn 50–53.

h) Ansprüche wegen Rechtsverfolgungskosten

Darüber hinaus kann nach § 486 Abs. 4 Nr. 2 HGB, § 5 Nr. 5 BinSchG **61** die Haftung für Ansprüche auf Erstattung der Kosten der Rechtsverfolgung nicht beschränkt werden.

i) Nicht unter Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996, § 4 BinSchG fallende Ansprüche

Schließlich gibt es Ansprüche, im Hinblick auf die eine Anwendung des HBÜ 1996 bzw. der §§ 4 ff. BinSchG nicht nach Art. 3 bzw. § 5 ausgeschlossen ist (oben Rn 51–60) und die auch nicht unter die Ausnahmeregelungen der Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI fallen (oben Rn 50), die aber trotzdem nicht der Beschränkung unterliegen, weil sie von keinem der Tatbestände des Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996 bzw. der § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI erfasst werden. Der wichtigste Fall ist der, dass der Anspruch auf den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes selbst zurückgeht (unten Rn 109–111). **62**

aa) Kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes

Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996 bzw. der § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI **63** betreffen zunächst nicht Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung, wegen Sachschäden oder wegen der Verletzung sonstiger geschützter Rechtsgüter (Art. 2 Abs. 1 [a] und [c] HBÜ 1996, Art. 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 BinSchG, Art. 1 [a] und [c] CLNI – oben Rn 22–31, 33), die nicht in *unmittelbare*m Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder den Bergungsarbeiten eingetreten sind. Hierzu zählen etwa Ansprüche wegen „Landschäden“, also aus Ereignissen, die zwar einen Bezug zum Schiff haben, insbesondere weil die betreffenden Personen oder Gegenstände von Bord kommen oder an Bord gehen sollen, bei denen aber eine hinreichend enge Beziehung zum Schiff nicht mehr oder noch nicht besteht. Dies gilt auch für entsprechende Vorfälle im Zusammenhang mit Bergungsarbeiten.

bb) Vermögensschäden

Zum anderen geht es um Ansprüche wegen der Verletzung nicht geschützter Rechtsgüter, die daher nicht unter Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (c) CLNI (oben Rn 33) fallen, aber auch nicht von der Generalklausel der Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BinSchG, Art. 1 (a) CLNI erfasst werden (oben Rn 22–31), sofern es außerdem nicht um Schäden wegen einer verspäteten Beförderung von Gütern, Reisenden **64**

oder Gepäck geht (Art. 2 Abs. 1 [b] HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 2 CLNI – oben Rn 32, sogleich Rn 65), auch wenn der Schaden in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder den Bergungsarbeiten steht. Nach deutschem Sachrecht (oben Rn 33) wäre insbesondere das Vermögen kein geschütztes Rechtsgut. Damit ist die Haftung für Ansprüche wegen reiner Vermögensschäden nicht beschränkbar. Dies gilt auch und gerade für vertragliche Ansprüche. Aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI ergibt sich nichts anderes, denn die Vorschriften klären nur im Hinblick auf die Ansprüche nach Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 CLNI, dass sie auch der Beschränkung unterliegen, wenn sie auf vertraglicher Grundlage geltend gemacht werden. Damit kann etwa die Haftung für Ansprüche auf Schadenersatz wegen Pflichtverletzung nach § 280 Abs. 1 oder auf Schadenersatz statt der Leistung nach § 280 Abs. 3, §§ 281 ff. BGB nicht beschränkt werden, auch wenn die Pflichtverletzung auf einem nicht ordnungsgemäßen Schiffsbetrieb beruht.

cc) Verspätung des Schiffes

- 65** Schließlich unterliegt die Haftung für die Folgen einer Verspätung *des Schiffes* nicht der Beschränkung. Es handelt sich wiederum um Vermögensschäden (siehe zuvor Rn 64). Diese fallen aber auch nicht unter Art. 2 Abs. 1 (b) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (b) CLNI (oben Rn 32), weil es nicht um Ansprüche wegen einer Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden und deren Gepäck geht.

III. Der Verlust des Rechts zur Beschränkung der Haftung

1. Grundsätzliches

- 66** Wie vielfach im Transport- und Schifffahrtsrecht üblich, entfällt das Recht zur Beschränkung der Haftung, wenn den betreffenden Personen ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist; siehe Art. 4 HBÜ 1996, Art. V Abs. 2 ÖIHÜ 1992, § 5 b Abs. 1 BinSchG, Art. 4 CLNI.⁴³ Erforderlich ist ein vorsätzliches oder ein leichtfertiges Verhalten in dem Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts. Dabei geht es stets um ein persönliches Verschulden der betreffenden Person selbst. Das Verhalten ihrer Hilfspersonen wird der zur Beschränkung berechtigten Person grundsätzlich

⁴³ sowie *Horbach* (in diesem Band) S. 85–97

nicht zugerechnet. Handelt es sich um eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, kommt es nach § 487d Abs. 1 S. 1 HGB, § 5 b Abs. 2 BinSchG auf das Verhalten des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters an. Liegt ein qualifiziertes Verschulden vor, ist die betreffende Person weder zur Errichtung eines Fonds (Art. 11 Abs. 1 und 2 HBÜ 1996) noch zur einredeweisen Geltendmachung der Haftungsbeschränkung (Art. 10 HBÜ 1996) berechtigt. Ein gleichwohl errichteter Fonds kommt ihr nicht zugute (Art. 11 Abs. 3 HBÜ 1996).

2. Zurechnung des Verhaltens des Managers analog § 487 d Abs. 1 S. 2 HGB

Nach § 487 d Abs. 1 S. 2 HGB wird den Mitreedern einer Partenreederei (§§ 489 ff. HGB) das Verhalten des Korrespondentreeders zugerechnet (§§ 492 ff. HGB). Bei diesem handelt es sich um eine Person, die Mitreeder oder ein außenstehender Dritter sein kann und die den Reedereibetrieb führt (siehe § 492 Abs. 1 HGB). Der Korrespondentreeder hat nach § 493 HGB für die Reederei eine gesetzlich umschriebene Vertretungsmacht. 67

M.E. kann man § 487 d Abs. 1 S. 2 HGB ein allgemeines Prinzip entnehmen. Zwar bezieht sich die Vorschrift lediglich auf die Reederei und den für sie tätigen Korrespondentreeder. Es stellt sich aber die Frage, warum die Zurechnung nur für die Reederei und ihren Korrespondentreeder gelten soll, nicht aber für gesellschaftsrechtlich anders organisierte Verbände, die in gleicher Weise den Betrieb des Schiffes durch Dritte, namentlich durch einen Manager, ausführen lassen. Es ist kein Grund dafür ersichtlich, diese besondere Zurechnung der Betriebsführung durch einen außenstehenden Dritten lediglich auf die Reederei zu beschränken. Aus meiner Sicht ist es daher geboten, dem Reeder in gleicher Weise das Verhalten des von ihm mit der Betriebsführung beauftragten Managers zuzurechnen. Richtigerweise gilt dies auch für die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt. Hat der Manager in qualifiziert schuldhafter Weise gehandelt, kann nicht nur er selbst (oben Rn 8), sondern auch der Reeder seine Haftung nicht mehr beschränken. Zugerechnet wird nur ein persönliches qualifiziertes Verschulden des Managers. Dabei gelangen auch insoweit § 487d Abs. 1 S. 1 HGB, § 5 b Abs. 2 BinSchG (oben Rn 66) zur Anwendung. Teils werden die § 487d Abs. 1 S. 1 HGB, § 5 b Abs. 2 BinSchG als abschließende Regelungen verstanden.⁴⁴ Danach wäre die Zurechnung des Verhaltens des 68

⁴⁴ Nachdrücklich *Rittmeister* (Fn 22) S. 47 ff. (unter bb) – siehe auch die Begründung zum Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und

Managers ausgeschlossen. Andere befürworten eine Berücksichtigung auch des Verhaltens von Generalbevollmächtigten.⁴⁵

- 69 Anzumerken bleibt auch, dass im Abschlussbericht der Sachverständigen-Gruppe zur Reform des Seehandelsrechts⁴⁶ vorgesehen ist, die Parteneederei als besondere seehandelsrechtliche Gesellschaftsform abuschaffen.⁴⁷ Entsprechend wird auch § 487 d Abs. 1 S. 2 HGB nicht mit in die entsprechende neue Vorschrift des § 599 Abs. 1 Kom-E übernommen.⁴⁸

IV. Beschränkungs- und schuldrechtliche Rechtsverhältnisse

- 70 Im Zusammenhang mit dem Recht einer Person zur Beschränkung ihrer Gesamthaftung nach §§ 486 ff. HGB und dem HBÜ 1996 bzw. nach §§ 4 ff. BinSchG für alle Ansprüche aus einem Ereignis müssen zwei Rechtsverhältnisse auseinander gehalten werden. Zum einen ist diese Person in ein beschränkungsrechtliches Rechtsverhältnis eingebunden, wenn und soweit sie die Befugnis hat, ihre Haftung zu beschränken. Hier geht es um das Verhältnis aller Gläubiger zu allen zur Beschränkung ihrer Haftung berechtigten Personen. Davon zu trennen ist das schuldrechtliche Rechtsverhältnis zwischen dem einzelnen Gläubiger und der einzelnen zur Beschränkung berechtigten Person.⁴⁹ Es kann sich um ein vertragliches oder ein außervertragliches Rechtsverhältnis handeln.
- 71 Das beschränkungsrechtliche Rechtsverhältnis wirkt auf das schuldrechtliche Rechtsverhältnis ein und umgekehrt. So kann sich aus dem Beschränkungsrecht ergeben, dass die zur Beschränkung berechtigte Person für einen Anspruch aus dem schuldrechtlichen Rechtsverhältnis nur in beschränkter Höhe einzustehen hat. Umgekehrt kann sich aus dem schuldrechtlichen Rechtsverhältnis, insbesondere aus einem vertraglich begründeten Rechtsverhältnis ergeben, dass die zur Beschränkung berechtigte Person

anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz), BT-Drucks 10/3852 S.13 – 42, S. 20; Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt (BT-Drs. 13/8446, S. 16–54) S. 23 f.; Herber (Fn 22) S. 120.

⁴⁵ Rabe (Fn 22) Rn 2 zu § 487d; von Waldstein/Holland (Binnenschifffahrtsrecht, 5. Auflage 2007) Rn 10 zu § 5b BinSchG.

⁴⁶ <http://www.bmj.de/files/-/3896/Abschlussbericht%20Seehandelsrecht.pdf> – siehe die Stellungnahme *Ramming* HmbSchRZ 2009, 357 Nr. 133.

⁴⁷ Abschlussbericht (Fn 44) S. 9, 69 f., 87.

⁴⁸ Abschlussbericht (Fn 44) S. 177, wo offenbar irrtümlich auf § 597 Abs. 1 Bezug genommen wird.

⁴⁹ Siehe *Ramming* HmbSchR 2009, 181 Nr. 73 Rn 14, 133, 135–142; *Dörfelt* (in diesem Band) S. 61–71 Rn 26.

auf dieses Recht ganz oder teilweise verzichtet hat. Die Wechselwirkungen dieser beiden Rechtsverhältnisse sind im Einzelnen noch ungeklärt. Jedenfalls werden sie internationalprivatrechtlich unterschiedlich angeknüpft: Das beschränkungsrechtliche Rechtsverhältnis unterliegt dem Recht des angerufenen Gerichts (*lex fori*). Für das schuldrechtliche Rechtsverhältnis gilt das auf das vertragliche oder außervertragliche Schuldverhältnis anwendbare Recht, das sich insbesondere nach den Grundsätzen der Rom I und II Verordnungen ermittelt.⁵⁰

V. Die Grenzen des Beschränkungsrechts

Im Hinblick auf die Frage, ob die zur Beschränkung berechtigten Personen im Hinblick von Ansprüchen untereinander ihre Haftung beschränken können, sind verschiedene Lösungen denkbar. Von niemandem vertreten wird die Variante, dass im Verhältnis zwischen den zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen Ansprüche, im Hinblick auf die eine Beschränkung der Haftung möglich ist, gänzlich ausgeschlossen sind. Ein solcher Ansatz kommt ernsthaft auch nicht in Betracht. Zum Zweiten kann im Verhältnis zwischen Personen, die jeweils zur Beschränkung der Haftung berechtigt sind, das Recht des jeweiligen Schuldners zur Beschränkung der Haftung aufgehoben sein, mit der Folge, dass er gegenüber den anderen zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen für den Anspruch stets in voller Höhe einstehen muss. Dies ist in der Tat anfänglich so von der englischen Rechtsprechung so vertreten worden (unten Rn 75–77, 82–86). Drittens könnte es sich so verhalten, dass derjenige, der zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist, diese Befugnis grundsätzlich in gleicher Weise auch gegenüber einer anderen, ebenfalls zur Beschränkung der Haftung berechtigten Person geltend machen kann. So hat der englische Court of Appeal (unten Rn 89–91) in m. E. zutreffender Weise entschieden. Dies gilt sowohl für die see- als auch für die binnenschiffrechtsrechtliche Beschränkung der Haftung.

72

⁵⁰ 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); 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).

