

# Deutscher Verein für Internationales Seerecht

## Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

---

Bundesministerium der Justiz  
Frau Dr. Beate Czerwenka  
Herrn Tobias Oelsner  
Mohrenstraße 37  
10117 Berlin

Czerwenka-Be@bmj.bund.de  
Oelsner-To@bmj.bund.de

Hamburg, 23. März 2011

### **Revision des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen hier: Erhöhung der Haftungshöchstbeträge**

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht e.V. mit Schreiben vom 11. Februar 2011 gewährte Möglichkeit, zu den gegenwärtigen Schritten zwecks einer Revision des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC 1996) Stellung zu nehmen.

Der DVIS hat die von Australien ausgehenden Bestrebungen zu einer Anpassung der Haftungshöchstbeträge vor dem Hintergrund des in Art. 8 des Protokolls 1996 zum HBÜ

1976 betrachtet. Alle anderen Verfahrensfragen außer Acht lassend hat der Verein dabei in den Mittelpunkt seiner Betrachtung die Vorschrift von Art. 8 Nr. 5 Protokoll 1996 gestellt. Diese hat folgenden Wortlaut:

*„Bei der Beratung eines Vorschlags zur Änderung der Höchstbeträge berücksichtigt der Rechtsausschuss die aus den Ereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung auf die Versicherungskosten.“*

## **I. Erfahrungen in Bezug auf den Umfang der entstandenen Schäden**

Das Legal Committee der IMO hat sich im Rahmen seiner 96th und 97th Session auf verschiedenen Sitzungen und im Rahmen von verschiedenen Dokumenten mit der Materie beschäftigt. Dabei wurde zunächst, entsprechend des von Australien gewählten Ansatzpunktes, der Bereich der Haftpflicht für die Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl betrachtet. Auf Bitte des Legal Committee stellte die International Group of P&I Clubs Zahlen über Bunkerölschäden zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2009 zusammen. Gemäß Dokument LEG 97/8/5 ergab diese Untersuchung insgesamt 595 berichtete Vorfälle. Diese hat die International Group daraufhin untersucht, ob die geltend gemachten Haftpflichtansprüche für die jeweils betroffenen Schiffe jenseits der Höchsthaftungssumme nach LLMC 1996 lag - und dies ohne Berücksichtigung der Frage, ob LLMC 1996 auf den fraglichen Schadensfall überhaupt Anwendung fand.

Im Dokument LEG 97/8/5 sind acht im Einzelnen näher beschriebene Schadensfälle zwischen dem 15.11.2004 und dem 05.03.2008 wiedergegeben, in denen die Haftungshöchstbeträge nach LLMC 96 überschritten waren. Betrachtet man diese Schadensfälle, so beträgt die geringste Überschreitung etwa USD 1,24 Mio., die höchste Überschreitung lag zwischen USD 50,0 Mio. und 60,0 Mio. Stellt man das arithmetische Mittel aller Überschreibungsbeträge fest, ergibt sich eine Überschreitung von etwa USD 22,3 Mio.

Obwohl das Legal Committee der IMO im Dokument LEG 97/8/4 zu Recht feststellt, dass diese acht Schadensfälle aus insgesamt 595 Schadensfällen nur 1,34 % aller Bunkerölschäden darstellen und der DVIS deswegen im Grundsatz der Auffassung des IMO Legal Committee zustimmt, dass *it maybe felt that if the concept of limitation is accepted this is, statistically, an outcome which suggests that limitation is operating as intended*, ist zu konstatieren, dass in den wenigen relevanten Fällen das Überschreiten der Höchsthaftungsbeträge jedoch signifikant ist.

Wäre das Problem allein aus dem Blickwinkel von Bunkerölschäden zu betrachten, so ließe sich aus Sicht des DVIS durchaus nachvollziehen, dass eine - angemessene - Anhebung der Höchsthaftungsbeträge vorzunehmen wäre.

