

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Burchardstr. 24 • 20095 Hamburg • Tel.: 040-35097-0 • Fax: 040-35097-211 • E-Mail: info@seerecht.de • www.seerecht.de

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
Referat III B 6
(Versicherungsrecht; IOPC Funds; UNCITRAL;
Bioethik; Gendiagnostik)
- z.Hd. Herrn Ministerialrat Volker Schöfisch -
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Per Email:
schoefisch-vo@bmjv.bund.de

Hamburg, 27. August 2020

Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht (DVIS) zum Entwurf eines Gesetzes zur Ausführung des HNS-Übereinkommens von 2010 und zur Änderung des Ölschadensgesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuches

Sehr geehrter Herr Schöfisch,

Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Entwürfen des Vertragsgesetzes zum HNS-Übereinkommen 2010 sowie des dazugehörigen Ausführungsgesetzes.

Der Verein spricht sich ausdrücklich dafür aus, dass Deutschland das HNS-Übereinkommen 2010 ratifiziert und innerstaatlich zur Anwendung bringt. Es vervollständigt den Schutz vor Gefahren, die sich aus dem Betrieb eines Schiffes für Dritte ergeben, und verbessert deren Rechtsstellung als Geschädigte. Dabei ist gerade auch eine internationale Lösung von Bedeutung, um regionalen Abweichungen und Alleingängen zuvorzukommen und für die Seeschifffahrt in haftungsmäßiger Hinsicht ein möglichst einheitliches Umfeld zur Verfügung zu stellen.

Zu dem Gesetzesvorhaben macht der Verein die folgenden Anmerkungen, die teils um Vorschläge für konkrete Formulierungen der betreffenden gesetzlichen Vorschriften ergänzt werden.

1. Das HNS-Ü 2010

Das Internationale Übereinkommen von 2010 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen 2010) begründet eine Haftung des Eigentümers des Schiffes (Art. 1 Nr. 3 HNS-Ü 2010) für Schäden, die durch gefährliche und schädliche Stoffe (HNS) bei ihrer Beförderung auf See an Bord des Schiffes verursacht wurden (Art. 7 Abs. 1 HNS-Ü 2010). Alle übrigen Personen, die am Schiffsbetrieb beteiligt sind, werden nach Art. 7 Abs. 5 Hs. 1 HNS-Ü 2010 von der Haftung für HNS-Schäden ausdrücklich freigestellt (sofern ihnen kein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist, Hs. 2). Damit erfolgt grundsätzlich eine Kanalisierung der Einstandspflicht für HNS-Schäden auf den Eigentümer des Schiffes. Art. 7 Abs. 2 HNS-Ü 2010 sieht lediglich sehr eingeschränkte Entlastungstatbestände vor. Insbesondere ist die Haftung des Eigentümers von einem Verschulden unabhängig.

Der Eigentümer des Schiffes haftet für Ansprüche wegen HNS-Schäden. Diese sind in Art. 1 Nr. 6 HNS-Ü 2010 gesetzlich definiert. Zu den HNS-Schäden gehören HNS-Personenschäden (Art. 1 Nr. 6 [a] HNS-Ü 2010), HNS-Sachschäden (Art. 1 Nr. 6 [b] HNS-Ü 2010) sowie HNS-Umweltschäden (Art. 1 Nr. 6 [c] HNS-Ü 2010).

Der Eigentümer ist nach Maßgabe des Art. 9 HNS-Ü 2010 berechtigt, seine Haftung für alle Ansprüche wegen HNS-Schäden auf einen Höchstbetrag zu beschränken. Dieser ist zunächst davon abhängig, ob der Schaden durch HNS als Massengut oder durch HNS in verpackter Form verursacht wurde. Außerdem nimmt der Höchstbetrag mit der Größe des Schiffes zu (Art. 9 Abs. 1 [a] und [b] HNS-Ü 2010). Der Höchstbetrag des Art. 9 Abs. 1 [a] HNS-Ü 2010 gilt im Hinblick auf Schäden, die ausschließlich durch HNS als Massengut verursacht wurden (siehe Art. 1 Nr. 5^{bis} HNS-Ü 2010), während der Höchstbetrag des Art. 9 Abs. 1 [b] HNS-Ü 2010 Schäden durch HNS in verpackter Form (siehe Art. 1 Nr. 5^{ter} HNS-Ü 2010) sowie Schäden betrifft, die durch HNS als Massengut und in verpackter Form entstanden sind.

Der Eigentümer ist nach Maßgabe des Art. 12 HNS-Ü 2010 verpflichtet, eine Versicherung aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für HNS-Schäden abzudecken. Nach Art. 12 Abs. 8 HNS-Ü 2010 besteht ein Direktanspruch gegen den Versicherer, Gläubiger von HNS-Ansprüchen können sich also unmittelbar an den Versicherer halten. Im Hinblick auf das Bestehen einer Versicherung wird für jedes Schiff eine Pflichtversicherungsbescheinigung ausgestellt (Art. 12 Abs. 2 bis 7 HNS-Ü 2010).

Die weiteren Bestimmungen der Art. 13 bis 36 HNS-Ü 2010 betreffen die Einrichtung und die Aufgaben des Internationalen Fonds für gefährliche und schädliche Stoffe (HNS-Fonds). Es handelt sich um eine juristische Person (Art. 13 Abs. 2 HNS-Ü 2010), die eine Entschädigung für HNS-Schäden leistet, die nicht vom Eigentümer bzw. von dessen Versicherer getragen werden (Art. 14 Abs. 1 HNS-Ü 2010). Der Fonds muss für die HNS-Schäden aus einem Ereignis bis zu einer Höhe von 250 Millionen SZR eintreten (Art. 14 Abs. 5 [a] und [b] HNS-Ü 2010). Übersteigt die Summe der HNS-Schäden diesen Betrag, werden die Betroffenen nur anteilig entschädigt.