1. Die bisherige Rechtsprechung

a) *The „Aegean Sea“*

- 73 Das Urteil des englischen Commercial Court in der Sachen „Aegean Sea“⁵¹ war offenbar die erste Entscheidung, in der die Frage, ob die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen ihre Haftung auch für wechselseitige Ansprüche beschränken können, angesprochen worden ist. Der Reeder der „Aegean Sea“ hatte das Schiff auf Grundlage eines Asbatankvoy-Standardformulars verchartert. Bei dem Charterer handelt es sich um eine Tochtergesellschaft der staatlichen spanischen Ölgesellschaft. Die „Aegean Sea“ hatte eine Ladung von 79.082 Tonnen Rohöl in Sullom Voe/Shetland Inseln übernommen und war angewiesen worden, sie an der von der Ölgesellschaft betriebenen Raffinerie in La Coruña/Spanien zu löschen. Am 3. Dezember 1992 um 4.20 Uhr erreichte das Schiff den zum Liegeplatz führenden Kanal. Das Wetter verschlechterte sich und es setzte ein Wolkenbruch ein. Um 4.55 Uhr lief die „Aegean Sea“ auf Grund. Es gelang nicht, sie wieder flott zu bekommen. Innerhalb von Stunden begann das Schiff auseinander zu brechen. Um 10.01 Uhr kam es zu einer Explosion und anschließend zu einem Feuer. Eine umfangreiche Ölverschmutzung war die Folge.
- 74 Vor dem Commercial Court machte der Reeder der „Aegean Sea“ gegen den Charterer sowie gegen die Ölgesellschaft Ansprüche in Höhe von insgesamt ungefähr USD 65 Millionen geltend. Der Chartervertrag enthielt eine Schiedsvereinbarung, so dass der Commercial Court nicht über die gegen den Charterer erhobenen Ansprüche entscheiden konnte. Im Verhältnis zwischen dem Reeder der „Aegean Sea“ und dem Charterer ging es vor Gericht lediglich um die Frage, ob der Charterer gegenüber dem Reeder seine Haftung nach dem HBÜ 1976 beschränken konnte. In diesem Falle hätte der Charterer lediglich im Höhe von ungefähr USD 12 Millionen gehaftet. Die Haftung der Ölgesellschaft begründete der Reeder der „Aegean Sea“ damit, dass die Ölgesellschaft Empfänger unter einem der beiden von ihm ausgestellten Konnossemente gewesen sei und daher für die Sicherheit des Liegeplatzes einstehen müsse. Die Parteien waren sich einig, dass der Ölgesellschaft kein Recht zur Haftungsbeschränkung zustand.
- 75 Der Commercial Court kam zu dem Ergebnis, dass der Charterer nicht berechtigt sei, seine Haftung für die vom Reeder erhobenen Ansprüche zu

⁵¹ *Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A.* (1998) 2 LLR 39 = HmbSeeRep 1998, 159 Nr. 166.

beschränken.⁵² Nach Art. 9 HBÜ 1976 gälten die Höchstbeträge der Haftung für alle Ansprüche aus einem bestimmten Ereignis. Das HBÜ 1976, insbesondere dessen Art. 1, unterscheidet zwischen dem Reeder und dem Berger oder Retter des Schiffes. An einer entsprechenden Unterscheidung zwischen Reeder und Charterer aber fehle es. Daher stehe für alle Ansprüche aus einem bestimmten Ereignis, für das der Reeder und der Charterer verantwortlich seien, ein Höchstbetrag der Haftung bzw. ein Fonds zur Verfügung. Gehe beispielsweise ein Schiff verloren und werde die Ladung unter Konnossementen des Reeders und des Charterers befördert, so gebe es einen Höchstbetrag der Haftung und einen Fonds im Hinblick auf die Haftung unter den Konnossementen und die sonstige Haftung in Bezug auf das Schiff. Art. 11 Abs. 3 HBÜ 1976 stelle klar, dass der Fonds allen Anspruchstellern zugute komme und gleichermaßen dem Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster hinsichtlich dieser Ansprüche schütze. Ein separater Höchstbetrag der Haftung oder ein separater Fonds, auf Grund dessen der Charterer seine Haftung beschränken könne, sei nicht vorgesehen.

Es könne nicht die Absicht des HBÜ gewesen sein, dass der Höchstbetrag der Haftung oder der Fonds durch unmittelbare Ansprüche des Reeders gegen den Charterer wegen des Verlustes des Schiffes, der Fracht oder des Brennstoffes herabgesetzt werde. Der Höchstbetrag bzw. der Fonds stehe für Ansprüche der Ladung und anderer dritter Parteien, die außerhalb des Schiffsbetriebes stünden, gegen die für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen zur Verfügung. **76**

Zwar sprächen gute Gründe dafür, dem Charterer zu erlauben, seine Haftung gegenüber dem Reeder zu beschränken. Das HBÜ 1976 jedoch sehe dies nicht vor. Es könne gut sein, dass bei den Verhandlungen über das HBÜ 1976 niemand vorhergesehen habe, dass ein Reeder so umfangreiche Ansprüche wie im vorliegenden Falle gegen den Charterer erhebt. Wahrscheinlicher sei es, dass daran gedacht worden sei, dass ein Anspruch des Reeders gegen den Charterer in den Vereinbarungen der Charter ausdrücklich beschränkt werden könne, so dass es unnötig sei, Höchstbeträge der Haftung in dem Übereinkommen festzulegen. **77**

Ohne dass es darauf noch ankam, ging der Commercial Court weiter auf die Frage ein, ob die einzelnen, vom Reeder geltend gemachten Ansprüche von Art. 2 HBÜ 1976 erfasst wurden. **78**

⁵² *Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A.* (1998) 2 LLR 39 (S. 44–50) = HmbSeeRep 1998, 159 Nr. 166.

b) The „CMA Djakarta“

- 79** Der Reeder hatte die „CMA Djakarta“ auf Grundlage eines NYPE-Standardformulars an einen Charterer verchartert, der sie in seinem Liniendienst einsetzte. Am 10. Juli 1999 kam es auf der „CMA Djakarta“ zu einer Explosion und einem Feuer. Die Besatzung verließ das Schiff. Nachdem es geborgen worden war, wurden die beschädigten und unbeschädigten Container gelöscht und die umfangreichen Schäden am Schiff repariert.
- 80** Der Reeder der „CMA Djakarta“ machte gegen den Charterer Ansprüche auf Zahlung von USD 26,6 Millionen sowie auf Freihaltung von Ansprüchen der Ladungsbeteiligten und Große-Havarei-Beiträgen geltend. Der Reeder stützte seine Ansprüche auf den Umstand, dass die Explosion und das Feuer durch zwei Container mit Bleichmittel verursacht worden seien, die sich unter Verstoß gegen die Vereinbarungen der Charter im Hinblick auf gefährliche Ladung an Bord befunden hätten. Der Reeder leitete gegen den Charterer ein Verfahren vor dem Londoner Schiedsgericht ein, das zu Gunsten des Reeders entschied.

aa) Die Entscheidung des Commercial Court

- 81** Der Charterer der „CMA Djakarta“ legte gegen den Schiedsspruch Rechtsmittel zum englischen Commercial Court ein. Dieser hatte über die Frage zu entscheiden, ob der Charterer gegenüber dem Reeder seine Haftung nach Maßgabe des HBÜ 1976 beschränken konnte.⁵³ Das Gericht kam zu dem Ergebnis, dass dem Charterer ein solches Recht nicht zustehe und dass er dem Reeder in voller Höhe hafte.
- 82** Das Gericht verwies zunächst darauf, dass in Art. 1 Abs. 1 HBÜ 1976 lediglich zwischen dem Schiffseigentümer einerseits und dem Berger oder Retter andererseits unterschieden werde. Dies lege es nahe, dass diejenigen Personen, die nach Abs. 2 der Bestimmung in die Kategorie „Schiffseigentümer“ fielen, nur im Hinblick auf solche Ansprüche geschützt seien, die üblicherweise mit dem Eigentum am Schiff verbunden seien. Im Gegensatz dazu müssten, wenn die Auffassung des Charterers der „CMA Djakarta“ richtig wäre, drei Kategorien unterschieden werden, nämlich Schiffseigentümer, Charterer sowie Berger. Richtigerweise umfasse die Wendung „Schiffseigentümer“ nur solche Personen, die zwar keine Interessen am Schiff selbst hätten, dennoch aber mit dem Betrieb des Schiffes zu tun hätten und in dieser Funktion hafteten.

⁵³ *CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co. Ltd.* [2003] EWHC 641 (Comm) (www.bailii.org) = HmbSeeRep 2003, 157 Nr. 128.

Der Commercial Court verwies weiter auf Art. 6 des HBÜ 1957.⁵⁴ Dort sei geregelt gewesen, dass die Bestimmungen des Übereinkommens auf Charterer in derselben Weise zur Anwendung kämen wie auf den Reeder selbst. Auch dies deutet darauf hin, dass der Charterer, um seine Haftung beschränken zu können, wie ein Reeder in Anspruch genommen werden müsse. Im HBÜ 1976 sei dieser Ansatz in der Weise übernommen worden, dass der Charterer in die Kategorie „Schiffseigentümer“ eingestellt worden sei. **83**

Diese Voraussetzungen des gemeinschaftlichen Interesses derjenigen, die in die Kategorie „Schiffseigentümer“ fielen, werde durch das Prinzip des einheitlichen Fonds verstärkt, das in Art. 9 Abs. 1 (a) und Art. 11 Abs. 1 und 3 HBÜ 1976 niedergelegt sei. Diese Bestimmungen gingen davon aus, dass alle zu der Kategorie „Schiffseigentümer“ gehörenden Beteiligten den betreffenden potentiellen Ansprüchen gleichermaßen ausgesetzt seien und daher ein gemeinschaftliches Interesse daran hätten, den Fonds zu errichten. Dies werde verstärkt durch den Gesichtspunkt, dass keine Regelungen darüber getroffen würden, in welcher Weise die unter die Kategorie „Schiffseigentümer“ fallenden Personen an dem Fonds zu beteiligen seien. **84**

Im Verhältnis zwischen Reeder und Charterer fehle es an dem gemeinschaftlichen Interesse. Im vorliegenden Falle könne der Reeder der „CMA Djakarta“ vom Charterer Schadenersatz verlangen. Es wäre überraschend, wenn auch der Charterer, nachdem der Reeder im Hinblick auf die drohende Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten einen Fonds errichtet habe, darauf verweisen könne, dass der Fonds auch als von ihm, dem Charterer, der ebenfalls in die Kategorie „Schiffseigentümer“ falle, nur in beschränkter Höhe für alle Ansprüche einschließlich denen des Reeders selbst einzustehen habe. **85**

Der Fonds werde im Hinblick auf Ansprüche der Ladung sowie dritter Parteien, die mit dem Betrieb des Schiffes nichts zu tun hätten, im Verhältnis zu denen eingerichtet, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich seien. Müsste der Fonds auch für die unmittelbaren Ansprüche des Reeders gegen den Charterer herhalten, würde der Betrag, der für die außerhalb stehenden Dritten zur Verfügung stünde, gemindert. **86**

Nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976 unterlägen Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen, die an Bord oder im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes einträten, der Haftungsbe- **87**

⁵⁴ Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen; wiedergegeben etwa bei *Schaps/Abraham* (Fn 16) Anh I § 487 d.

schränkung. Die verloren gegangenen oder beschädigten Sachen könnten nicht dieselben sein wie der Vorgang, der zu dem Schaden geführt habe. Noch klarer werde dies in Art. 1 Abs. 1 (a) und (b) HBÜ 1957, wo eine ausdrückliche Unterscheidung zwischen dem Schiff und anderen Sachen gemacht werde. Das Schiff könne nicht gleichzeitig eine andere Sache sein. Aus dem Ausschluss solcher Ansprüche aus dem Kreis der Ansprüche, wegen derer die Haftung beschränkt werden könne, ergebe sich aber gleichzeitig, dass dem Charterer als solchem die Haftungsbeschränkung nicht zur Verfügung stehe. Dabei spiele es auch keine Rolle, dass die Ansprüche nach Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1957 ungeachtet des Grundes der Haftung beschränkt werden könnten. Dies betreffe lediglich die Grundlage der Ansprüche, also etwa aus Vertrag oder unerlaubter Handlung, helfe aber nicht darüber hinweg, dass Ansprüche gegen den Charterer unabhängig davon beschränkbar seien, mit welcher Eigenschaft der Charterer in Anspruch genommen werde.

- 88** Eine andere denkbare Art von Ansprüchen eines Reeders gegen einen Charterer wären Rückgriffsansprüche nach einer Inanspruchnahme des Reeders durch die Ladungsbeteiligten. Diese Ansprüche wären eindeutig nicht nach Art. 2 HBÜ 1976 ausgeschlossen. Normalerweise aber könne schon der Reeder seine Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten im Hinblick auf den Fonds beschränken. Müsse der Reeder den Ladungsbeteiligten ausnahmsweise in einem größeren Umfange einstehen, weil er in einem Staat in Anspruch genommen werde, nach dessen Recht eine Beschränkung der Haftung nicht möglich sei, könne er bei dem Charterer ggf. Rückgriff nehmen. Dies gelte umso mehr, als die Möglichkeit bestehe, in der Charter im Hinblick auf diese Rückgriffsansprüche Regelungen zu treffen. Dem Reeder selbst sei aus dem Fonds der Anteil gutzubringen, den die Ladungsbeteiligten erhalten hätten, wenn sie die Ansprüche unmittelbar gegen den Fonds erhoben hätten. Für die darüber hinausgehenden Ansprüche müsse der Fonds nicht einstehen.

bb) Der Court of Appeal

- 89** Der Commercial Court (soeben Rn 81–88) hatte Art. 1 Abs. 1 und 2 HBÜ 1976 entnommen, dass ein Charterer nur dann zur Beschränkung berechtigt sei, wenn er wie ein Reeder, also im Hinblick auf das Management des Schiffes tätig geworden sei. Hieran aber, so hatte der Commercial Court erläutert, fehle es, wenn er gefährliche Güter zur Beförderung übernehme.

Der Court of Appeal folgte dem nicht.⁵⁵ Es genüge die Stellung des 90
Betreffenden als Charterer des Schiffes. Es komme nicht darauf an, ob er in
einer bestimmten Eigenschaft tätig werde. Die Auslegung des Commercial
Court führe zu Schwierigkeiten. Lediglich ein Bareboat-Charterer werde
regelmäßig wie ein Reeder tätig. Eine solche Beschränkung aber könne der
Definition des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1976 nicht entnommen werden.