Bei allen Überlegungen ist aber zu berücksichtigen, dass LLMC 96 in Art. 6 Abs. 1 b einen Haftungshöchstbetrag zur Verfügung stellt, der nicht allein für Bunkerölschäden von Bedeutung ist, sondern sämtliche Sachschäden erfasst. Eine Erhöhung dieses Haftungshöchstbetrages hat daher nicht nur Bedeutung für die Haftung für Bunkerölschäden, sondern die Haftung für alle Sachschäden. Dies erfasst insbesondere die Fälle der Kollisionshaftung, und zwar dort nicht nur die Haftung für Schäden am Kollisionsgegner, sondern auch die Haftung für Schäden an darauf befindlichem Ladungsgut.

Das Legal Committee der IMO hat sich auch mit dieser Frage beschäftigt und die International Group of P&I Clubs gebeten, Schadensfälle außerhalb des Bereichs Bunkeröl zu benennen, in denen die Haftung jenseits der Haftungshöchstbeträge nach LLMC 96 liegt. Im Dokument LEG 97/8/5 berichtet das Legal Committee über lediglich drei Fälle, die im Zeitraum zwischen dem 13.05.2004 (Inkrafttreten von LLMC 96) bis 2009 entstanden sind. In diesen drei Fällen betrug die Überschreitung der Haftungshöchstbeträge USD 3,6 Mio. und GBP 32,3 Mio. Im dritten Fall steht nur fest, dass der Haftungshöchstbetrag überschritten ist, nicht jedoch in welcher Höhe.

Dem Dokument LEG 97/8/5 ist nicht zu entnehmen, wie viele Schadensfälle im betrachteten Zeitraum 2004/2009 eingetreten sind, die sich unterhalb der Haftungshöchstbeträge von LLMC 96 gehalten haben. Der DVIS geht jedoch davon aus, dass dies mehrere Tausend gewesen sein müssen, so dass insoweit statistisch das Eingreifen der Haftungsbeschränkung im niedrigen Promillebereich liegen dürfte.

Der DVIS hat versucht, in Ergänzung der Untersuchung der International Group of P&I Clubs Erfahrungswerte zu Schadensverläufen auf dem deutschen Markt zu ermitteln. Dies war in der Kürze der Zeit nur eingeschränkt möglich, so dass die gefundenen Ergebnisse sicherlich nicht repräsentativ sind. Sie lassen aber erkennen, dass die Zahl der Fälle, in denen die Haftungshöchstgrenzen überschritten worden sind, höher liegt, als die dem Legal Committee der IMO vorgelegten Statistiken ausweisen. Dies folgt aus der Tatsache, dass die Kollisionshaftpflicht regelmäßig im Rahmen der Kaskoversicherung gedeckt wird. Soweit der DVIS feststellen kann, hat das Legal Committee zur Schadenerfahrung der Kaskoversicherungsmärkte bislang keine Zahlen erhoben.

Die, nicht repräsentativen, Zahlen, die der DVIS für den deutschen Markt ermitteln konnten, zeigen für den Zeitraum 2004 bis 2010 insgesamt 5 Schadensfälle mit einem Haftungshöchstgrenzenvolumen von ca. EUR 9,5 Mio. und einer tatsächlichen Anspruchshöhe von ca. EUR 46,7 Mio. Schon für den im internationalen Vergleich eher kleinen deutschen Kaskoversicherungsmarkt ergibt sich damit eine sowohl hinsichtlich der Anzahl der Fälle als auch hinsichtlich der Auswirkung der Haftungsbeschränkung weitaus größere Bedeutung der Haftungshöchstgrenzen, als dies die bisherigen Ermittlungen des Legal Committee erkennen lassen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es bemerkenswert, dass aus dem Markt selbst keine Forderungen nach einer Erhöhung der Haftungssummen gestellt worden sind. Dies erklärt sich aus der Tatsache, dass der Markt hierauf eingestellt ist und dass beim Ausgleich von Kollisionsschäden auf beiden Seiten Kaskoversicherer stehen. Eine Erhöhung der Haftungssummen würde daher nur zu Verschiebungen innerhalb der Kaskomärkte führen, die für sich genommen wenig Sinn machen würde.