2. Das HNS-Ü 2010 im System der international vereinheitlichten Haftungsregime

Das HNS-Ü 2010 ist der vorerst letzte Baustein im System der international vereinheitlichten Haftungsregime. Bereits in Kraft sind das ÖIHÜ 1992¹ sowie das BunkerölÜ² und das WBÜ³. Das BunkerölÜ betrifft die Haftung der Schiffseigentümer (Art. 1 Nr. 3) für Bunkerölverschmutzungsschäden, das WBÜ die Haftung des eingetragenen Eigentümers des Schiffes (Art. 1 Abs. 8) für die dem Küstenstaat entstehenden Kosten der Lokalisierung, der Markierung und ggf. der Beseitigung von Wracks.

Das ÖIHÜ 1992 regelt die Haftung des Schiffseigentümers für Ölverschmutzungsschäden. Es bestehen große Ähnlichkeiten zu dem HNS-Ü 2010. Die Tatbestände der Haftung des Schiffseigentümers sowie seiner Entlastung sind im Wesentlichen identisch. Auch im ÖIHÜ 1992 ist eine Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer unter Freistellung der übrigen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen geregelt. Der Eigentümer haftet für alle Ölverschmutzungsschäden aus einem Ereignis lediglich in bestimmter Höhe. Ebenso ist nach dem ÖIHÜ 1992 eine Pflichtversicherung des Eigentümers vorgesehen. Den Geschädigten steht ein Direktanspruch gegen den Versicherer zu. Wie

¹ *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).*

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

³ *Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks vom 18. Mai 2007 (BGBl. 2013 II S. 530), amtliche deutsche Übersetzung berichtigt in BGBl. 2018 II S. 314.*

zukünftig beim HNS-Ü 2010 leisten nach Maßgabe des ÖIFÜ 1992⁴ und des ÖIFÜProt 2003⁵ der Ölfonds und der Zusatzfonds eine Entschädigung, wenn nicht alle Schäden vom Eigentümer des Schiffes bzw. von dessen Versicherer getragen werden. Allerdings sind die Bestimmungen über den Ölfonds und den Zusatzfonds und deren zusätzliche Entschädigungspflichten in selbständigen Übereinkommen geregelt.

Andererseits gibt es trotz vieler Gemeinsamkeiten auch Unterschiede zwischen dem Haftungsregime für Ölverschmutzungs- und dem Haftungsregime für HNS-Schäden. So gilt das ÖIHÜ 1992 lediglich für Verschmutzungen, die von Öltankschiffen ausgehen (Art. I Nr. 1 ÖIHÜ 1992), während das HNS-Ü 2010 grundsätzlich jedes Schiff betrifft, das HNS befördert. Vor allem aber gehören zu den HNS-Schäden ausdrücklich auch solche wegen Tod oder Körperverletzung von Personen oder Verlust oder Beschädigung von Sachen, die durch HNS verursacht wurden (HNS-Personen- und HNS-Sachschäden; siehe Art. 1 Nr. 6 [a] und [b] HNS-Ü 2010). Im Vergleich dazu betrifft das ÖIHÜ 1992 lediglich sog. Verschmutzungsschäden (siehe Art. I Nr. 6), die auf eine Verunreinigung durch Öl zurückzuführen sind. Entsprechendes gilt für Verschmutzungsschäden im Sinne des Art. 1 Nr. 9 [a] BunkerölÜ.

3. Die innerstaatliche Umsetzung

Die Bestimmungen des HNS-Ü 2010 werden – wie auch das ÖIHÜ 1992, das BunkerölÜ und das WBÜ – innerstaatlich in Deutschland unmittelbar zur Anwendung gelangen, was der Verein begrüßt. Diese Art der Umsetzung in das deutsche Recht fördert eine international einheitliche Auslegung des Übereinkommens. Die weitere innerstaatliche Umsetzung des HNS-Ü 2010 erfolgt durch das „Gesetz zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadengesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs“ (im Folgenden: Ausführungsgesetz). Dessen Art. 1 enthält das „Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Gesetz – HNSG)“. Art. 2 des Ausführungsgesetzes führt Änderungen des Ölschadengesetzes (ÖISG) durch, Art. 3 ändert die SVertO⁶ und Art. 4 das HGB. Weitere Änderungen betreffen das Gebührenrecht (Art. 6) sowie das Seeaufgabengesetz (Art. 7).

Art. 5 des Ausführungsgesetzes hebt das „Gesetz zu dem internationalen Übereinkommen vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und vom 18. Dezember 1971 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden“ (ÖIHG) auf. Deutschland hat beide im Titel des ÖIHG genannten Übereinkommen im Zuge der Ratifikation der Protokolle von 1992 mit Wirkung zum 15. Mai 1998 gekündigt.⁷ Die endgültige Aufhebung des ÖIHG ist in der Tat geboten, nachdem bereits die Art. 2 bis 13 ÖIHG durch § 11 ÖISG ebenfalls mit Wirkung zum 15. Mai 1998 aufgehoben worden waren⁸ und auch der nach Maßgabe des ÖIFÜ 1971 errichtete Fonds zum 31. Dezember 2014 (nach 36 Jahren) endgültig aufgelöst worden ist.⁹ Seitdem war das ÖIHG gegenstandslos. Die Funktionen des ÖIHG hat – für das ÖIHÜ 1992, das ÖIFÜ 1992 und das ÖIFÜProt 2003 – heute das ÖISG übernommen.

⁴ Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 685), geändert durch die Entschließung LEG.2(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 947).

⁵ Protokoll vom 16. Mai 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 2004 II S. 1291).

⁶ Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. 1999 I S. 530, berichtigt BGBl. 2000 I S. 149), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. 2016 I S. 1578).

⁷ BGBl. 1997 II S. 1678 und BGBl. 1997 II S. 1546.