Der Court of Appeal ließ offen, ob als Charterer im Sinne des Art. 1 91
Abs. 2 HBÜ 1976 auch ein Charterer, der nur einen Teil des Schiffes ge-
chartert habe, oder ein Slot-Charterer anzusehen sei (oben Rn 6). Es sei
jedenfalls eigenartig, dass er den Betrag, auf den er seine Haftung be-
schränken könne, anhand der Tonnage eines ganzen Schiffes errechnen
müsse, wenn sich die von ihm geschlossene Charter lediglich auf einen Teil
des Schiffes beziehe.

Unabhängig von der Frage, ob der Charterer der „CMA Djakarta“ zur 92
Beschränkung seiner Haftung nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1976 berechtigt sei,
müsse geprüft werden, ob die gegen ihn gerichteten Ansprüche des Reeders
nach Art. 2 des Übereinkommens der Beschränkungen unterlägen.

Der Reeder der „CMA Djakarta“ habe insbesondere Schadenersatzan- 93
sprüche wegen der Beschädigung des Schiffes selbst geltend gemacht. Die-
se aber fielen nicht unter Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1976. Beschränkbar seien nur
Ansprüche wegen der Beschädigung von Sachen an Bord. Dies aber umfas-
se nicht das Schiff selbst. Ebenso wenig falle das Schiff unter die Um-
schreibung „... Verlust oder Beschädigung von Sachen ..., die ... in unmit-
telbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes ... eintreten ...“.
Dies meine insbesondere die Beschädigung eines anderen Schiffes und
seiner Ladung im Falle einer Kollision. Dagegen beziehe sich diese Wen-
dung nicht auf das Schiff, anhand dessen Tonnage die Haftungsbeschrän-
kung berechnet werde. Denn der Verlust, um den es in der Formulierung
gehe, müsse etwas anderes sein als das Schiff selbst. Auch die Kategorie der
Ansprüche „... wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen, die ... in
unmittelbarem Zusammenhang ... mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbei-
ten eintreten ...“ umfassten das Schiff, im Hinblick auf das die Leistungen
erbracht würden, nicht aber das Schiff, dessen Tonnage Grundlage der Haf-
tungsbeschränkung sei.

Ebenso wenig könne der Charterer der „CMA Djakarta“ seine Haftung 94
im Hinblick auf die vom Reeder geltend gemachten Ansprüche auf Erstat-

⁵⁵ *CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co. Ltd.* [2004] EWCA Civ 114 (www.bailii.org) =
HmbSeeRep 2004, 181 Nr. 131.

tung des Bergelohns beschränken. Wenn schon der Anspruch wegen Beschädigung des Schiffes nicht unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976 falle, müsse dasselbe für den Anspruch auf Bergelohn gelten. Auch bei diesem handle es sich nicht um Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord. Möglicherweise sei der Anspruch auf Erstattung des Bergelohns, als ein aus der Beschädigung des Schiffes entstandener weiterer Schaden im Sinne des Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976 zu betrachten. Aber auch ein solcher Anspruch beziehe sich auf eine Beschädigung des Schiffes, so dass weder (a) noch (f) anwendbar seien.

- 95 Diese Grundsätze gälten auch für Ansprüche des Reeders der „CMA Djakarta“ im Hinblick auf Große-Havarei-Beiträge. Auch diese seien durch die Beschädigung des Schiffes veranlasst und fielen daher nicht unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976.
- 96 Die Konnossemente über die an Bord der „CMA Djakarta“ zum Zeitpunkt des Unfalles beförderten Güter seien vom Charterer ausgestellt worden. Soweit Ladungsbeteiligte Ansprüche wegen Ladungsschäden gegen den Charterer verfolgten, fielen diese Ansprüche unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976, so dass der Charterer seine Haftung insoweit beschränken könne. Im vorliegenden Falle allerdings hätten Ladungsbeteiligte auf außervertraglicher Grundlage den Reeder der „CMA Djakarta“ in Anspruch genommen. Würden diese Ansprüche in Vertragsstaaten des HBÜ 1976 geltend gemacht, würden sie als Ansprüche gegen den Fonds behandelt. Jedenfalls ein Anspruch aber sei in den USA, der nicht Vertragsstaat des HBÜ 1976 sei, erhoben worden. Es bestehe daher die Möglichkeit, dass der Reeder hier für den Schaden im vollen Umfange einstehen müsse.
- 97 Im Hinblick auf den sich hieraus ergebenden Rückgriffsanspruch des Reeders sei der Charterer berechtigt, seine Haftung nach Maßgabe des HBÜ 1976 zu beschränken. Wenn er sich auf unmittelbar gegen ihn, dem Charterer, gerichtete Ansprüche der Ladungsbeteiligten auf das Übereinkommen berufen könne, so gelte nichts anderes, wenn die Ansprüche über den Reeder verfolgt würden. Es handle sich um Ansprüche „... wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen ... die an Bord ... eintreten ...“ im Sinne des Art. 2 Abs. 1 (a) des Übereinkommens. Dass die Ansprüche nicht unmittelbar gegen den Charterer, sondern über den Reeder geltend gemacht würden, sei auch in Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1976 vorgesehen.

c) The „Darfur“

- 98 Am 20. November 1995 kam es auf der Seine zu einer Kollision zwischen der teilweise beladenen „Darfur“ und der in Ballast fahrenden „Hap-

py Fellow“. Beide Schiffe wurden beschädigt, so dass Bergungsmaßnahmen erforderlich waren. Ein Besatzungsmitglied der „Happy Fellow“ wurde verletzt. Im Dezember 1995 leiteten der Reeder und der Charterer der „Happy Fellow“ sowie weitere auf Seiten der „Happy Fellow“ beteiligten Parteien vor einem Gericht in Le Havre ein Verfahren gegen den Reeder und den Kapitän der „Darfur“ ein. Sie beehrten Feststellung, dass die „Darfur“ für die Kollision allein verantwortlich gewesen sei. Die Schadenshöhe wurde vorläufig mit USD 18 Millionen angegeben. Der Reeder der „Darfur“ gestand zu, dass die Kollision auf ein alleiniges Verschulden seines Schiffes zurückzuführen gewesen sei. Im März 1996 erhob der Zeitcharterer der „Darfur“ vor dem englischen Commercial Court Klage gegen den Reeder. Der Zeitcharterer machte Ansprüche auf Schadenersatz wegen einer Verletzung der Charter geltend.

Daraufhin leitete der Reeder der „Darfur“ vor dem englischen Admiralty Court ein Verfahren zur Beschränkung seiner Haftung nach dem HBÜ 1996 ein. Er errichtete einen Fonds in Höhe von GBP 1,7 Millionen. Im Rahmen des Haftungsbeschränkungsverfahrens hatte der Admiralty Court darüber zu entscheiden, ob der Reeder der „Darfur“ seine Haftung auch im Hinblick auf Ansprüche des Zeitcharterers beschränken konnte.⁵⁶ Die vom Zeitcharterer geltend gemachten Ansprüche betrafen (i) das Off-Hire des Schiffes in Le Havre, (ii) die Kosten der Entladung der Güter dort, (iii) die Prämien für eine wegen der Deviation erforderlich gewordene zusätzliche Versicherung, (iv) die Kosten der Umladung eines Teils der Güter auf die „Blandine Delmas“ sowie die Verluste, die dem Zeitcharterer durch die verlängerte Nutzung seiner Container entstanden waren, (v) Schadenersatz und Freihaltung im Hinblick auf Ansprüche, die die Ladungsbeteiligten gegen den Zeitcharterer geltend gemacht hatten, (vi) Schadenersatz wegen des Anteils des Zeitcharterers am Bergelohn, im Hinblick auf den mit dem Berger einen Vergleich in Höhe von GBP 2.746,80 geschlossen worden war, (vii) die Kosten für das Einchartern eines Ersatzschiffes, (viii) entgangener Gewinn wegen verlorenen Geschäfts sowie (ix) zusätzlicher Zeitaufwand im Management des Zeitcharterers.

Die Parteien waren sich darüber einig, dass der Reeder der „Darfur“ für die Ansprüche (i) unbeschränkt und für die Ansprüche (v) und (vi) in beschränkter Höhe haftet. Ebenso bestand Einigkeit darüber, dass alle übrigen Ansprüche nicht unter Art. 2 Abs. 1 (c) HBÜ fielen, weil es sich um vertragliche Ansprüche handelte. Im Hinblick auf die übrigen Ansprüche war

⁵⁶ *Blue Nile Shipping Company Ltd. v. Iguana Shipping and Finance Inc.* [2004] EWHC 1506 (Admlty) (www.baillii.org) = HmbSeeRep 2005, 12 Nr. 5.

der Zeitcharterer der Auffassung, dass der Reeder der „Darfur“ ohne die Möglichkeit einer Beschränkung hafte. Der Admiralty Court gab dem Zeitcharterer Recht.

- 101** Das Gericht bezog sich auf die Entscheidung des Court of Appeal im „CMA Djakarta“ Fall (oben Rn 89–97). Ausgehend davon handele es sich, so der Admiralty Court, bei den Ansprüchen (ii) bis (iv) und (vii) bis (ix) um Folgeschäden auf Grund der Beschädigung der „Darfur“. Der Reeder haftet daher unbeschränkt. Es handele sich nicht um Ansprüche Dritter. Zu klären seien allerdings noch Fragen des Ursachenzusammenhangs und der Vorhersehbarkeit der eingetretenen Schäden.
- 102** Abschließend wies der Admiralty Court darauf hin, dass es nicht darauf ankomme, dass es im vorliegenden Falle der Reeder sei, der seine Haftung im Hinblick auf Ansprüche des Charterers zu beschränken suche, während es in dem „CMA Djakarta“ Verfahren gerade umgekehrt gewesen sei. Es komme auf die Art der Ansprüche an, im Hinblick auf wie die beschränkte Haftung geltend gemacht werde, und nicht auf die zur Haftungsbeschränkung berechnete Person.

d) „Maria“

- 103** Im Sommer 1988 führte die „Maria“ mit einer Ladung Silicium-Karbitbrikett, Ferromanganbrikett und Ferrosiliciumbrikett eine Reise von Porsgrunn/Norwegen nach Ludwigshafen durch. Am 11. Juli 1988 kam es an Bord zu einer schweren Explosion, als sich das Schiff nach Durchfahrt des Nordostsee-Kanals in der alten Nordschleuse Brunsbüttel befand. Der Vorfall führte zu einer Reihe von Rechtsstreitigkeiten.⁵⁷ In einem Verfahren nahm der Hersteller und Befrachter den Reeder der Maria vor dem Landgericht Hamburg auf Schadenersatz in Anspruch. Das Gericht gab der Klage im Wesentlichen statt.⁵⁸
- 104** Der Reeder hatte u.a. eine Beschränkung seiner Haftung nach Maßgabe des HBÜ 1976 geltend gemacht. Hierzu erläuterte das Landgericht, dass dem Charterer ein solches Recht nicht zustehe. Zwar könne für Seeforderungen gemäß Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1976 grundsätzlich auch der Charterer seine Haftung beschränken. Im vorliegenden Falle allerdings habe der Charterer das Schiff nicht selbst betrieben. Sinn und Zweck des Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1976 sei es, dass derjenige, der ein Schiff betreibe, seine Haftung

⁵⁷ Siehe LG Hamburg (1991) HmbSchRZ 2009, 345 Nr. 129; LG Hamburg (1995) HmbSchRZ 2009, 346 Nr. 130; OLG Hamburg (2001) HmbSchRZ 2009, 270 Nr. 107; LG Itzehoe (1999) HmbSchRZ 2009, 278 Nr. 108; OLG Schleswig (2002) HmbSchRZ 2009, 281 Nr. 109.

⁵⁸ LG Hamburg (2003) HmbSchRZ 2009, 251 Nr. 99.

hierfür beschränken könne, wenn er Sachen an Bord eines Schiffes beschädigt würden oder wenn die Verwendung des Schiffes z.B. durch Kollision zu Schaden führe. Nur derjenige, gegen den sich aus dem Betrieb des Schiffes Ansprüche richten könnten, solle die Möglichkeit haben, die hieraus resultierende Haftung beschränken zu können. Der Charterer müsse daher im konkreten Falle dem Eigentümer, Reeder oder Ausrüster in der Haftung gleichgestellt sein, wenn er von der Rechtswohlthat der Haftungsbeschränkung Gebrauch machen möchte. In diesem Zusammenhang verwies das Landgericht auf die „Aegean Sea“ Entscheidung des englischen Commercial Court (oben Rn 73–78).

Letztlich ließ das Landgericht diese Frage aber dahingestellt. Nach den Feststellungen des Gerichts sei dem Charterer im Hinblick auf die unterlassenen Mitteilungen über die Gefährlichkeit der Ladung ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen. Ein solches aber schließe nach Art. 4 HBÜ 1976 das Recht zur Beschränkung der Haftung aus. **105**

2. Zwischenergebnis

Die zuvor (oben Rn 73–105) wiedergegebenen englischen Entscheidungen, namentlich die des Court of Appeal, bestätigen zu Recht, dass es im Hinblick auf das Recht der zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen bezüglich ihrer wechselseitigen Ansprüche grundsätzlich keine von vornherein bestehenden persönlichen Einschränkungen bestehen. Es spielt keine Rolle, wer die Ansprüche geltend macht. Der Gedanke der Haftungsgemeinschaft bleibt insoweit unberücksichtigt. Alle zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen können ihre Haftung für Ansprüche aller anderen zur Beschränkung berechtigten Personen beschränken. Dies ist im Hinblick auf Rückgriffsansprüche der zur Beschränkung berechtigten Personen anerkannt,⁵⁹ bezieht sich aber gleichermaßen auf deren unmittelbare Ansprüche. Für die Binnenschifffahrt gilt nichts anderes. Eine bislang nicht erörterte Ausnahme betrifft allerdings die Hilfspersonen, denen Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 4 CLNI ein eigenes Recht zur Beschränkung der Haftung einräumt (unten Rn 108). **106**

Es kommt ausschließlich auf die Art des Anspruchs an, auch und gerade im Verhältnis zwischen den zur Beschränkung der Haftung berechtigten **107**

⁵⁹ Denkschrift zum Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BT-Drs. 10/3553 S. 22–31) S. 25 (linke Spalte); Denkschrift zum Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) (BT-Drucks. 13/8220 S. 22–34) S. 26 (linke Spalte unten).