Anders wären die Auswirkungen für die betroffene Reederei. Ihr Schadensverlauf würde sich drastisch verschlechtern mit entsprechend negativen Konsequenzen für das individuelle Prämienniveau.

Die Lage ist anders bei Schäden, die außerhalb der Kollisionsdeckung liegen. In diesem Bereich würden Großschäden zu einer Neubewertung der Risiken mit einer entsprechend deutlichen Prämienerhöhung führen

Der DVIS schlussfolgert daraus, dass die Schadenerfahrung im gesamten Haftungsbereich außerhalb von Bunkerölschäden belegt, dass eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge jedenfalls für diesen Bereich durch die Schadenspraxis nicht angezeigt ist.

Dieses Ergebnis würde nahelegen, eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge auf Bunkerölschäden zu beschränken. Dies allerdings ist nicht möglich im Wege des *Tacit Amendment* gemäß Art. 8 des Protokolls 1996. Vielmehr wäre dafür entweder ein Protokoll zum Bunkerölübereinkommen erforderlich, durch das die Höchsthaftung für Bunkerölschäden nicht an den allgemeinen Haftungshöchstbetrag für Sachschäden nach LLMC 96 geknüpft wird, sondern an einen durch das Protokoll selbst festgelegten Höchsthaftungsbetrag, oder aber durch ein Protokoll zu LLMC 96, wodurch ebenfalls ein gesonderter Höchsthaftungsbetrag für Bunkerölschäden festgelegt werden könnte.

Der DVIS würde eine Beschränkung auf Bunkerölschäden angesichts der vorgefundenen Schadensfälle für den sinnvolleren Weg halten. Ob ein solcher Weg realistischerweise gangbar ist, mag eine andere Frage sein.

Hält man ihn nicht für gangbar und wählt man stattdessen eine Erhöhung der Haftungsbeträge in LLMC 96, darf nach Auffassung des DVIS die Erhöhung jedoch nicht allein unter Betrachtung der Bunkerölschäden erfolgen. Vielmehr muss berücksichtigt werden, dass eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge auch die Haftung für alle anderen Sachschäden erfasst. Da die Schadenspraxis zeigt, dass hierfür keinerlei Anlass besteht, muss diese Berücksichtigung des Gesichtspunktes nach Auffassung des DVIS dazu führen, dass dies bei der Findung des Erhöhungsbetrages angemessen berücksichtigt wird.

## **II. Auswirkungen auf Versicherungskosten und Geldwertveränderungen**

Während das Legal Committee den Bereich der eingetretenen Schäden nach diesseitiger Auffassung sehr eingehend untersucht hat, kann der DVIS eine ähnlich eingehende Untersuchung zur Frage der Auswirkung auf Versicherungskosten nicht feststellen. Die Untersuchungen zur Frage der Geldwertveränderung treffen beim DVIS auf Skepsis.

## 1. Versicherungskosten

Den ersten Punkt aufgreifend meint der DVIS, dass gesamt volkswirtschaftlich gesehen die Erhöhung der Versicherungskosten durch die ins Auge gefasste Erhöhung der Höchsthaftungssummen eine zwar spürbare, aber keine dramatische Erhöhung der Versicherungskosten bewirken wird. Grund ist die nicht mehr relativ, sondern absolut geringe Zahl von Fällen, die von dieser Erhöhung betroffen wären.

Zu dramatischen Veränderungen kann die Erhöhung jedoch, wie bereits ausgeführt, für die im Einzelfall betroffene Reederei führen. Zwar ist davon auszugehen, dass auch für die erhöhten Höchsthaftungssummen problemlos Versicherungsschutz zur Verfügung gestellt werden kann. Es ist jedoch anzumerken, dass nach einem solchen Schadensfall die Versicherungskosten für die betroffene Reederei deutlich steigen werden. Angesichts der angespannten Finanzlage der weltweiten Schifffahrt, kann dies nach Auffassung des DVIS im Einzelfall existenzgefährdenden Charakter haben.