⁸ BGBl. 1997 II S. 1678 in Verbindung mit § 14 Abs. 1 Satz 3 ÖISG.

⁹ Siehe <https://iopcfunds.org/about-us/history/original-iopc-fund-1971/dissolution>.

4. Das HNSG

Gegenstand des HNSG sind weitere innerstaatliche Regelungen, die der Ausführung des HNS-Ü 2010 dienen. Unter anderem geht es um die Versicherungspflicht nach Art. 12 Abs. 1 HNS-Ü 2010, um die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, um die Mitteilung von Mengen beitragspflichtiger Ladung, um gerichtliche Zuständigkeiten (dazu auch unten 7.) sowie um Straf- und Bußgeldvorschriften.

a) HNSG und ÖISG

Das HNSG hat für die Ausführung des HNS-Ü 2010 die gleiche Bedeutung wie das ÖISG für das ÖIHÜ 1992, das ÖIFÜ 1992, das ÖIFÜProt 2003 sowie für das BunkerölÜ. Nach den vorgesehenen Änderungen des ÖISG durch Art. 2 des Ausführungsgesetzes entsprechen das ÖISG und das HNSG einander weitgehend. Möglicherweise wäre auch eine Ergänzung des ÖISG um Regelungen zum HNS-Ü 2010 sowie eine entsprechende Umbenennung in Betracht gekommen. Die jetzt vorgesehene Lösung einer getrennten Regelung von Ölverschmutzungs- und HNS-Schäden scheint dem Verein gleichermaßen sinnvoll und praktikabel.

b) § 2 Abs. 4 HNSG

In dem vorgesehenen § 2 Abs. 4 HNSG soll geregelt werden, dass Anträge auf Erteilung einer HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung, die vor dem Tag des Inkrafttretens des HNS-Ü 2010 gestellt werden, nicht vor diesem Tag beschieden werden müssen. Der Verein hat Bedenken gegen eine solche Bestimmung. Die betroffenen Schiffe müssen von dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens an die Bescheinigung mitführen. Im Falle einer Entscheidung erst an diesem Tag besteht die Gefahr, dass die Bescheinigung nicht rechtzeitig an Bord gelangt, was möglicherweise zu Verzögerungen beim Betrieb des Schiffes führen kann. Denkbar ist auch, dass am Tag des Inkrafttretens dann ein ablehnender Bescheid erlassen wird, weil sich ergibt, dass die entsprechenden Voraussetzungen für eine Ausstellung der Bescheinigung durch den Eigentümer des Schiffes nicht nachgewiesen wurden, sodass ggf. nachzubessern ist. Auch in diesen Fällen stünde die HNS-Pflichtversicherungsbescheinigung dann nicht rechtzeitig an Bord zur Verfügung. Der Verein regt an, anstelle des jetzigen § 2 Abs. 4 HNSG eine Regelung vorzusehen, die es ermöglicht bzw. gewährleistet, dass HNS-Pflichtversicherungsbescheinigungen so rechtzeitig ausgestellt werden, dass sie vor Inkrafttreten des HNS-2010 an die betreffenden Schiffe übergeben werden können.

5. Die Änderungen der SVertO

Art. 3 des Ausführungsgesetzes betrifft die Änderungen an der SVertO. Deren §§ 1 und 51 werden jeweils um Verweisungen auf das HNS-Ü 2010 ergänzt.

a) § 1 Abs. 1 SVertO

Die Vorschrift des § 1 Abs. 1 SVertO bezieht sich auf das „Haftungsbeschränkungsübereinkommen“, das mit „Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung“ umschrieben wird (im Folgenden: HBÜ 1996¹⁰). Außerdem verweist § 1 Abs. 1 SVertO zukünftig auf das „Haftungsübereinkommen von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 671)“ sowie auf das „HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 ...“. Der Vorbehalt „... in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung ...“ betrifft aufgrund seiner Stellung im Wortlaut des § 1 Abs. 1 SVertO nur das HBÜ 1996 und nicht auch das ÖIHÜ 1992 und das HNS-Ü 2010. Jedoch sind – wie für das HBÜ

¹⁰ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) in der Fassung des Protokolls vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), geändert durch EntschlieÙung LEG.5(99) des Rechtsausschusses der IMO vom 19. April 2012 (BGBl. 2015 I S. 506).

1996 in Art. 8 des Protokolls von 1996¹¹ – auch im ÖIHÜ 1992 und im HNS-Ü 2010 Regelungen über ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Höchstbeträge vorgesehen (siehe Art. 15 des Protokolls von 1992¹² sowie Art. 48 HNS-Ü 2010). Der Verein regt daher an, für § 1 Abs. 1 SVertO eine Formulierung vorzusehen, in der sich der Vorbehalt „... in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung ...“ auch auf das ÖIHÜ 1992 und das HNS-Ü 2010 erstreckt. Tatsächlich sind die Höchstbeträge des ÖIHÜ 1992 auch bereits einmal (mit Wirkung zum 1. November 2003) erhöht worden¹³. Der Verein schlägt dazu für § 1 Abs. 1 SVertO (auch zur Korrektur der fehlenden „Klammer zu“ nach den Worten „BGBI. 1986 II S. 786“ sowie zur Vereinheitlichung der Umschreibungen „Absatz“ bzw. „Abs.“) den folgenden Wortlaut vor:

(1) Zur Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBI. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBI. 2000 II S. 790), im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 1996 (BGBI. 1996 II S. 671) oder im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 des HNS-Übereinkommens 2010 vom 30. April 2010 ... [einsetzen: Fundstelle im Bundesgesetzblatt Teil II] – alle in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung – kann ein gerichtliches Verfahren (Verteilungsverfahren) eingeleitet werden.