Personen. Zwischen diesen werden häufig vertragliche Beziehungen bestehen. Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI stellt klar, dass auch auf Vertrag begründete Ansprüche der Beschränkung unterliegen können (oben Rn 38). Das Gleiche gilt für Ansprüche, die – sofern deutsches Sachrecht zur Anwendung gelangt – nach den Vorschriften des BGB begründet sind (Art. 7 Abs. 2 EGHGB – oben Rn 39). In diesem Zusammenhang sind ggf. auch möglicherweise sich aus dem Schuldverhältnis ergebende schuldrechtliche Modifikationen des Rechts zur Verschränkung der Haftung zu berücksichtigten (oben Rn 70–71).

3. Die Beschränkbarkeit der Haftung von Hilfspersonen

108 Nach Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 4 CLNI können auch bestimmte Hilfspersonen der Schiffseigentümer bzw. -eigner und des Bergers ihre Haftung nach Maßgabe des Übereinkommens beschränken. Die Hilfspersonen werden in der Weise umschrieben, dass die Schiffseigentümer bzw. der Berger für ihr Verhalten bzw. Verschulden einzustehen haben. Diese Umschreibung geht von der Vorstellung aus, dass ein konkreter Anspruch gegen die Hilfsperson von außenstehenden Dritten geltend gemacht wird, so dass die Zurechnung des Verhaltens bzw. des Verschuldens zu prüfen ist. Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 4 CLNI „funktionieren“ nicht, wenn es um Ansprüche der betreffenden Person, für die die Hilfsperson tätig war oder ist (Geschäftsherr), gegen die Hilfsperson geht. Die Frage nach der Zurechnung eines Verhaltens bzw. eines Verschuldens stellt sich hier nicht. M.E. folgt hieraus, dass die Hilfspersonen ihre Haftung für Ansprüche ihrer Geschäftsherrn nicht beschränken können, wenn sie nicht ohnehin bereits ein eigenes Beschränkungsrecht haben. Ein Recht zur Beschränkung besteht nur gegenüber Dritten. Zu diesen gehören allerdings auch diejenigen Schiffseigentümer bzw. Berger, die nicht Geschäftsherr der Hilfsperson sind. Das Ergebnis ist auch mit dem Zweck des Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 4 CLNI vereinbar, der letztlich nur das System der Haftungsbeschränkung gegen ein Unterlaufen schützen soll, im Übrigen aber den Kreis der zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen nicht erweitern will. All dies gilt gleichermaßen auch für Rückgriffsansprüche des Geschäftsherrn nach einer Inanspruchnahme durch außenstehende Dritte, selbst wenn im Rahmen des Erstanspruchs die Zurechnung des Verhaltens bzw. des Verschuldens der betreffenden Hilfsperson eine Rolle gespielt hat.

4. Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Schiffes selbst

Die Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Schiffes selbst – dies ist in den betreffenden englischen Entscheidungen richtig herausgearbeitet worden (oben Rn 93–97, 101–102) – fallen nicht unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI und unterliegen daher nicht der Beschränkung, sofern sie nicht von einem der anderen Tatbestände der Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996, § 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI erfasst werden. Der Verlust oder die Beschädigung des Schiffes ist weder ein Verlust oder eine Beschädigung von Sachen an Bord noch ein Verlust oder eine Beschädigung, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eintritt. Schwierigkeiten können sich bei der Unterscheidung von Beschädigungen des Schiffes einerseits (unten Rn 110) zum Verlust oder der Beschädigung von Sachen an Bord andererseits (unten Rn 111) ergeben. Ebenso sind die Ansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes selbst, die keiner Beschränkung unterliegen, von denen aus der Beseitigung etc. des gesunkenen etc. Schiffes zu unterscheiden, für die nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI die Haftung beschränkt werden kann (oben Rn 35).

109

a) Beschädigung des Schiffes

Die Abgrenzung zwischen einer Beschädigung des Schiffes einerseits und dem Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord andererseits kann im Hinblick auf einzelne Gegenstände problematisch sein. Zu klären ist, welche Gegenstände im Sinne des Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI zum Schiff gehören und welche Gegenstände lediglich Sachen an Bord sind. Ich denke, man muss hier darauf abstellen, zu welchem Zweck der Gegenstand an Bord ist. Dient er der Ermöglichung, der Durchführung und der Aufrechterhaltung des Betriebes des Schiffes, ist der Gegenstand Teil des Schiffes. Dies sind nicht nur fest mit dem Schiffskörper verbundene Gegenstände. Dem Schiffsbetrieb dienen etwa alle Ge- und Verbrauchsstoffe wie Brennstoff, Schmieröl, Frischwasser und Proviant sowie die Ersatzteile. Das gleiche gilt für zusätzlich an Bord gebrachte Gegenstände, die der Ladungsbehandlung dienen, wie Laschmaterial, Gabelstapler, Spreader oder Aggregate zur Stromerzeugung. Ansprüche wegen eines Verlustes oder einer Beschädigung dieser Gegenstände unterliegen nicht der Beschränkung nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI. Dies gilt gleichermaßen für alle daraus entstehenden Folgeschäden (oben Rn 31).

110

b) Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord

- 111** Sachen an Bord sind alle sonstigen Gegenstände, die sich nicht zum Zwecke der Durchführung des Schiffsbetriebes an Bord befinden. Dies sind namentlich Gegenstände, die entsprechend der Bestimmung des Schiffes an Bord gebracht wurden, insbesondere die zu befördernden Güter sowie das Gepäck von Reisenden, bei Forschungsschiffen auch die wissenschaftlichen Geräte. Diese Gegenstände können auch fest mit dem Schiffskörper verbunden sein. Die Haftung für Ansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung solcher Gegenstände ist nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI beschränkbar.

VI. Sonderfall: Rückgriffsansprüche

- 112** Zu den Rückgriffsansprüchen (Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 CLNI) siehe zunächst die Hinweise oben Rn 40–48. Rückgriffsansprüche des Erstsschuldners und Rückgriffsgläubigers bestehen grundsätzlich auch, wenn er selbst schon zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist.

1. Geltendmachung des Erstantrags gegen den Fonds

- 113** Wird zum Zwecke der Beschränkung der Haftung ein Fonds errichtet (Art. 11 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 2 BinSchG, Art. 11 CLNI) und macht der Erstgläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend, nimmt er als normaler Gläubiger mit seinem Anspruch an dem Verfahren teil. Es spielt keine Rolle, ob der Fonds durch den Erstschuldner selbst, durch seinen Rückgriffsschuldner oder durch eine andere zur Beschränkung der Haftung berechtigte Person errichtet wurde.
- 114** Mit der Geltendmachung des Erstantrags gegen den Fonds endet der Rückgriffsanspruch des Rückgriffsgläubigers. Dies gilt unabhängig davon, ob er noch auf Freistellung oder schon auf Zahlung (§ 250 BGB) gerichtet war (oben Rn 46–47). Nach Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1996, Art. 13 Abs. 1 CLNI und § 8, § 34 Abs. 2 S. 1 SVertO stehen dem Erstschuldner jetzt keine Rechte mehr gegen das sonstige Vermögen des Erstschuldner/Rückgriffsgläubigers zu. Dieser ist daher nicht mehr mit einer Verbindlichkeit belastet, so dass die Grundlage des Freistellungsanspruchs entfällt. Die Frage nach der Haftung des Rückgriffsschuldners stellt sich nicht mehr.
- 115** Hierbei bleibt es auch, wenn der Erstschuldner *jetzt* – nach Errichtung des Fonds – den Erstantrag erfüllt. Nach Art. 12 Abs. 2 HBÜ 1996, § 15 S. 2, § 34 Abs. 2 S. 1 SVertO, Art. 12 Abs. 2 CLNI tritt lediglich der Erst-

schuldner in die Rechte des Erstgläubigers gegen den Fonds ein. Nicht etwa lebt jetzt der Rückgriffsanspruch des Erstschuldners/Rückgriffsgläubigers gegen den Rückgriffsschuldner wieder auf.

2. Noch keine Geltendmachung des Erstanpruchs gegen den Fonds

Möglicherweise erfüllt der Erstschuldner den Erstanpruch, bevor dieser gegen den Fonds geltend gemacht wurde, sei es, weil noch kein Fonds existiert, sei es, weil der Erstgläubiger von der Geltendmachung gegen den Fonds bislang abgesehen hat. Der Rückgriffsanspruch des Erstschuldners/Rückgriffsgläubigers ist jetzt in jedem Falle auf Zahlung gerichtet (oben Rn 46–47). Er kann diesen Anspruch gegen den Fonds – der möglicherweise durch ihn selbst errichtet wird oder zuvor errichtet wurde – geltend machen (siehe § 15 S. 1 SVertO und oben Rn 44–45). **116**

3. Die einredeweise Geltendmachung der Haftungsbeschränkung

Hat das Ereignis nur zu einer überschaubaren Anzahl von Ansprüchen geführt oder gibt es nur wenige oder gar nur einen Gläubiger, bietet sich die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Fonds im Wege der Einrede an (Art. 10 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 3 BinSchG, Art. 10 Abs. 2 S. 1 CLNI). **117**

a) Einrede des Erstschuldners

Bereits der vom Erstgläubiger in Anspruch genommene Erstschuldner kann die Einrede der Haftungsbeschränkung gegen den Erstanpruch erheben. Damit beschränkt sich die Gesamthaftung des Erstschuldners auf den Betrag der Höchsthaftung, so dass er für den Erstanpruch nur in beschränkter Höhe einzustehen hat, nämlich mit dem Höchstbetrag bzw., wenn weitere Ansprüche gegen den Erstschuldner verfolgt werden, mit einem entsprechenden Teil des Höchstbetrages. Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede wirkt, anders als die Errichtung eines Fonds, nur zugunsten des betreffenden Schuldners. In Art. 10 HBÜ 1996, Art. 10 CLNI wird (in Abs. 2) nur auf Art. 12 verwiesen, nicht auch auf Art. 13, entsprechend in § 5 d Abs. 3 S. 2 BinSchG nicht auf § 8 Abs. 1. Die (unbeschränkte) Haftung des Rückgriffsschuldners gegenüber dem Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger bleibt unberührt. Ihm kommt die Beschränkung der Haftung durch den Erstschuldner nur mittelbar, nämlich dadurch zugute, dass sich die Einstandspflicht des Erstschuldners für den Erstanpruch dem Betrage nach verringert. **118**

119 Der Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger ist normalerweise unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderung (§ 254 Abs. 2 S. 1 BGB) dem Rückgriffsschuldner gegenüber gehalten, von seinem Recht zur Beschränkung der Haftung Gebrauch zu machen. Allerdings steht es dem Rückgriffsschuldner frei, seinerseits eine umfassende Haftungsbeschränkung durch Errichtung eines Fonds (Art. 11 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 2 BinSchG, Art. 11 CLNI) herbeizuführen, die dann auch dem Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger zugute kommt. Zu dem Fall des qualifizierten Verschuldens des Rückgriffsschuldners siehe unten Rn 122.

b) Einrede des Rückgriffsschuldners

120 Auch der Rückgriffsschuldner kann dem Rückgriffsanspruch selbständig die Einrede der Haftungsbeschränkung entgegenhalten. Dies ist unabhängig davon, ob der Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger seinerseits die Haftung für den Erstsanspruch einredeweise beschränkt hat. Eine Beschränkung der Haftung (auch) durch den Rückgriffsschuldner bietet sich namentlich an, wenn er sich weiteren Ansprüche ausgesetzt sieht, die nur gegen ihn und nicht auch gegen den Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger verfolgt werden und für die der Höchstbetrag ebenfalls zur Verfügung steht. Im Übrigen hängt es von den Umständen ab, ob der Rückgriffsschuldner durch eine eigenständige Geltendmachung der Haftungsbeschränkung seine Einstandspflicht für den Rückgriffsanspruch herabsetzen kann.