## 2. Geldwertveränderung

Was die Geldwertveränderung angeht, gibt das Dokument LEG 97/8/1 des Legal Committee der IMO an, der australische Vorschlag von 6% p.a. *compounded interest* ergebe eine Veränderung von 127,5%. Dieser Wertveränderung hat das Legal Committee im Dokument 97/8/3 Veränderungen verschiedener Indices gegenüber gestellt und dabei darauf hingewiesen, dass die dortigen Veränderungen noch jenseits von 127,5% gelegen hätten. Konkret genannt werden der *UK Retail Price Index (All Items)* mit angeblich 145,97% für den Zeitraum Oktober 1996 bis August 2010, der *World Wholesale Price Index* mit angeblich 173,34% für den Zeitraum 1997 bis 2008 und der *World Consumer Price Index* mit angeblich 174,34% für den Zeitraum 1996 bis 2009.

Dem DVIS war es in der Kürze der Zeit nicht möglich, alle dortigen Werte zu überprüfen. Die dort für den *UK Retail Price Index (All Items)* angegebene Veränderung von 145,97% im Zeitraum Oktober 1996 bis August 2010 scheint jedoch unrichtig zu sein. Nachprüfung der britischen Statistik auf der Website des britischen *Office for National*

*Statistics* (<http://www.statistics.gov.uk/statbase/tsdataset.asp?vlnk=229&More=Y>) ergibt für Oktober 1996 einen Indexwert von 153,8, für August 2010 einen Indexwert von 224,5. Die Veränderung von 70,7 Indexpunkten entspricht einer Geldwertveränderung von 45,97% - nicht, wie im Dokument LEG 97/8/3 angegeben von 145,97%. Das Legal Committee spricht im genannten Dokument vom *Factor applicable*. Es hat den Anschein, als seien dort Faktor und prozentuale Veränderung verwechselt worden. Denn eine Veränderung von 45,97% entspricht einem Faktor von 1,4597. Ein solcher Faktor jedoch entspricht – umgekehrt - 45,97% und nicht, wie vom Legal Committee angegeben, 145,97%.

Hätte das Legal Committee dies berücksichtigt, dann hätte es festgestellt, dass die von Australien vorgeschlagene Veränderung von 127,5% den UK Index um das Zweidreiviertelfache übersteigt. Gerade weil das Legal Committee diesen Index heranzieht, ist davon auszugehen, dass es bei Kenntnis der Sachlage den australischen Vorschlag nicht wird unterstützen können.

Dem DVIS war es, wie gesagt, innerhalb der Kürze der Zeit nicht möglich, auch die anderen Indices zu prüfen. Was der DVIS jedoch feststellen konnte, ist die Verbraucherpreisentwicklung der OECD zwischen den Jahren 1997 und 2010. Die entsprechende Statistik hat die OECD veröffentlicht auf der Webseite <http://stats.oecd.org/index.aspx?querytype=view&queryname=221>. Der DVIS fügt hiervon eine Kopie bei.

Daraus ergibt sich, dass auf Basis eines Indexwertes von 2005=100 der Index 1997 für die gesamte OECD bei 77,6 lag, im Dezember 2010 bei 112,8. Dies ergibt für den betrachteten Zeitraum eine Erhöhung um ca. 45,5 %. Auch nach diesem Index bleibt die tatsächliche Geldentwertung im gesamten OECD-Bereich bleibt sehr deutlich hinter dem australischen Vorschlag von 127,5 % zurück.