b) § 1 Abs. 3 Hs. 2 SVertO

Die Vorschrift des § 1 Abs. 3 SVertO zählt diejenigen Personen auf, die die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens beantragen können. In Hs. 2 Nr. 4 wird der Eigentümer des Schiffes im Sinne des Art. I Nr. 3 ÖIHÜ 1992 genannt. Der Verein regt an, die Aufzählung des § 1 Abs. 3 Hs. 2 SVertO um eine weitere Nummer zu ergänzen, die sich auf den Eigentümer des Schiffes bezieht, der seine Haftung für Ansprüche wegen HNS-Schäden aus einem Ereignis zu beschränken berechtigt ist. Dazu schlägt der Verein vor, § 1 Abs. 3 Hs. 2 Nr. 4 SVertO umzuformulieren, um dem geänderten § 611 Abs. 2 HGB Rechnung zu tragen, und eine neue Nr. 5 vorzusehen:

4. **der Eigentümer eines Schiffes im Sinne des Artikels I Nr. 3 des Haftungsübereinkommens von 1992, sofern er seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach § 611 Absatz 2 Satz 1, § 616 des Handelsgesetzbuchs beschränken kann;**
5. **der Eigentümer eines Schiffes im Sinne des Art. 1 Nr. 3 HNS-Übereinkommen 2010, sofern er seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach § 611 Absatz 2 Satz 2, § 616 des Handelsgesetzbuches beschränken kann.**

¹¹ Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 2. Mai 1996 (BGBI. 2000 II S. 790).

¹² Protokoll vom 27. November 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBI. 1994 II S. 1150, 1152).

¹³ Entschließung LEG.2(82) vom 18. Oktober 2000 über Änderungen der Entschädigungshöchstbeträge im Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, in Deutschland umgesetzt durch die Verordnung zu den Änderungen des Protokolls vom 27. November 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und des Protokolls vom 27. November 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden vom 22. März 2002 (BGBI. 2002 II S. 943).

c) § 1 Abs. 3 Satz 2 SVertO

Die Regelung des § 1 Abs. 1 Satz 2 SVertO stellt klar, dass auch der sonstige finanzielle Sicherungsgeber im Sinne des Art. V Abs. 11 des ÖIHÜ 1992 einen Antrag auf Eröffnung eines Verteilungsverfahrens stellen kann. Der Verein regt an, diese Bestimmung um eine entsprechende Verweisung auf den sonstigen finanziellen Sicherungsgeber im Sinne des Art. 12 Abs. 1 HNS-Ü 2010 zu ergänzen, dem in gleicher Weise die Befugnis zur Beschränkung seiner Haftung zusteht (siehe Art. 9 Abs. 11 HNS-Ü 2010):

Der Antrag kann auch von einem Versicherer, der die Haftung in Bezug auf Ansprüche versichert, für welche die in Satz 1 genannten Personen ihre Haftung beschränken können, sowie von einem sonstigen finanziellen Sicherungsgeber im Sinne des Artikels V Absatz 11 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder des Artikels 9 Absatz 11 des HNS-Übereinkommens 2010 gestellt werden.

d) § 1 Abs. 4 SVertO

Der Verein regt an, auch den Wortlaut des § 1 Abs. 4 SVertO zu ändern bzw. zu korrigieren. Die vorgeschlagene Umformulierung beruht zum Teil bereits auf einer Unvollständigkeit des SHR-ReformG¹⁴. Möglicherweise besteht jetzt, da die SVertO ohnehin geändert werden soll, Gelegenheit für eine Korrektur.

Durch das SHR-ReformG wurden die früheren Bestimmungen der §§ 486 ff. HGB a.F. mit ergänzenden Regelungen zur Durchführung des HBÜ 1996 an das Ende des Fünften Buches in die neuen §§ 611 ff. HGB verschoben. Diese Änderungen sind durch Art. 9 SHR-ReformG grundsätzlich auch in der SVertO vollzogen worden (siehe § 1 Abs. 3 Satz 1, § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, § 41 Nr. 1 SVertO). Allerdings sind offenbar versehentlich nicht alle Tatbestände des § 1 Abs. 4 SVertO in entsprechender Weise angepasst worden (siehe Art. 9 Nr. 1 und 2 SHR-ReformG). Dies ist auch bis heute nicht geschehen, sodass in § 1 Abs. 4 SVertO verschiedentlich weiterhin auf § 486 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 sowie § 487 HGB Bezug genommen wird. Diese Verweisungen laufen allerdings leer. Der Verein regt daher an, § 1 Abs. 4 SVertO so zu fassen, dass zukünftig durchgehend auf die entsprechenden Bestimmungen der §§ 611 ff. HGB verwiesen wird.

Ausgehend von dem zuvor Dargelegten regt der Verein an, die betreffenden Regelungen des § 1 Abs. 4 SVertO wie folgt zu fassen:

(4) Ein Verteilungsverfahren findet statt für

...

3. Ansprüche nach § 612 des Handelsgesetzbuchs

– Anspruchsklasse C –,

...

Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche, für welche die Haftung nach § 611 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches beschränkt werden kann, als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach § 611 Abs. 3 Satz 1 oder nach § 611 Abs. 3 Satz 3 des Handelsgesetzbuches beschränkt werden kann, entstanden, so finden jeweils gesonderte Verteilungsverfahren für diese Ansprüche statt.

¹⁴ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (BGBl. 2013 I S. 831).

e) Der neue § 51 Abs. 3 SVertO

Die Wirkungen der Errichtung eines Fonds nach Art. V ÖIHÜ 1992 werden in Art. VI des Übereinkommens umschrieben. Das Übereinkommen unterscheidet nicht zwischen einer innerstaatlichen und einer internationalen Wirkung der Errichtung des Fonds. Dies nehmen die bisherigen Regelungen des § 51 Abs. 1 und 2 SVertO auf und treffen Regelungen zu den innerdeutschen Wirkungen der Errichtung des Fonds in einem anderen Vertragsstaat des ÖIHÜ 1992. Die entsprechenden Vorschriften des Art. 9 und 10 HNS-Ü 2010 stimmen mit denen des Art. V und VI ÖIHÜ 1992 überein. Damit wären im innerstaatlichen deutschen Recht entsprechende Vorschriften zur internationalen Wirkung der Errichtung eines Fonds nach Maßgabe des HNS-Ü 2010 zu erlassen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die im neuen § 51 Abs. 3 SVertO vorgesehene Erstreckung der Abs. 1 und 2 auf das HNS-Ü 2010 durch eine entsprechende Anwendung des § 51 Abs. 1 und 2 SVertO sinnvoll und richtig.