4. Qualifiziertes Verschulden

a) Des Erstschuldners/Rückgriffsgläubigers

121 Ist dem Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, ist er nicht zur Beschränkung der Haftung berechtigt (Art. 4 HBÜ 1996, § 5 b BinSchG, Art. 4 CLNI – oben Rn 66–69). Dies schließt einen Rückgriffsanspruch in der Regel, aber nicht von vornherein aus, weil er aufgrund besonderer vertraglicher Abreden weiter zulässig sein kann. Der Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger kann seinen Rückgriffsanspruch gegen den Rückgriffsschuldner verfolgen. Diesem kommt ein (ggf. von ihm selbst) errichteter Fonds zugute (Art. 11 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 2 BinSchG, Art. 11 CLNI), ebenso kann der Rückgriffsschuldner dem Erstschuldner/Rückgriffsgläubiger die Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede entgegenhalten (Art. 10 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996, § 5 d Abs. 3 BinSchG, Art. 10 Abs. 2 S. 1 CLNI).

b) Des Rückgriffsschuldners

Ein qualifiziertes Verschulden des Rückgriffsschuldners schließt die Beschränkung der Haftung aus (Art. 4 HBÜ 1996, § 5 b BinSchG, Art. 4 CLNI – oben Rn 66–69). Er muss (auch) für den Rückgriffsanspruch in voller Höhe einstehen. In diesem Falle besteht nach § 254 Abs. 2 S. 1 BGB eine Obliegenheit des Erstschuldners/Rückgriffsgläubigers, eine Beschränkung seiner Haftung für den Erstantrag herbeizuführen. **122**

5. Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden

Dem Schiffseigentümer, der nach Art. III Abs. 1 ÖIHÜ 1992 wegen eines Ölverschmutzungsschadens in Anspruch genommen wird, ist der Rückgriff gegen die nach Art. 3 Abs. 4 S. 2 ÖIHÜ 1992 von der Haftung freigestellten Beteiligten verwehrt. Art. III Abs. 5 ÖIHÜ 1992 erlaubt nur den Rückgriff gegen „Dritte“, also gerade nicht gegen die in Abs. 4 S. 2 genannten Personen. **123**

VII. Einzelne Rechtsverhältnisse

Im Folgenden geht es um einzelne Rechtsverhältnisse und das Recht der beteiligten Parteien zur Beschränkung der Haftung. Dabei ist zu beachten, dass die beschränkungsrechtliche Ausgangsposition schuldrechtlich, im Verhältnis zwischen den betreffenden Parteien, modifiziert sein kann (siehe oben Rn 70–71). **124**

1. Charterer und Vercharterer

Bei dem Rechtsverhältnis zwischen dem Vercharterer und seinem (Barboat-, Zeit-, Reise-) Charterer handelt es sich um ein vertragliches Rechtsverhältnis. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Vercharterer gleichzeitig der Reeder des Schiffes ist oder ob er das Schiff seinerseits gechartert hat. Auch jeder Sub-Charterer ist zur Beschränkung der Haftung berechtigt (oben Rn 6). In Art. 2 Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI ist klargestellt, dass auch vertragliche Ansprüche der Beschränkung unterliegen können (oben Rn 38). Ebenso hat die „Darfur“ Entscheidung bestätigt, dass sowohl der Charterer als auch der Vercharterer ihre Haftung für die Ansprüche des jeweils anderen beschränken können (oben Rn 102). **125**

a) Die Ansprüche des Vercharterers auf Vergütung

- 126** Der Charterer kann seine Einstandspflicht für die Ansprüche des Vercharterers auf *hire* bzw. Fracht normalerweise nicht beschränken. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Grundlage dieser Ansprüche der zwischen den Parteien geschlossene Vertrag und dessen Durchführung ist, nicht aber ein bestimmtes Ereignis, aus dem die in Art. 2 Abs. 1 HBÜ 1996 genannten Ansprüche entstanden sind. Nur ausnahmsweise wird ein während der Charter eintretendes Ereignis dazu führen, dass Ansprüche des Vercharterers auf zusätzliche Vergütung begründet werden. Auch solche fallen allerdings nicht unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI, weil dort lediglich Ansprüche auf Schadenersatz genannt werden. Soweit das Ereignis wegen einer verzögerten Durchführung der Reise zu zusätzlichen Vergütungsansprüchen führt, käme auch Art. 2 Abs. 1 (b) HBÜ 1996, § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (b) CLNI nicht zur Anwendung, weil dort lediglich Ansprüche wegen einer verzögerten Beförderung von Gütern bzw. Reisenden und ihrem Gepäck genannt werden. Ebenso unterliegen, wie die „Darfur“ Entscheidung bestätigt, Ansprüche des Zeitcharterers auf Rückzahlung überzahlter Hire nicht der Haftungsbeschränkung (oben Rn 99–100).

b) Ansprüche im Hinblick auf die Ladung

- 127** Der Vercharterer kann seine Haftung für Ansprüche des Charterers wegen Verlust und Beschädigung der beförderten Güter nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI beschränken. In der „CMA Djakarta“ Entscheidung bestand hierüber Einigkeit (oben Rn 96). Die Güter gehören ohne Weiteres zu den Sachen an Bord im Sinne der Vorschrift. Ebenso ist die Haftung des Vercharterers für Ansprüche wegen der verspäteten Auslieferung der Güter nach Art. 2 Abs. 1 (b) HBÜ 1996, § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (b) CLNI beschränkbar. Zu Rückgriffsansprüchen sowohl des Charterers gegen den Vercharterer als auch umgekehrt des zunächst als Erstschuldner in Anspruch genommenen Vercharterers gegen den Charterer siehe die Hinweise oben Rn 112–123. Grundlage des Rückgriffsanspruchs kann ggf. das in die (Zeit-) Charter einbezogene New York Produce Inter-Club Agreement, 1996, sein.

c) Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Schiffes oder von Gegenständen an Bord

- 128** Charterer und Vercharterer können wechselseitig Ansprüche auf Schadenersatz wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes oder an Bord befindlicher Gegenstände zustehen. Dies können vertragliche (Art. 2

Abs. 2 S. 1 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI – oben Rn 38) oder außervertragliche Ansprüche sein. Hier kommt es darauf an, ob es sich bei den verloren gegangenen oder beschädigten Gegenständen um Sachen an Bord im Sinne des Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI handelt oder ob das Schiff betroffen ist (oben Rn 109–111). Die Haftung ist nur für Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord beschränkbar. Geht es um den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder von Gegenständen, die zum Schiff gehören, oder um daraus entstehende Folgeschäden, ist eine Beschränkung ausgeschlossen. All dies gilt sowohl für Ansprüche des Vercharterers gegen den Charterer als auch umgekehrt für solche des Charterers gegen den Vercharterer. Zu Rückgriffsansprüchen siehe oben Rn 112–123. Zu den Folgeschäden sind in der „Darfur“ Entscheidung auch die auf die Kollision zurückgehenden Ansprüche des Charterers für die Kosten der Entladung der Güter in Le Havre, wegen der Prämien für eine wegen der Deviation erforderlich gewordene zusätzliche Versicherung, für die Kosten der Umladung eines Teils der Güter auf die „Blandine Delmas“ sowie für die Verluste, die dem Zeitcharterer durch die verlängerte Nutzung seiner Container entstanden waren, sowie die Kosten für das Einchartern eines Ersatzschiffes und die Ansprüche wegen entgangenen Gewinns sowie wegen des zusätzlichen Zeitaufwands im Management des Zeitcharterers gerechnet worden.

d) Ansprüche wegen Schäden Dritter

Aufgrund des Ereignisses können außenstehende Dritte durch Tod oder Körperverletzung oder durch Verlust oder Beschädigung von Sachen Schäden erleiden. Der Grund hierfür können Vorfälle an Bord sein, die sich auf dem oder auch außerhalb des Schiffes auswirken, wie Feuer oder Explosion, oder eine Einwirkung des Schiffes selbst im Falle einer Kollision mit festen oder schwimmenden Objekten, namentlich mit anderen Schiffen, oder einer Grundberührung. Die Haftung für den Erstantrag wird häufig nach Art. 2 Abs. 1 (a) oder (c) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 oder Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) und (c) CLNI beschränkbar sein (oben Rn 22–31, 33), da es normalerweise nicht um eine Beschädigung des Schiffes geht (oben Rn 110). Zu Ölverschmutzungsschäden siehe oben Rn 123 sowie unten Rn 133. Die Haftung für Verschmutzungen durch Brenn- und andere Betriebsstoffe des Schiffes kann ebenfalls nach diesen Vorschriften beschränkbar sein, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Folgeschadens. Dies gilt auch für Ansprüche gegen den Schiffseigentümer nach Art. 3

129

Abs. 1 BunkerölÜ; siehe Art. 6 BunkerölÜ.⁶⁰ Vielfach werden sich die geschädigten Dritten zunächst an den Reeder wenden. Siehe zu den Rückgriffsansprüchen noch die Hinweise oben Rn 112–123.

e) Ansprüche wegen Große-Havarei-Beiträgen

- 130** Nach Art. 3 (a) HBÜ 1996, § 5 Nr. 1 BinSchG, Art. 3 (a) CLNI unterliegen Ansprüche auf Große-Havarei-Beiträge keiner Beschränkung (oben Rn 52). Dies gilt zunächst für unmittelbare Ansprüche zwischen dem Vercharterer, wenn es sich um den Reeder des Schiffes handelt, und dem Charterer, der gleichzeitig Ladungseigentümer ist (§ 725 Abs. 1 S. 1 HGB, § 78 Abs. 2 BinSchG). Ebenso wenig können der Vercharterer und der Charterer, die vom jeweils anderen, im Wege des Rückgriffs wegen Große-Havarei-Beiträge in Anspruch genommen werden, insoweit ihre Haftung beschränken (oben Rn 43). Der englische Court of Appeal hat dies in dem „CMA Djakarta“ Urteil ebenso entschieden (oben Rn 95), dabei aber darauf verwiesen, dass der Rückgriffsanspruch ein Folgeschaden aus der Beschädigung des Schiffes sei, der nicht den Tatbestand des Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976 erfülle.

f) Bergungsansprüche

- 131** Der Vercharterer, der als Reeder dem Berger wegen der Bergungsansprüche (oben Rn 51) haftet, oder der Charterer, der dem Berger im Hinblick seine geborgenen Vermögensgegenstände (§ 740 Abs. 1 HGB, § 93 BinSchG) wegen der Bergungsansprüche einzustehen hat, können bei dem jeweils anderen ggf. Rückgriff nehmen (oben Rn 112–123). Ebenso können sie von ihren Vertragspartnern im Wege des Rückgriffs in Anspruch genommen werden (oben Rn 112–123). In keinem Fall können jedoch der Vercharterer oder der Charterer ihre Haftung für Bergungsansprüche beschränken (Art. 3 [a] HBÜ 1996, § 5 Nr. 1 BinSchG, Art. 3 [a] CLNI – oben Rn 51). Dies hat ebenso der Court of Appeal in der „CMA Djakarta“ Entscheidung bestätigt und dabei im Hinblick auf die Rückgriffsansprüche des Reeders (auch) darauf abgestellt, dass es sich um einen Folgeschaden wegen der Beschädigung des Schiffes handele, der schon nicht unter Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1976 falle (oben Rn 94).

⁶⁰ Näher dazu *Ramming* VersR 2007, 306, 313 (unter 7.) und DVIS A 104 S. 17–32.

g) Ansprüche wegen Wrackbeseitigung

Ist das Schiff gesunken, havariert, gestrandet oder verlassen worden, hat der Reeder möglicherweise Maßnahmen zur Beseitigung etc. des Schiffes etc. getroffen. Wegen der hierdurch entstandenen Kosten nimmt er ggf. seinen Charterer in Anspruch. Dieser kann seine Haftung nach Art. 2 Abs. 1 (d) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (d) CLNI (oben Rn 35) beschränken. Das gleiche gilt nach Art. 2 Abs. 1 (e) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (e) CLNI, wenn der Reeder im Hinblick auf die Beseitigung etc. der Ladung tätig geworden ist (oben Rn 36). Der Charterer kann seine Haftung auch insoweit beschränken, als in diesen Kosten ein vertraglich vereinbartes Entgelt enthalten ist, das der Reeder an seinen Auftragnehmer gezahlt hat. Die Einschränkung des Art. 2 Abs. 2 S. 2 HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 2 CLNI betrifft nur ein *mit dem Haftpflichtigen* vereinbartes Entgelt, und der Charterer hat die Tätigkeiten nicht in Auftrag gegeben. Zu Rückgriffsansprüchen des Vercharterers gegen den Charterer siehe die Hinweise oben Rn 112–123. All dies gilt umgekehrt, wenn der Charterer wegen der Beseitigung etc. der Ladung tätig geworden ist (Art. 2 Abs. 1 [e] HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 S. 1 und Abs. 4 S. 1 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 [e] CLNI – oben Rn 36). Dagegen kann die Haftung für Bergungsansprüche in keinem Falle beschränkt werden (oben Rn 51).

h) Ansprüche wegen Öl- und Wasserverschmutzungsschäden

Nach Art. 3 (b) HBÜ 1996 gilt das Übereinkommen nicht für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden; näher hierzu oben Rn 53–56. Die Vorschrift des § 486 Abs. 3 HGB kommt in gleicher Weise auch dem Charterer bzw. Vercharterer zugute, der vom jeweils anderen wegen Ölverschmutzungsschäden, ggf. im Wege des Rückgriffs (oben Rn 112–123), in Anspruch genommen wird. Die Parallelvorschrift des Binnenschiffrechts, § 5 Nr. 4 BinSchG, schließt in entsprechender Weise die Beschränkung der Haftung für Ansprüche nach § 22 bzw. demnächst § 89 WHG aus (oben Rn 57). Damit unterliegen auch wechselseitige Rückgriffsansprüche des Charterers bzw. Vercharterers keiner Haftungsbeschränkung.

i) Sonstige vertragliche Schadenersatzansprüche

Möglicherweise stehen dem Vercharterer bzw. dem Charterer wechselseitig vertragliche Ansprüche auf Schadenersatz zu, die nicht die Ladung betreffen (oben Rn 127), die nicht auf den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder von Sachen an Bord zurückgehen (oben Rn 128) und die auch nicht als (Rückgriffs-)Ansprüche wegen Schäden Dritter (oben

Rn 129), wegen Große-Havarei-Beiträgen (oben Rn 130), wegen Berge-lohn, Bergungskosten bzw. Sondervergütung (oben Rn 131) oder wegen Wrackbeseitigung (oben Rn 132) einzuordnen sind. Hier geht es um vertragliche Ansprüche auf Schadenersatz, in der Regel um den Ersatz eigener Vermögensschäden des Vercharterers bzw. des Charterers, etwa aus § 280 Abs. 1, §§ 280 Abs. 2, 286 oder §§ 280 Abs. 3, 281 bis 283 BGB. Diese unterliegen in der Regel nicht der Beschränkung (oben Rn 64).