Orientiert man sich an den genannten ca. 45,5 % - die praktisch der Veränderung des *UK Retail Price Index (All Items)* entspricht -, so ergäbe sich für die von Ihnen in Ihrem Schreiben vom 11.02.2011 genannten Raumgehaltsgrößen folgendes Bild:

Raumgehalt des Schiffes	Bestehende Haftungshöchstbeträge	Erhöhung um 45,5 %	Vorschlag Australien
Bis 2.000 t	1.000.000 SZR	1.455.000 SZR	2.279.011 SZR
Je t von 2.001 bis 30.000 t	400 SZR	582 SZR	910 SZR
Je t von 30.001 bis 70.000 t	300 SZR	437 SZR	682 SZR
Je t über 70.000 t	200 SZR	291 SZR	455 SZR

Diese Gegenüberstellung zeigt, dass der australische Vorschlag drastisch über der Geldentwertung liegt.

Nach Auffassung des DVIS ist dies durch Art. 8 Nr. 5 des Protokolls 1996 weder gefordert noch damit vereinbar. Selbst unter Betrachtung allein von Bunkerschäden ist nach diesseitiger Auffassung der vom Protokoll 1996 vorgesehene Anpassungsmechanismus nicht eingehalten. Dabei ist noch völlig unberücksichtigt, dass nicht allein Bunkerschäden betrachtet werden dürfen, sondern dass alle Schäden zu betrachten sind. Dies würde zu einer Erhöhung von noch unter 45,5 % der gegenwärtigen Höchstbeträge führen müssen.

### **III. Anhebung der Haftungsbeträge für Personenschäden**

Der DVIS hat sich auch mit der Frage beschäftigt, ob eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge für Sachschäden notwendigerweise eine Anhebung der Haftungsbeträge für Personenschäden mit sich bringen muss. Das Legal Committee der IMO hat sich im Dokument LEG 97/8/4 mit der Historie von Haftungsbeschränkungen beschäftigt.

Dies zeigt, dass zumindest in neuerer Zeit die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden durchgehend über denjenigen der Sachschäden lagen. Eine zwingende Notwendigkeit im Sinne einer Mechanik, Haftungshöchstbeträge für Personenschäden immer bei dem Doppelten des Haftungshöchstbetrages für Sachschäden anzusiedeln, kann der DVIS nicht erkennen. Er ist aber der Meinung, dass sicherlich schon aus ethischen Gründen die Haftungsbeschränkung für Personenschäden mindestens in gleicher Höhe wie diejenige für Sachschäden angesiedelt sein muss, wünschenswert ist sicherlich eine höhere Haftungsbeschränkung.

Diesem Ziel wird man auch dann gerecht, wenn man die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden im Rahmen der jetzt erörterten Erhöhung der Haftungshöchstbeträge für Sachschäden unverändert lässt, so lange man die Veränderung nur im Bereich der vom DVIS befürworteten maximalen Anhebung von insgesamt 45,5 % belässt. Denn dann liegen die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden immer noch deutlich über denjenigen für Sachschäden.

Im Übrigen greift der DVIS einen Punkt auf, den das Legal Committee der IMO im Dokument LEG 97/8/4 selbst angesprochen hat, nämlich mögliche Disharmonien des Haftungslimits für Personenschäden nach Art. 7 LLMC 1996 und der Höchsthaftung für Passagierschäden nach dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen. Es war seinerzeit schon schwierig genug, internationale Einheit zum Protokoll 2002 herzustellen.

Der DVIS fürchtet, dass eine Erhöhung der Höchsthaftungsbeträge für Personenschäden nach LLMC 1996 über die Beschränkung für Passagierschäden nach dem Protokoll 2002 hinaus zu einem deutlichen Missverhältnis führt. Solch ein Missverhältnis könnte die Bereitschaft von Staaten, das LLMC 96 mit erhöhten Höchsthaftungsbeträgen zu ratifizieren, eher behindern. Dieser Schritt wäre daher geeignet, die weitere Vereinheitlichung des Seerechts zu behindern. Dies ist ein Gesichtspunkt, der aus Sicht des DVIS von großer Bedeutung ist.

Mit freundlichen Grüßen

- Dr. Dieter Schwampe -  
Vorsitzender