6. Die Änderungen des HGB

Das Ausführungsgesetz sieht in seinem Art. 4 auch Änderungen des HGB vor. Sie betreffen die Vorschriften der §§ 611 ff. HGB über das Recht zur Beschränkung der Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis, die mit Blick auf die entsprechende Befugnis des Eigentümers des Schiffes in Bezug auf Ansprüche wegen HNS-Schäden nach Art. 9 HNS-Ü 2010 angepasst werden müssen.

a) Der neue § 611 Abs. 2 Satz 2 HGB

Heute heißt es in § 611 Abs. 2 HGB, dass die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 IIS. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden kann. Hierbei handelt es sich um eine Klarstellung mit deklaratorischem Charakter eingangs der §§ 611 ff. HGB, die sich an die entsprechende Bestimmung des § 611 Abs. 1 HGB anschließt.

Der Verein hält es für richtig, in § 611 Abs. 2 HGB als Satz 2 eine entsprechende Bezugnahme auf das HNS-Ü 2010 vorzusehen. Der Verein regt aber an, den Wortlaut des vorgesehenen Satzes 2 an den des bereits vorhandenen Satzes 1 anzupassen und zu wiederum bestimmen:

Die Haftung nach dem HNS-Übereinkommen 2010 vom 30. April 2010 ... kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

b) § 611 Abs. 5 HGB

Die Vorschrift des § 611 Abs. 5 HGB stellt klar, dass ergänzend zu den Bestimmungen des HBÜ 1996 und des ÖIHÜ 1992 (Art. V und VI) die §§ 612 bis 617 HGB gelten. § 611 Abs. 5 HGB müsste folgerichtig noch um eine entsprechende Verweisung auf das HNS-Ü 2010 ergänzt werden:

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens, des Haftungsübereinkommens von 1992 sowie des HNS-Übereinkommens 2010 gelten die §§ 612 bis 617.

c) § 616 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HGB

Nach Art. 4 HBÜ 1996 und ebenso nach Art. V Abs. 2 ÖIHÜ 1992 verlieren die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen diese Befugnis, wenn sie den Schaden durch ein persönliches qualifiziertes Verschulden herbeigeführt haben. Hierzu trifft § 616 HGB weitere Regelungen. Insbesondere befasst sich der Abs. 1 Satz 1 der Vorschrift mit der Frage, auf wessen Verschulden es im Hinblick auf juristische Personen ankommt. In diesem Zusammenhang verweist § 616 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HGB auf Art. 4 HBÜ 1996 und Art. V Abs. 2 ÖIHÜ 1992. Auch diese Aufzählung müsste um eine entsprechende Verweisung auf das HNS-Ü 2010 ergänzt werden:

...

2. **durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1), nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder nach Artikel 9 Absatz 2 des HNS-Übereinkommens 2010 (§ 611 Absatz 2 Satz 2) ausgeschlossen ist.**

d) Der neue § 617 Abs. 1 HGB

§ 617 Abs. 1 HGB enthält in Bezug auf die Errichtung und Verteilung der Fonds nach Art. 11 HBÜ 1996 bzw. Art. V Abs. 3 ÖIHÜ 1992 Verweisungen auf die SVertO. Das Ausführungsgesetz sieht in Art. 4 Nr. 2 folgerichtig eine Ergänzung der Aufzählung des § 617 Abs. 1 HGB um Art. 9 Abs. 3 HNS-Ü 2010 vor. Im Hinblick auf eine einheitliche Formulierung der Vorschrift regt der Verein an, § 617 Abs. 1 HGB etwas anders als im Entwurf und wie folgt zu fassen:

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1), im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2 Satz 1) oder im Sinne des Artikels 9 Absatz 3 des HNS-Übereinkommens 2010 (§ 611 Absatz 2 Satz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

7. Rechtsweg, gerichtliche Zuständigkeiten: § 9 HNSG, § 6 ÖISG

§ 6 Abs. 1 ÖISG stellt klar, dass für bestimmte Ansprüche gegen den Ölfonds bzw. den Zusatzfonds sowie auf den Fonds zustehende Beiträge der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben ist. Darüber hinaus regelt § 6 Abs. 2 ÖISG in Bezug auf Ansprüche auf Ersatz von Öl- bzw. Bunkerölverschmutzungsschäden sowie auf Entschädigung gegen den Ölfonds bzw. den Zusatzfonds eine örtliche Zuständigkeit. Entsprechende Bestimmungen sind für den neuen § 9 Abs. 1 und 2 HNSG vorgesehen. Darüber hinaus sollen in § 9 Abs. 3 HNSG und entsprechend in einen neuen § 6 Abs. 3 ÖISG-E Vorschriften über eine ersatzweise örtliche Zuständigkeit im Hinblick auf Schäden, zu denen es in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gekommen ist, aufgenommen werden.

a) § 9 Abs. 1 HNSG, § 6 Abs. 1 ÖISG

Die vorgesehene Regelung des § 9 Abs. 1 HNSG orientiert sich ersichtlich an dem bereits bestehenden § 6 Abs. 1 ÖISG. Dort ist bestimmt, dass für Streitigkeiten wegen Ansprüchen auf Entschädigung gegen den Ölfonds bzw. den Zusatzfonds sowie für deren Ansprüche auf Beiträge der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben ist. Dies gilt nicht, wie § 6 Abs. 1 ÖISG weiter klarstellt, soweit sich aus Art. 7 Abs. 3 Satz 1 ÖIFÜ 1992 bzw. Art. 7 ÖIFÜProt 2003 etwas anderes ergibt. Gegenstand des § 6 Abs. 1 ÖISG sind damit ausschließlich Ansprüche gegen den Ölfonds bzw. den Zusatzfonds oder von diesen geltend gemachte Ansprüche auf Beiträge. Eine Klarstellung, dass insoweit der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten eröffnet ist, erscheint angesichts des Umstands, dass der Ölfonds bzw. der Zusatzfonds gewissermaßen „künstlich“ auf Grundlage des ÖIFÜ 1992 und des ÖIFÜProt 2003 geschaffen wurde, sinnvoll.