2. Reeder und Manager

135 Der Manager eines Seeschiffes kann, ohne dass dies unmittelbar der amtlichen deutschen Übersetzung des HBÜ 1996 zu entnehmen ist, zur Beschränkung seiner Haftung berechtigt sein (oben Rn 8). Abweichend davon ist der Manager in der Binnenschiffahrt nicht in entsprechender Weise privilegiert (oben Rn 19). Das Recht des Managers (eines Seeschiffes) zur Beschränkung der Haftung besteht ggf. auch gegenüber seinem Auftraggeber, dem Reeder. In beschränkungsrechtlicher Hinsicht gelten im Vergleich zu dem Rechtsverhältnis zwischen Reeder und Charterer kaum Besonderheiten. Nur selten wird der Reeder seine Haftung für die Ansprüche des Managers auf Vergütung beschränken können (oben Rn 126). Beschränkbar ist die Haftung für Rückgriffsansprüche im Hinblick auf die Ladung (oben Rn 127), ebenso für Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord, nicht aber wegen einer Beschädigung des Schiffes und zu diesem gehörenden Gegenständen, jeweils einschließlich der Folgeschäden (oben Rn 128). Ansprüche wegen Schäden Dritter können ebenfalls der Beschränkung unterliegen (oben Rn 129), während dies für die Haftung des Managers im Falle eines Rückgriffs des Reeders wegen Große-Havarei-Beiträgen und Bergungsansprüchen nicht gilt (oben Rn 130–131). Die Einstandspflicht für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung ist beschränkbar (oben Rn 132). Der Manager ist nach Art. III Abs. 4 S. 2 (c) ÖIHÜ 1992 von der Haftung für Ölverschmutzungsschäden freigestellt; ggf. gilt für den Rückgriff untereinander die Vorschrift des § 486 Abs. 3 HGB (oben Rn 53–56). Schließlich ist die Haftung für sonstige vertragliche Schadenersatzansprüche normalerweise nicht beschränkbar (oben Rn 134).

3. Reeder bzw. Eigner und Berger

136 Das Rechtsverhältnis zwischen dem Reeder und dem Berger kann eine vertragliche oder, wenn kein Bergungsvertrag (§ 750 HGB, § 93 BinSchG, Art. 6 BerggÜ 1989) geschlossen wurde, eine außervertragliche Rechtsnatur haben. In jedem Falle finden die beschränkungsrechtlichen Vorschriften nach Art. 3 (a) HBÜ 1996, § 5 Nr. 1 BinSchG, Art. 3 (a) CLNI auf Ansprü-

che aus Bergung und Hilfeleistung schlechterdings keine Anwendung (oben Rn 51). Damit ist eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche gleich welcher Art und unabhängig von der Person des Schuldners bzw. Gläubigers ausgeschlossen. Dies gilt gleichermaßen im Verhältnis zwischen dem Berger und den Eigentümern der sonstigen geretteten Vermögensgegenstände.

4. Reeder bzw. Eigner und Lotse

In der Seeschifffahrt wird der Lotse häufig in einem vertraglichen Verhältnis zum Reeder oder möglicherweise zum Charterer stehen, der ihn in eigenem Namen beauftragt. Daneben können außervertragliche Rechtsverhältnisse mit dem Reeder bzw. dem Charterer oder auch mit anderen nach Art. 1 HBÜ 1996 zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen begründet sein. In der Binnenschifffahrt sind Lotsen seltener. Hier werden sie in der Regel vom Eigner des Schiffes beauftragt. **137**

a) Ansprüche gegen den Lotsen

Der Seelotse haftet nach § 21 Abs. 3 S. 1 SeeLG⁶¹ sowie den entsprechenden Bestimmungen der Länder, die auf diese Vorschrift verweisen (siehe etwa § 7 Hamburger Hafenlotsgesetz⁶²), dem Reeder des geloteten Schiffes oder einem anderen Auftraggeber von vornherein lediglich im Falle von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Dies gilt nicht gegenüber sonstigen Dritten. Unabhängig davon ist der Lotse nach Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 3 CLNI als Hilfsperson des Reeders (§ 485 S. 1, § 737 Abs. 2 HGB), des Eigners (§ 3 Abs. 1, § 92d, § 92f BinSchG) bzw. des Charterers, der den Lotsen beauftragt hat (§ 831, § 278 BGB), sowie ggf. gemäß § 486 c HGB zur Beschränkung der Haftung berechtigt (oben Rn 13). **138**

aa) Der Lotse als Hilfsperson des Reeders

Soweit das Recht des Lotsen zur Haftungsbeschränkung aus Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 3 CLNI hergeleitet wird (oben Rn 11–12), weil er als Hilfsperson des Reeders bzw. Eigners oder des Charterers, der ihn beauftragt hat, tätig ist, besteht richtiger- **139**

⁶¹ Gesetz über das Seelotswesen (Seelotsgesetz – SeeLG) in der Neufassung vom 13. September 1984 (BGBl. 1984 I S. 1213), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2008 (BGBl. 2008 I S. 1507).

⁶² Gesetz über das Hafenlotswesen (Hafenlotsgesetz) (HmbGBl. 1981 S. 9), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2001 (HmbGVBl. 2001 S. 251, 257).

weise diesen gegenüber kein Recht zur Beschränkung der Haftung (oben Rn 108). In der Seeschifffahrt kommt ggf. auch § 486 c HGB zur Anwendung. Aus dessen Abs. 1 bis 3 ergibt sich für den an Bord tätigen Lotsen nichts anderes. In § 486 c Abs. 1 bis 3 HGB wird kein eigenes Recht des Lotsen zur Beschränkung der Haftung begründet, sondern vielmehr ein als bestehend vorausgesetztes Recht ausgestaltet. Anders verhält es sich mit § 486 c Abs. 4 HGB, der dem Lotsen, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, ein eigenständiges Recht zur Beschränkung der Haftung gewährt. Dieses besteht auch gegenüber dem Reeder bzw. dem Charterer, der den Lotsdienst in Auftrag gegeben hat. Die unterschiedliche Behandlung des an Bord bzw. nicht an Bord tätigen Lotsen ist wenig sachgerecht.

bb) Die Ansprüche, die der Beschränkung unterliegen

- 140** Soweit der Lotse, der vom Reeder bzw. Eigner oder dem Charterer beauftragt wurde, überhaupt zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist (siehe zuvor Rn 139), muss weiter nach der Art der Ansprüche unterschieden werden. Die Ausführungen oben (Rn 126–134) zu den betreffenden Ansprüchen gelten entsprechend. So kann auch der Lotse seine Haftung insbesondere für Ansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes einschließlich der Folgeschäden (oben Rn 128), für Rückgriffsansprüche, die Große-Havarei-Beiträge (oben Rn 130) und Bergungsansprüche betreffen (oben Rn 131), sowie für sonstige vertragliche Ansprüche (oben Rn 134) nicht beschränken.

b) Ansprüche des Lotsen

- 141** Auch dem Lotsen können gegen den Reeder bzw. Eigner oder den Charterer, der ihn, den Lotsen, beauftragt hat, Ansprüche zustehen. In der Regel geht es um Ansprüche des an Bord tätigen Lotsen auf Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung, ggf. auch um Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen des Lotsen. Für diese Ansprüche gelten die Vorbehalte der Art. 3 (e) HBÜ 1996, § 5 Nr. 3 BinSchG, Art. 3 (d) CLNI. Der Lotsvertrag hat die Rechtsnatur eines Dienstvertrages. Ergibt sich, dass der Lotsvertrag zwischen dem Lotsen und dem Reeder bzw. Eigner oder dem Charterer zustande gekommen ist und dass er insbesondere dem deutschen Recht unterliegt, ist eine Beschränkung der Haftung nach Art. 3 (e) HBÜ 1996, § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB oder § 5 Nr. 3 BinSchG ausgeschlossen.

5. Reeder, Eigner bzw. Bareboat-Charterer und Schiffsbesatzung

- 142** Ansprüche, die möglicherweise einer Beschränkung nach dem HBÜ 1996, den §§ 4 ff. BinSchG oder der CLNI unterliegen, können auch zwi-

schen dem Reeder, dem Eigner bzw. Bareboat-Charterer des Schiffes einerseits und den Mitgliedern der Schiffsbesatzung (§ 481 HGB, § 21 BinSchG) andererseits bestehen.

a) Ansprüche des Reeders, des Eigners bzw. des Bareboat-Charterers

Dem Reeder, dem Eigner bzw. dem Bareboat-Charterer können gegen die Mitglieder der Schiffsbesatzung Ansprüche zustehen. Typischerweise geht es hier um Ansprüche auf Schadenersatz. Allerdings steht den Besatzungsmitgliedern normalerweise kein eigenes Recht zur Beschränkung ihrer Haftung zu. Sie gehören weder zu den Schiffseigentümern bzw. -eignern noch sind sie Berger. Allenfalls sind sie deren Hilfspersonen im Sinne des Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996, § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG, Art. 1 Abs. 3 CLNI (oben Rn 11). Als solche sind sie aber nicht berechtigt, ihre Haftung für Ansprüche ihres Geschäftsherrn zu beschränken (oben Rn 11–12). Dies gilt auch, wenn es sich bei den Besatzungsmitgliedern um Bedienstete des Reeders bzw. Eigners oder des Bareboat-Charterers im Sinne des Art. 3 (e) HBÜ 1996, § 5 Nr. 3 BinSchG, Art. 3 (d) CLNI handelt (siehe oben Rn 59–60 und sogleich Rn 143). **143**

b) Ansprüche der Besatzungsmitglieder

Eine Beschränkung der Haftung durch die Schiffseigentümer bzw. -eigner für Ansprüche ihrer Bediensteten scheidet nach Art. 3 (e) HBÜ 1996, § 5 Nr. 3 BinSchG, Art. 3 (d) CLNI aus, wenn nach dem auf das Arbeitsverhältnis anwendbaren Sachrecht eine Beschränkung der Haftung ausgeschlossen ist (oben Rn 11–12). So verhält es sich namentlich, wenn der Arbeitsvertrag dem deutschen Recht unterliegt (§ 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB, § 5 Nr. 3 BinSchG). Handelt es sich bei den Besatzungsmitgliedern nicht um Bedienstete der Schiffseigentümer bzw. -eigner, bestehen im Hinblick auf die Beschränkbarkeit der Haftung keine Besonderheiten. Normalerweise wird es um Ansprüche der Besatzungsmitglieder auf Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung oder auch um Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen gehen. Für Ansprüche dieser Art können die Schiffseigentümer bzw. -eigner ihre Haftung nach Art. 2 Abs. 1 (a) HBÜ 1996, § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG, Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI beschränken (oben Rn 22–31). In aller Regel sind die Schäden auch an Bord oder jedenfalls im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes entstanden. **144**

VIII. Zusammenfassung

145 Bestimmte am Schiffsbetrieb beteiligte Personen können ihre Haftung für bestimmte Ansprüche aus einem Ereignis auf einen Höchstbetrag oder mehrere Höchstbeträge nach Maßgabe der §§ 486 ff. HGB, des HBÜ 1996, Art. V und VI ÖIHÜ 1992 sowie §§ 4 ff. BinSchG beschränken. Aus Art. 2 und 3 HBÜ 1996 ergibt sich insbesondere, dass namentlich Bergungsansprüche, Ansprüche auf Große-Havarei-Beiträge, Ansprüche wegen Ölverschmutzungen und wegen nuklearer Schäden, ggf. Ansprüche der Bediensteten der zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen sowie insbesondere Ansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes selbst einschließlich der Folgeschäden nicht der Beschränkung unterliegen. Das Recht zur Beschränkung der Haftung entfällt im Falle eines qualifizierten Verschuldens. Ausgehend von der zutreffenden englischen Rechtsprechung können grundsätzlich auch die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen für wechselseitige Ansprüche ihre Haftung beschränken. Eine Ausnahme gilt für Ansprüche, die gegen Bedienstete durch ihre Geschäftsherren geltend gemacht werden (siehe Art. 1 Abs. 4 HBÜ 1996). Entscheidend ist lediglich, ob der jeweils geltend gemachte Anspruch auch der Haftungsbeschränkung unterliegt. Für Rückgriffsansprüche unter zwei gleichermaßen zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen gelten eine Reihe von Besonderheiten. Näher erörtert werden die wechselseitigen Ansprüche im Verhältnis zwischen dem Charterer und Vercharterer sowie zwischen dem Reeder bzw. Eigner und dem Manager, dem Berger, dem Lotsen und der Schiffsbesatzung.

Die Mesquer-Entscheidung des EuGH - Hebt europäisches Abfallrecht das System der Haftungs- beschränkung aus den Angeln? -

Christoph Zarth¹

Am 24. Juni 2008 verkündete der EuGH eine Entscheidung zum europäischen Abfallrecht in der Rechtssache *Commune de Mesquer ./ Total France S.A. und andere*², die sich unter anderem mit der Kollision von Gemeinschaftsrecht und ÖlHaftÜ³ befasst. Die zuständige Generalanwältin Kokott thematisierte in ihren Schlussanträgen vom 13. März 2008 das Verhältnis der Abfallrahmenrichtlinie⁴ zum ÖlHaftÜ umfassend und kam zu dem Ergebnis, dass die Abfallrahmenrichtlinie nach Möglichkeit so auszulegen sei, dass Konflikte mit dem ÖlHaftÜ vermieden würden. Der EuGH jedoch erteilte diesen Überlegungen zu einer „ÖlHaftÜ-freundlichen“ Auslegung des Gemeinschaftsrechts eine Absage. Daher war es durchaus legitim zu fragen, ob ein Kläger über das Gemeinschaftsrecht erreichen könne, was ihm das Seerecht versage.⁵ Dieser Beitrag stellt zunächst den Hintergrund der Mesquer-Entscheidung (I) und die wichtigsten abfallrechtlichen Zusammenhänge (II) dar, widmet sich dann dem Verhältnis von Gemeinschaftsrecht und seerechtlichem Haftungsrecht (III) und endet mit einer Bewertung der Entscheidung und ihrer Folgen (IV).

¹ Rechtsanwalt, CMS Hasche Sigle, Hamburg.

² Rs. C-188/07, Slg. 2008 I-4501 ff. = EuZW 2008, 433 ff. = ZUR 2008, 590 ff.

³ Internationales Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 305) in der Fassung des Protokolls vom 27. November 1992 (BGBl. 1994 II S. 1150).

⁴ Richtlinie 75/422/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle, zuletzt geändert durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission vom 24. Mai 1996. Die spätere Kodifizierung der Abfallrahmenrichtlinie durch die Richtlinie 2006/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über Abfälle sowie deren Neufassung durch die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien waren für die Mesquer-Entscheidung noch nicht relevant, da sich der streitgegenständliche Sachverhalt Ende des Jahres 1999 abspielte.