Von dieser Systematik weicht der vorgesehene § 9 Abs. 1 HNSG ab. Auch er eröffnet den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten im Hinblick auf Streitigkeiten wegen der Ansprüche gegen den HNS-Fonds auf Entschädigung nach Art. 14 HNS-Ü 2010 (Satz 1) sowie wegen der Ansprüche des HNS-Fonds auf die Beiträge (Satz 2). Darüber hinaus bezieht sich § 9 Abs. 1 Satz 1 HNSG aber auch auf Streitigkeiten wegen der Ansprüche der Geschädigten auf Schadenersatz nach Art. 7 HNS-Ü 2010 gegen den Eigentümer des Schiffes sowie nach Art. 12 HNS-Ü 2010 gegen den Versicherer. Dies erscheint ohnehin selbstverständlich, sodass eine entsprechende Klarstellung möglicherweise überflüssig und im Hinblick

auf die parallele Regelung in § 6 Abs. 1 ÖISG (die diese Ansprüche nicht nennt) vielleicht eher verwirrend ist. Ausgehend davon könnte § 9 Abs. 1 HNSG wie folgt formuliert werden:

(1) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche auf Entschädigung nach Artikel 14 des HNS-Übereinkommens 2010 sowie wegen der dem HNS-Fonds nach dem HNS-Übereinkommen 2010 zustehenden Beiträge ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben.

b) § 9 Abs. 2 HNSG; § 6 Abs. 2 ÖISG

Der bereits vorhandene § 6 Abs. 2 ÖISG regelt eine (zusätzliche) örtliche Zuständigkeit des Gerichts, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder indem Schutzmaßnahmen ergriffen oder angeordnet worden sind. Eine entsprechende Bestimmung ist auch im neuen § 9 Abs. 2 HNSG vorgesehen. Dabei verzichtet § 9 Abs. 2 HNSG darauf, die betreffenden Ansprüche im Einzelnen zu benennen, wie es in § 6 Abs. 2 ÖISG vorgesehen ist. Vielmehr begnügt sich § 9 Abs. 2 HNSG mit einer Verweisung auf § 9 Abs. 1 Satz 1 HNSG, der sich wiederum auf Ansprüche auf Schadenersatz gegen den Eigentümer des Schiffes sowie dessen Versicherer und auf Entschädigung gegen den HNS-Fonds bezieht. Der Verein hat Bedenken im Hinblick auf die Verwendung der Umschreibung „Verschmutzungsschäden“ in § 9 Abs. 2 HNSG (näher unten d) sowie in Bezug auf die Formulierung, dass „Schutzmaßnahmen ... ergriffen oder angeordnet worden sind“ in § 9 Abs. 2 HNSG und § 6 Abs. 2 ÖISG (näher unten e). Unter diesem Gesichtspunkt regt der Verein an, § 9 Abs. 2 HNSG und ebenso den bereits vorhandenen § 6 Abs. 2 ÖISG etwas abweichend zu formulieren (siehe die Formulierungsvorschläge unten f und g).

c) § 9 Abs. 3 HNSG, § 6 Abs. 3 ÖISG

Das Ausführungsgesetz sieht weiter übereinstimmende Neuregelungen in § 9 Abs. 3 HNSG und § 6 Abs. 3 ÖISG-E vor. Ist, so zukünftig § 9 Abs. 3 HNSG, ein Verschmutzungsschaden in der deutschen AWZ verursacht worden oder sind dort Schutzmaßnahmen im Sinne des Art. 1 Nr. 7 HNS-Ü 2010 ergriffen oder angeordnet worden, besteht ein (Ersatz-) Gerichtsstand in dem Bezirk der Hamburg Port Authority (im Folgenden: HPA), wenn kein anderer Gerichtsstand begründet ist. Eine ganz entsprechende Regelung trifft der neue § 6 Abs. 3 ÖISG-E im Hinblick auf Öl- bzw. Bunkerölverschmutzungsschäden.

§ 9 Abs. 3 HNSG ist durch die Bestimmung des Art. 38 Abs. 1 HNS-Ü 2010 veranlasst, die die (internationale) Zuständigkeit von Gerichten für Ansprüche wegen HNS-Schäden gegen den Eigentümer des Schiffes oder den Versicherer betrifft. Hier wird geregelt, dass im Falle des Eintritts von Schäden insbesondere in der AWZ eines Vertragsstaates (siehe den Verweis auf Art. 3 [b] HNS-Ü 2010) oder wenn Schutzmaßnahmen in der AWZ eines Vertragsstaates getroffen wurden, um Schäden zu verhüten oder einzuschränken, Klagen gegen den Eigentümer des Schiffes bzw. den Versicherer ausschließlich vor den Gerichten des betreffenden Vertragsstaates anhängig gemacht werden können. Dies nimmt § 9 Abs. 3 HNSG auf und bestimmt im Anschluss daran eine örtliche Zuständigkeit.