⁵ Vgl. *Cachard*, Un demandeur peut-il obtenir du droit communautaire ce que le droit maritime lui interdit de demander?, DMF 2008, 712 ff.

I. Hintergrund der Entscheidung

1. Die Havarie der „ERIKA“

- 2 Bei der „ERIKA“ handelte es sich um einen im Jahr 1975 in Japan gebauten einwandigen Tanker, der nach zahlreichen Eigentümer-, Flaggen- und Klassenwechseln zuletzt unter maltesischer Flagge und Klassenzertifikat der RINA betrieben wurde.⁶ Im Dezember 1999 trat die „ERIKA“ mit einer Ladung von ca. 31.000 t Schweröl die Reise von Dünkirchen in den Süden Italiens an.⁷ Die Total International Ltd. hatte das Schiff nach regelmäßigen vorherigen Inspektionen (*vetting*)⁸ gechartert für den Transport einer Ladung Schweröl, die sie an die italienische ENEL als Brennstoff für ein Kraftwerk verkauft hatte. Erzeuger des Schweröls war ein Rechtsvorgänger der Total France S.A.⁹
- 3 Nach der Durchfahrt durch den Ärmelkanal geriet die „ERIKA“ im Golf von Biskaya in schweres Wetter, was letztlich zum Zerbrechen des Schiffes ca. 60 Seemeilen vor der Küste der Bretagne führte.¹⁰ Grund hierfür war offenbar eine Struktur-Schwäche des Rumpfes¹¹ verursacht durch Korrosion.¹² Bei diesem Unglück traten ca. 20.000 t Schweröl aus, wodurch mehr als 400 km Küstenlinie verschmutzt wurden.¹³
- 4 Der vom Reeder bzw. dessen P&I-Club errichtete Haftungsfonds belief sich auf umgerechnet ca. € 13 Mio. Zusammen mit der Entschädigung nach dem Fonds¹⁴ stand eine Haftungsmasse von ca. € 185 Mio. zur Verfügung.¹⁵ Angemeldet wurden Ansprüche in Höhe von ca. € 390 Mio.¹⁶

⁶ Vgl. *Commission Permanente d'Enquêtes sur les Evénements de Mer*, Rapport d'enquête sur le naufrage de l'ERIKA survenu au large de la Bretagne le 12 décembre 1999, Paris, 2000 (nachfolgend „**CPEM-Rapport**“), Kapitel 3.1.

⁷ Vgl. CPEM-Rapport (Fn. 6), Kapitel 1.

⁸ Vgl. CPEM-Rapport (Fn. 6), Kapitel 3.6.

⁹ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 25.

¹⁰ Vgl. CPEM-Rapport (Fn. 6), Kapitel 5.5 und 6.1.4.; *International Oil Pollution Compensation Funds*, Annual Report 2008 (nachfolgend „**IOPC Funds-Report 2008**“), S. 77.

¹¹ Vgl. CPEM-Rapport (Fn. 6), Kapitel 6.4.1.

¹² Vgl. CPEM-Rapport (Fn. 6), Kapitel 8.

¹³ Vgl. IOPC Funds-Report 2008 (Fn. 10), S. 77.

¹⁴ Internationales Übereinkommens vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301) in der Fassung des Protokolls vom 27. November 1992 (BGBl. 1994 II S. 1169).

¹⁵ Vgl. IOPC Funds-Report 2008 (Fn. 10), S. 77.

¹⁶ Vgl. IOPC Funds-Report 2008 (Fn. 10), S. 79.

2. Die Klage der Gemeinde Mesquer

Mesquer ist eine kleine Gemeinde in der Nähe von Saint-Nazaire mit etwa 13 km Küstenlinie. Ein beträchtlicher Teil ihrer Strände wurde durch den von der „ERIKA“-Havarie verursachten Ölteppich stark verschmutzt. Noch im Jahr 2000 erhob die Gemeinde Mesquer eine Teilklage gegen den Erzeuger des Schweröls und gegen den Verkäufer und Befrachter der „ERIKA“ vor dem *Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire* wegen der durch die Beseitigung des Ölschlammes angefallenen Kosten. Gestützt wurde diese Klage im Kern auf Bestimmungen des französischen Abfallrechts, mit denen die Abfallrahmenrichtlinie und insbesondere das sog. „Verursacherprinzip“ ins innerstaatliche Recht umgesetzt wurden. Gemäß diesen Regelungen¹⁷ seien die Beklagten als abfallrechtliche Verursacher verpflichtet, die Kosten für die Reinigungsarbeiten als Abfallbeseitigungskosten zu tragen. Diese Ansprüche würden nicht durch das ÖHaftÜ oder das FondsÜ eingeschränkt.

Das erstinstanzliche Gericht wies die Klage mit Urteil vom 16. Dezember 2000 ab. Hiergegen legte die Klägerin Berufung ein, die von der *Cour d'Appel de Rennes* zurückgewiesen wurde. Die Beklagten seien nicht Hersteller bzw. Besitzer von Abfall, sondern eines zum Verkauf und zur Energieerzeugung bestimmten Nebenproduktes gewesen. Zum Abfall sei das Schweröl allenfalls nach der Havarie geworden. Dies falle aber nicht mehr in den Verantwortungsbereich der Beklagten.¹⁸

Hiergegen erhob die Klägerin Kassationsbeschwerde. Die 3. Zivilkammer der *Cour de Cassation* legte die Sache dem EuGH vor. Gegenstand der Vorlagefragen waren einerseits die Abfalldefinition, andererseits die Verursacherdefinition der Abfallrahmenrichtlinie.¹⁹ Nach Beantwortung der Fragen durch den EuGH hob die *Cour de Cassation* das Urteil des Berufungsgerichts auf und verwies den Rechtsstreit zurück an die *Cour d'Appel de Bordeaux*, die nun zu klären hat, ob die Beklagten zu dem Risiko beigetragen haben, dass sich mit der Umweltverschmutzung realisiert hat, da sie in diesem Fall als Verursacher haften würden.²⁰

¹⁷ Insbesondere Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 1975, der heutige Artikel L-542 des Umweltgesetzbuchs (*Code de l'Environnement*).

¹⁸ Vgl. Urteil der *Cour d'Appel de Rennes* vom 13. Februar 2002 – Az. 00/08026.

¹⁹ Vgl. Beschluss der *Cour de Cassation* vom 28. März 2007 – Az. 04-12315.

²⁰ Vgl. Urteil der *Cour de Cassation* vom 17. Dezember 2008 – Az. 04-12315.

II. Europäisches Abfallrecht

- 8 Die hier zu besprechende Entscheidung des EuGH und auch der ihr zu Grunde liegende französische Rechtsstreit betreffen primär umweltrechtliche, genauer abfallrechtliche, Fragen und ihre europarechtlichen Bezüge.

1. Abfalldefinition

- 9 Der Begriff „Abfall“ wird in Artikel 1 (1) (a) der Abfallrahmenrichtlinie in Verbindung mit deren Anhang I definiert. Abfall sind danach unter anderem unabsichtlich ausgebrachte oder von einem sonstigen Zwischenfall betroffene Produkte einschließlich sämtlicher Stoffe, die bei einem solchen Zwischenfall kontaminiert worden sind, und deren sich ihr Besitzer entledigen will oder entledigen muss.
- 10 Der EuGH stellte zunächst im Einklang mit seiner bisherigen Rechtsprechung klar, dass Produktionsrückstände, die im Rahmen der Herstellung eines anderen Produktes anfallen, als „Nebenprodukt“ qualifiziert werden könnten, wenn sie unabhängig von jeder Bearbeitung wirtschaftlich einen Warenwert haben. In diesem Fall seien sie nicht als Abfall anzusehen.²¹
- 11 Das Schweröl sei allerdings durch unabsichtliches Ausbringen und anschließende Vermischung mit Wasser und Sedimenten zu Abfall im Sinne der Richtlinie geworden, da es in diesem Zustand (ohne vorherige Bearbeitung) nicht mehr genutzt werden könne. Wegen der fehlenden wirtschaftlich vorteilhaften Nutzbarkeit stellten die Produktionsrückstände nunmehr eine Last dar, weshalb trotz des unabsichtlichen Ausbringens von einem „sich entledigen“ durch den Besitzer auszugehen sei.²² Diese sehr weitgehende Definition des Begriffes „sich entledigen“ entsprach der bisherigen Rechtsprechung des EuGH,²³ die allerdings in der juristischen Literatur auf Kritik gestoßen war, da mit diesem weiten Verständnis auch verunreinigtes Erdreich und damit unbewegliche Sachen unter den Abfallbegriff fielen.²⁴ Im deutschen Abfallrecht, dem Recht anderer Mitgliedsstaaten und nach einer auch für das Europarecht vertretenen Auffassung wird kontaminiertes Erdreich erst dann zu Abfall, wenn es bei Sanierungsarbeiten ausgehoben und

²¹ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 42 ff.

²² Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 55 ff.

²³ Vgl. EuGH, Rs. C-9/00, Slg. 2002 I-3533 ff., Rz. 36 ff. (*Palin Granit*); EuGH, Rs. C-1/03, Slg. 2004 I-7613 ff. = EuZW 2004, 1341 ff., Rz. 45 f. (*Van de Walle*).

²⁴ Vgl. *Petersen/Lorenz*, NVwZ 2005, 257 f. m.w.N.

damit zur beweglichen Sache wird („Spaten-Prinzip“).²⁵ Der vom EuGH vertretene weite Abfallbegriff führt zu Überschneidungen von Abfallrecht und Bodenschutzrecht.

2. Verursacherdefinition

Auch bei der Auslegung des Verursacherbegriffs bewegt sich der EuGH auf der Linie seiner früheren Rechtsprechung. Nach Artikel 15 der Abfallrahmenrichtlinie sind die Kosten für die Beseitigung von Abfällen unter anderem von den früheren Besitzern des Abfalls oder vom dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, zu tragen. Die Richtlinie bezeichnet diese Regelung als „Verursacherprinzip“ („*polluter pays principle*“). Die Bedeutung von Artikel 15 der Richtlinie erschließt sich vor allem im Zusammenspiel mit Artikel 8. Es wird unterschieden zwischen der Pflicht zur tatsächlichen Durchführung von Verwertungs- und Beseitigungsmaßnahmen (die trägt nach Artikel 8 jeder Besitzer von Abfällen) und der Übernahme der hiermit verbundenen Kosten (damit soll nach Artikel 15 der Verursacher des Abfalls belastet werden).²⁶

Der EuGH hatte bereits in einer Entscheidung in Sachen *Van de Walle* aus dem Jahr 2004²⁷ sehr weite Grenzen für die Verantwortlichkeit von Mineralölunternehmen für Umweltverschmutzungen gezogen, die zumindest unmittelbar durch Dritte – nämlich von einem späteren Besitzer der Produkte – verursacht wurden. Durch marode Tankanlagen einer belgischen Tankstelle war Kraftstoff ins Erdreich gelangt. Im Ausgangsverfahren ging es um die strafrechtliche Verantwortung von Mitarbeitern des Mineralölunternehmens, das nicht Betreiber, aber Lieferant des Tankstellenbetreibers war. Zunächst stellte der EuGH fest, dass jedenfalls der Betreiber der Tankstelle (früherer) Besitzer der Abfälle im Sinne von Artikel 15 sei.²⁸ Wenn die nationalen Gerichte jedoch zu dem Ergebnis kämen, dass der schlechte Zustand der Tanks und das Austreten der Kraftstoffe auf einen Verstoß des diese Tankstelle beliefernden Mineralölunternehmens gegen seine vertraglichen Verpflichtungen oder auf „andere Mächenschaften zurückzuführen sind, die die Haftung dieses Unternehmens auslösen können“²⁹, könnte

²⁵ Vgl. *Versteyl*, NVwZ 2004, 1297, 1298; *Jochum*, NVwZ 2005, 140 f. m.w.N.; Schlussanträge, Rs. C-1/03, Slg. 2004 I-7613 ff., Rz. 30 m.w.N. (*Van de Walle*).

²⁶ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 71.

²⁷ EuGH, Rs. C-1/03, a.a.O. (Fn. 23).

²⁸ Vgl. EuGH, Rs. C-1/03, a.a.O. (Fn. 23), Rz. 59.

²⁹ In der Originalfassung des Urteils heißt es: „*divers agissements susceptibles d’engager la responsabilité de cette entreprise*“.

aufgrund dessen anzunehmen sein, dass das betreffende Unternehmen als (früherer) Besitzer der Abfälle angesehen werden kann.³⁰ Wenn man Besitz primär über die tatsächliche Sachherrschaft definiert, erscheint diese Auslegung bei kritischer Betrachtung als nicht mehr vom Wortlaut der Abfallrahmenrichtlinie gedeckt; zu dem Zeitpunkt, als das Mineralölunternehmen noch Besitz hatte, war eine Abfalleigenschaft unstreitig noch nicht gegeben. Der EuGH hingegen lässt sich in dieser Frage erkennbar von dem Wunsch leiten, dem Schutzzweck der Richtlinie möglichst effektiv zur Umsetzung zu verhelfen. Die Entscheidung muss man daher wohl auf den vom EuGH entwickelten „*effet utile*“ Grundsatz³¹ zurückführen, auch wenn dieser keine ausdrückliche Erwähnung im Urteil findet.

- 14 An seiner weitgreifenden Besitzer-Definition hält der EuGH in Sachen *Mesquer* fest, wenn er zunächst ausführt, jedenfalls der Eigentümer der „ERIKA“ sei als Besitzer der Abfälle anzusehen.³² Es sei allerdings nicht ausgeschlossen, dass auch der Verkäufer und Befrachter der Schwerölladung als früherer Besitzer der (tatsächlich erst später entstandenen) Abfälle angesehen werden könne und damit im Rahmen des Verursacherprinzips haften könne.³³ Dazu müssten die nationalen Gerichte feststellen, dass die Beklagten zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch die Havarie eingetreten ist, beigetragen haben. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn sie es versäumt hätten, Maßnahmen zur Verhütung eines solchen Ereignisses zu treffen, wozu etwa die sorgfältige Auswahl des Schiffes durch den Befrachter gehören könne.³⁴ Damit kommt nach dem abfallrechtlichen Verursacherprinzip sowohl die Haftung des Reeders als auch die Haftung des Charterers in Betracht.