Eine ganz entsprechende Regelung sieht Art. 2 Nr. 5 des Ausführungsgesetzes auch im neuen § 6 Abs. 3 ÖISG-E für Öl- und Bunkerölverschmutzungsschäden vor, die in der AWZ Deutschlands verursacht wurden. Die Vorschrift geht von Art. IX Abs. 1 Satz 1 ÖIHÜ 1992, Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ aus, die ihrerseits Art. 38 Abs. 1 HNS-Ü 2010 entsprechen. Mit dem neuen § 6 Abs. 3 ÖISG-E wird eine bereits seit längerem bestehende Lücke hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit geschlossen.

Der Verein hat, wie bereits in Bezug auf § 9 Abs. 2 HNSG, Bedenken gegen die Verwendung der Umschreibung „Verschmutzungsschäden“ in § 9 Abs. 3 HNSG (sogleich d). Ebenso regt der Verein an, auch die Formulierung, dass „Schutzmaßnahmen ... ergriffen oder angeordnet worden sind“ in § 9 Abs. 3 HNSG, § 6 Abs. 3 ÖISG-E zu überdenken (unten f und g).

d) Verschmutzungsschäden

§ 6 Abs. 2 ÖISG und ebenso der vorgesehene neue § 6 Abs. 3 ÖISG-E knüpfen an den Eintritt eines „Verschmutzungsschadens“ an. Hier wird die entsprechende Terminologie der Umschreibungen in Art. I Nr. 6 ÖIHÜ 1992, Art. 1 Nr. 9 BunkerölÜ sowie der Art. IX Abs. 1 Satz 1 ÖIHÜ 1992, Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ aufgenommen. In gleicher Weise geht auch § 9 Abs. 2 und 3 HNSG von dem Eintritt eines „Verschmutzungsschadens“ aus. Dies entspricht allerdings nicht Art. 38 Abs. 1 HNS-Ü 2010, wo lediglich von „Schäden“ die Rede ist. Auch die Umschreibung des Art. 1 Nr. 6 HNS-Ü 2010 spricht nur von „Schäden“. Der Verein regt an, in § 9 Abs. 2 und 3 HNSG anstelle der Formulierung „Verschmutzungsschäden“ die Worte „Schäden im Sinne des Art. 1 Nr. 6 des HNS-Übereinkommens 2010“ bzw. „Schäden im Sinne des Art. 1 Nr. 6 (c) des HNS-Übereinkommens 2010“ zu verwenden (unten f und g).

e) Ergreifung oder Anordnung von Schutzmaßnahmen

Die neuen § 9 Abs. 2 und 3 HNSG, § 6 Abs. 3 ÖISG-E sowie bereits heute § 6 Abs. 2 ÖISG knüpfen jeweils an den Umstand an, dass Schutzmaßnahmen „ergriffen oder angeordnet“ worden sind. Dem Verein erscheint es fraglich, ob die Einbeziehung des Tatbestands der bloßen Anordnung von Schutzmaßnahmen den Vorgaben der Übereinkommen entspricht. Dort ist jeweils lediglich davon die Rede, dass Schutzmaßnahmen „ergriffen“ oder „getroffen“ werden; siehe etwa Art. 1 Nr. 7, Art. 3 (d), Art. 38 Abs. 1 HNS-Ü 2010, Art. I Nr. 7, Art. II (b), Art. IX Abs. 1 ÖIHÜ 1992, Art. 1 Nr. 7, Art. 2 (b), Art. 9 Abs. 1 BunkerölÜ.

Dem Verein erscheint es zu weitgehend, im Hinblick auf die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit auch von dem Ort auszugehen, an dem die Durchführung von Schutzmaßnahmen angeordnet wurde. Hier werden gerade keine Maßnahmen der Schadensvermeidung oder -verringering getroffen. Das Merkmal der „Anordnung“ ist zudem geeignet, Unklarheiten hervorzurufen, weil es innerhalb einer „Befehlskette“ möglicherweise mehrere Orte gibt, an dem Weisungen zur Durchführung von Schutzmaßnahmen erteilt wurden. Die Formulierung, dass Schutzmaßnahmen „... ergriffen oder angeordnet worden sind ...“, findet sich seit jeher in § 6 Abs. 2 ÖISG. Aus der Begründung zum ÖISG¹⁵ ergibt sich allerdings nicht, aus welchem Grunde auch an die bloße Anordnung von Schutzmaßnahmen angeknüpft werden sollte. Der Verein schlägt vor, die neuen Vorschriften der § 9 Abs. 2 und 3 HNSG, § 6 Abs. 3 ÖISG-E sowie den bereits vorhandenen § 6 Abs. 2 ÖISG entsprechend anzupassen (siehe unten f und g).

f) § 9 Abs. 2 und 3 HNSG

Ausgehend von den zuvor (b bis e) angestellten Erwägungen regt der Verein daher an, die vorgesehene Vorschrift des § 9 Abs. 2 und 3 HNSG wie folgt zu fassen:

(2) Für Streitigkeiten wegen der in Abs. 1 Satz 1 genannten Ansprüche ist auch das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Schaden im Sinne des Artikels 1 Nummer 6 Buchstabe a bis c eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel 1 Nummer 7 des HNS-Übereinkommens 2010 ergriffen worden sind.

(3) Ist der Schaden im Sinne des Artikels 1 Nummer 6 Buchstabe c des HNS-Übereinkommens 2010 in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland verursacht worden oder sind dort Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel 1 Nummer 7 des HNS-Übereinkommens 2010 ergriffen worden und ist ein

¹⁵ Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Gesetzes über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe (Ölschadengesetz – ÖISG) (BT-Drs. 11/1108, S. 8 bis 14) S. 12 (vor „Zu § 7“).

anderer Gerichtsstand nicht begründet, so ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat.

g) § 6 Abs. 2 ÖISG, § 6 Abs. 3 ÖISG-E

Wiederum ausgehend von den oben (siehe b bis e) angestellten Erwägungen und mit Blick auf die zuvor (unter f) erarbeiteten Vorschläge für die Formulierung des § 9 Abs. 2 und 3 HNSG sowie zur Vereinheitlichung der Verwendung der Abkürzung „Nr.“ anstelle von „Nummer“ regt der Verein an, § 6 Abs. 2 ÖISG und § 6 Abs. 3 ÖISG-E wie folgt zu fassen:

(2) Für Streitigkeiten wegen der Ansprüche ...

ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis oder der Verschmutzungsschaden eingetreten ist oder Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder Artikel 1 Nr. 9 des Bunkeröl-Übereinkommens ergriffen worden sind.

(3) Ist der Verschmutzungsschaden in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland verursacht worden oder sind dort Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel I Nr. 7 des Haftungsübereinkommens von 1992 oder Artikel 1 Nr. 7 des Bunkeröl-Übereinkommens ergriffen worden und ist ein anderer Gerichtsstand nicht begründet, so ist das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk die Hamburg Port Authority ihren Sitz hat.

8. Die Verbesserung der Rechtsstellung der Gläubiger von Ansprüchen wegen HNS-Schäden

Das Inkrafttreten des HNS-Ü 2010 für Deutschland sowie dessen innerstaatliche Umsetzung verbessert die Rechtsstellung der geschädigten Gläubiger von Ansprüchen wegen HNS-Schäden. Zugunsten der Geschädigten wirkt sich zunächst aus, dass Ansprüche wegen HNS-Schäden (gegen den Eigentümer des Schiffes, gegen den Versicherer sowie gegen den HNS-Fonds) unter relativ leichten Voraussetzungen begründet sind. Die wesentliche Folge des erweiterten HNS-Haftungsregimes ist allerdings, dass die Ansprüche der Geschädigten wegen HNS-Schäden aus einem Ereignis in einem besonders weitgehenden Umfang gesichert sind. Bis in Höhe des jeweiligen HNS-Höchstbetrages muss der Eigentümer des Schiffes für den Schaden einstehen. Die Ansprüche der Geschädigten sind aufgrund der Versicherung, die der Eigentümer vorzuhalten verpflichtet ist, für den Fall geschützt, dass der Eigentümer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Eine zusätzliche Verbesserung ergibt sich aufgrund des Direktanspruchs der Geschädigten gegen den Versicherer des Eigentümers, und darüber hinaus haftet den Geschädigten der HNS-Fonds bis zu einem Höchstbetrag von 250 Millionen SZR.

Im Vergleich dazu fallen nach der aktuellen Rechtslage Ansprüche wegen HNS-Personenschäden bzw. HNS-Verschmutzungs- und HNS-Sachschäden als einfache Seeforderungen unter den allgemeinen Personenschaden- bzw. Sachschadens-Höchstbetrag des Art. 6 (a) bzw. (b) HBÜ 1996. Die durch HNS Geschädigten müssen sich den Höchstbetrag mit Gläubigern anderer Ansprüche wegen Personen- bzw. Sachschäden teilen. Zwar besteht auf Grundlage der Richtlinie 2009/20¹⁶ sowie nach §§ 2 und 3 SeeVersNachwG¹⁷ eine Pflicht des eingetragenen Eigentümers, seine Haftung für Seeforderungen aus einem Ereignis bis in Höhe der für das Schiff maßgeblichen Höchstbeträge zu versichern. Allerdings ist kein Direktanspruch der Geschädigten gegen den Versicherer begründet.

¹⁶ Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. 2009 Nr. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 128).

¹⁷ Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt (Seeversicherungsnachweisgesetz – SeeVersNachwG) vom 4. Juni 2013 (BGBl. 2013 I S. 1471, 1474), zuletzt geändert durch Art. 34 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. 2019 I S. 1626).

Mit Inkrafttreten des HNS-Übereinkommens für Deutschland ähnelt die Situation bei der seerechtlichen Haftungsbeschränkung der Rechtslage in der Binnenschifffahrt, wo es bereits seit 1999 einen zusätzlichen Gefahrgut-Höchstbetrag gibt (siehe § 5h BinSchG¹⁸). Jedoch besteht dort weder eine Versicherungspflicht noch ein Direktanspruch. Ebenso fehlt es an einer Einrichtung wie dem HNS-Fonds, der weitere Mittel zur Verfügung stellt.

9. Abschließende Anmerkungen

Für die von der gesetzlichen Haftung und Versicherungspflicht in Bezug auf HNS-Schäden betroffenen Unternehmen der Schifffahrt ist von besonderer Bedeutung, dass die regulatorischen Neuerungen nicht zu unangemessenen Wettbewerbsnachteilen führen. Deshalb ist es zu begrüßen, wenn Deutschland als Mitgliedstaat der Europäischen Union gemeinsam mit den europäischen Partnern seinen Beitrag zum Inkrafttreten einer international einheitlichen Regelung leistet. Um Wettbewerbsverzerrungen möglichst effektiv zu vermeiden, sollte besonderer Wert auf die praktische Umsetzung des Art. 12 Abs. 11 des HNS-Ü 2010 gelegt werden, wonach jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicherstellt, dass für jedes Schiff, das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt oder das einen vor der Küste innerhalb seines Küstenmeeres gelegenen Umschlagplatz anläuft oder verlässt, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in der in Art. 12 Abs. 1 festgelegten Höhe besteht. Der Vollzug von § 1 Abs. 3 HNSG ist daher von zentraler Bedeutung. Deutschland sollte sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass auch in den übrigen Mitgliedstaaten streng auf die Einhaltung dieser Vorgaben geachtet wird.

Sollten zu den Erwägungen bzw. Vorschlägen des Vereins Bedarf für eine Rücksprache bestehen, so steht der Verein jederzeit sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT



Tilo Wallrabenstein
(Geschäftsführer)

¹⁸ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 20. Mai 1898 (RGBl. 1898, 868), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. 2016 I S. 1578).