3. Zwischenergebnis

- 15 Aus abfallrechtlicher Sicht war die *Mesquer*-Entscheidung des EuGH eine konsequente Fortentwicklung der (umstrittenen) bisherigen Rechtsprechung zur Abfallrahmenrichtlinie und somit wenig überraschend. Interessant ist das Urteil vor allem wegen seiner Bezüge zum völkerrechtlichen Haftungsregime für Ölverschmutzungsschäden. Denn wenn nach Abfall-

³⁰ EuGH, Rs. C-1/03, a.a.O. (Fn. 23), Rz. 60.

³¹ Vgl. dazu etwa *Mosiek*, *Effet utile* und Rechtsgemeinschaft, Köln, 2003, S. 6 ff.; *Seyr*, *Der effet utile* in der Rechtsprechung des EuGH, Berlin, 2008; *Walter*, *Rechtsfortbildung* durch den EuGH, Berlin, 2009, S. 189 ff.

³² Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 74.

³³ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 78.

³⁴ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 78.

recht sowohl Reeder als auch Charterer haften (können), stellt sich daran anschließend die Frage, ob diese Haftung durch das internationale Haftungsrecht beschränkt bzw. ausgeschlossen wird, obwohl die Abfallrahmenrichtlinie und insbesondere ihr Artikel 15 eine solche Haftungsbeschränkung nicht kennen.

III. Folgen für das internationale Haftungsrecht

Der Konflikt zwischen Abfallrecht und Haftungsbeschränkungsrecht wurde von verschiedenen Verfahrensbeteiligten thematisiert.³⁵ Speziell die Generalanwältin befasste sich ausführlich mit dem Verhältnis zwischen Europarecht und internationalem Haftungsrecht und kam – wie bereits Eingangs angemerkt – zu dem Ergebnis, dass die Abfallrahmenrichtlinie nach Möglichkeit so auszulegen sei, dass Konflikte mit dem ÖIHaftÜ vermieden würden. Denn es bestehe ein weitgehender politischer Konsens dahingehend, dass die Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch ÖIHaftÜ und FondsÜ geregelt werden solle.³⁶ Auch verbiete es die sog. „Gemeinschaftstreue“, nach Möglichkeit Konflikte zwischen den Verpflichtungen eines Mitgliedsstaats unter Europarecht einerseits und Völkerrecht andererseits zu vermeiden.³⁷ Schließlich ergebe sich eine Rücksichtnahmepflicht der Gemeinschaft aus Art. 235 (3) SeeRÜbk³⁸. Danach sollen die Staaten bei der Umsetzung bestehenden Rechts und der Schaffung neuen Rechts kooperieren, um eine zügige und angemessene Entschädigung im Fall von Verschmutzungen der Meeresumwelt zu gewährleisten. Da die EU seit dem Jahr 1998 selbst Vertragspartei des SeeRÜbk sei, wäre es widersprüchlich, wenn Europarecht völkerrechtliche Verträge aushebelte, die letztlich ein Gebot des SeeRÜbk umsetzen.³⁹

Der EuGH, der sich in den meisten Fällen dem Vorschlag des Generalanwalts anschließt, erteilte dieser Argumentation eine klare Absage. Er fand allerdings zugleich eine Hintertür, die im anhängigen Rechtsstreit die Geltung und Anwendung der Regelungen des ÖIHaftÜ ermöglichte: **17**

³⁵ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 68.

³⁶ Schlussanträge, Rs. C-188/07, Slg. 2008 I-4501 ff., Rz. 99 f. (*Mesquer*).

³⁷ Schlussanträge, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 38), Rz. 101.

³⁸ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799).

³⁹ Schlussanträge, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 38), Rz. 102.

1. Vorrang des Europarechts

- 18** Der EuGH postuliert zunächst einen Vorrang von Normen des Gemeinschaftsrechts gegenüber dem ÖIHaftÜ. Insbesondere die Grundsätze der richtlinienkonformen Auslegung gälten auch dann, wenn die auszulegenden Vorschriften des nationalen Rechts jünger seien als die Richtlinie oder wenn sie auf internationalen Übereinkommen beruhten.⁴⁰
- 19** Die Gemeinschaft sei nicht etwa deshalb an das Übereinkommen gebunden, weil alle Mitgliedsstaaten Vertragsparteien seien.⁴¹ Der EuGH nimmt auch die Entscheidung des Rates vom 2. März 2004⁴² zur Kenntnis, in deren Artikel 4 den Mitgliedsstaaten aufgegeben wird, sich für eine Änderung von ÖIHaftÜ und FondsÜ dahingehend einzusetzen, dass die EU Vertragspartei werden kann. Diese Entscheidung sei für den „ERIKA“-Vorfall aber jedenfalls in zeitlicher Hinsicht nicht anwendbar.⁴³ Mit dieser formalen Betrachtungsweise wird dem Argument des politischen Konsenses eine Absage erteilt. Auch Artikel 235 des SeeRÜbk könne nicht zu einem anderen Ergebnis führen, da dieser lediglich eine allgemeine Kooperationsverpflichtung enthalte, keine konkreten Handlungsangaben.⁴⁴
- 20** Artikel 4 (2) der Umwelthaftungsrichtlinie⁴⁵, der einen Anwendungsauschluss für Fälle enthalte, die in den Anwendungsbereich des ÖIHaftÜ fallen, sei nicht entsprechend heranzuziehen. Vielmehr spreche ein Umkehrschluss zu dieser Vorschrift für den Vorrang der Abfallrahmenrichtlinie, die gerade keine entsprechende Ausnahme enthalte.⁴⁶ Dabei lässt der EuGH außer Betracht, dass die Abfallrahmenrichtlinie deutlich älter ist, als die Neufassung des ÖIHaftÜ aus dem Jahr 1992. Begründet wird dies damit, dass auch die kodifizierte Fassung der Abfallrahmenrichtlinie aus dem Jahr 2006 keine solche Ausnahmeregelung kenne.⁴⁷

⁴⁰ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 84.

⁴¹ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 85.

⁴² Entscheidung 2004/246/EG des Rates vom 2. März 2004 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten.

⁴³ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 86.

⁴⁴ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 85.

⁴⁵ Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006.

⁴⁶ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 87.

⁴⁷ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 88.

2. Dennoch: Anwendbarkeit des ÖIHaftÜ

Die Folgen für das Haftungsregime des ÖIHaftÜ sind allerdings weniger weitgehend, als sich nach diesen grundlegenden Aussagen befürchten ließe. Der EuGH weist darauf hin, dass die Regelung zum Verursacherprinzip in Artikel 15 der Abfallrahmenrichtlinie Regelungsalternativen enthalte. Insbesondere sei vorgesehen, dass die Kosten von den früheren Besitzern der Abfälle oder von dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, zu tragen seien. Die Konjunktion „oder“ zeige, dass ein Mitgliedsstaat als Adressat der Richtlinie nur eine der Alternativen in sein innerstaatliches Recht umsetzen müsse.⁴⁸

Die Abfallrahmenrichtlinie verbiete den Mitgliedstaaten daher nicht, in ihrem innerstaatlichen Recht (in Umsetzung der völkerrechtlichen Vereinbarungen) Haftungshöchstbeträge bzw. Haftungsausschlüsse vorzusehen, mit denen die Haftung des Reeders und des Charterers auch für fahrlässig verursachte Ölverschmutzungsschäden eingeschränkt werde. Artikel 15 verbiete ebenso wenig, dass ein Entschädigungsfonds anstelle der (früheren) Besitzer im Sinne der Abfallrahmenrichtlinie die Kosten für die Beseitigung der Abfälle übernehme.⁴⁹

Wenn sich jedoch herausstelle, dass nicht alle Kosten von den betreffenden Fonds übernommen würden, weil der für diesen Schadensfall vorgesehene Entschädigungshöchstbetrag ausgeschöpft sei, und das nationale Recht durch Haftungsbeschränkungen und/oder Haftungsausschlüsse verhindere, dass diese Kosten von dem Eigentümer und/oder Befrachter des Schiffes getragen würden, obwohl diese als „Besitzer“ im Sinne der Abfallrahmenrichtlinie anzusehen seien, müsse das betreffende nationale Recht die Möglichkeit vorsehen, dass die fraglichen Kosten von dem Hersteller des Erzeugnisses, von dem die Abfälle herrühren, getragen würden. Allerdings dürfe ein Hersteller gemäß dem Verursacherprinzip nur dann zur Tragung dieser Kosten verpflichtet werden, wenn er durch seine Tätigkeit zu der Gefahr einer Verschmutzung, wie sie durch das Schiffsunglück eingetreten ist, beigetragen habe.⁵⁰

Mit anderen Worten: Solange das Abfallrecht eines Mitgliedsstaats eine richtlinienkonforme Grundlage für Ansprüche gegen den Hersteller kennt, ist ein Konflikt zwischen Abfallrahmenrichtlinie und schiffahrtsrechtlichem Haftungs(beschränkungs)recht ausgeschlossen.

⁴⁸ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 79 und 80.

⁴⁹ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 81.

⁵⁰ Vgl. EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 82.

IV. Bewertung und Ausblick

- 25 Man mag es für bedauerlich halten, dass der EuGH der von der Generalanwältin vorgeschlagenen „ÖlHaftÜ-freundlichen“ Auslegung des Gemeinschaftsrechts nicht gefolgt ist. Dennoch gerät das Recht der Haftungsbeschränkung für Ölverschmutzungsschäden nicht ins Wanken. Die neue Rechtsprechung des EuGH könnte allenfalls dann zur Nichtanwendung des ÖlHaftÜ führen, wenn es in einem bestimmten Mitgliedstaat keine Anspruchsgrundlage für die abfallrechtliche Haftung des Herstellers geben würde.⁵¹ Dieses verbleibende Restrisiko, dass es in Einzelfällen doch zu einem Konflikt zwischen Abfallrahmenrichtlinie und ÖlHaftÜ kommen könnte, ließe sich nur auf der Basis einer umfassenden rechtsvergleichenden Untersuchung bewerten.
- 26 Zudem hat sich am 12. Dezember 2008 die praktische Relevanz der *Mesquer*-Rechtsprechung erheblich vermindert. An diesem Tag trat eine Neufassung der Abfallrahmenrichtlinie in Kraft.⁵² Die harsche Kritik an der *Van de Walle*-Rechtsprechung, die nicht nur von akademischer, sondern vor allem auch von politischer Seite kam, hat die Neufassung der Richtlinie beeinflusst. Die Abfallrahmenrichtlinie kennt zwar weiterhin keine „Bereichsausnahme“, die analog Artikel 4 (2) der Umwelthaftungsrichtlinie einen Vorrang des ÖlHaftÜ anordnen würde. Artikel 2 (1) (b) der neuen Richtlinie bestimmt jedoch, dass „Böden (*in situ*) einschließlich nicht ausgehobener kontaminierter Böden“ nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Damit setzte der europäische Gesetzgeber das sog. „Spalten-Prinzip“ (wieder) in Kraft. Auch wenn die neue Richtlinie erst bis zum 12. Dezember 2010 umzusetzen ist, stellt sie bereits jetzt geltendes Recht dar. Bei der Auslegung des innerstaatlichen Rechts sind die Gerichte daher nicht mehr an die bisherige Fassung der Richtlinie und die dazu ergangene Rechtsprechung gebunden.⁵³
- 27 Da das Verursacherprinzip allerdings auch in der neuen Richtlinie vorgesehen ist,⁵⁴ bleibt ein Konflikt zwischen Abfallrahmenrichtlinie und ÖlHaftÜ denkbar. Der Anwendungsausschluss in Artikel 2 (1) (b) der neuen

⁵¹ In Frankreich gibt es eine entsprechende Anspruchsgrundlage in Artikeln L541-2 und L541-3 des Umweltgesetzbuchs.

⁵² Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien.

⁵³ So etwa unter ausdrücklichem Verweis auf die *Van de Walle*- und *Mesquer*-Rechtsprechung des EuGH: VG Aachen, Beschluss vom 16. Juli 2009, Az. 9 L 153/09, Rz. 12 bis 16, zit. nach juris.

⁵⁴ Artikel 14 (1) der Richtlinie 2008/98/EG.

Richtlinie für Böden *in situ* würde zwar für Schäden gelten, die durch die Beseitigung von Ölverschmutzungen an Stränden entstanden sind. Wenn man jedoch davon ausgeht, dass bereits das Vermischen von Öl mit Meerwasser zur Entstehung von Abfall führt,⁵⁵ dann könnten Kosten, die durch die Beseitigung eines Ölteppichs auf See anfallen, weiterhin nach dem abfallrechtlichen Verursacherprinzip zu behandeln sein. In soweit besteht also für Reeder, Charterer und deren Versicherer das – zumindest theoretisch denkbare – Restrisiko weiter, dass es im Verfahrensstaat keine Anspruchsgrundlage für die Herstellerhaftung gibt. In diesem Fall könnte die *Mesquer*-Rechtsprechung auch auf Basis der neuen Richtlinie zur Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen des ÖHafÜ führen.

⁵⁵ In diesem Sinne wohl EuGH, Rs. C-188/07, a.a.O. (Fn. 2), Rz. 59.

Impressum

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

Herausgeber: Dr. Klaus Ramming

Vorstand: Dr. Klaus Ramming (Vorsitzender)
Dr. Bernd Kröger (Stellvertretender Vorsitzender)

Redaktion: Dr. Klaus Ramming

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 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
- Heft 104 R a m m i n g, Dr. Klaus (Hrsg.)
Das Bunkerölübereinkommen, 2009

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bun-
desminister 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 Bun-
desminister 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 Bun-
desminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s III, 1985
- Heft 17 Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum
Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. G a n t e n,
1986
- Heft 18 Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht zum
Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandels-
rechts, 2010