

Die Haftung aus Zusammenstößen unter Beteiligung unbemannter Schiffe

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA

Die Ausgangslage

- Zusammenstoß zwischen
 - einem bemannten (normalen) Schiff und einem unbemannten Schiff oder
 - zwischen zwei unbemannten Schiffen
- es kommt zu Schäden an einem oder an allen bemannten wie unbemannten Schiffen
- das unbemannte Schiff
 - wird ferngesteuert
 - fährt vollständig autonom

Die Haftung aus Zusammenstößen im Überblick

- Sonderregeln für die Haftung aus dem Zusammenstoß von Schiffen
 - im Folgenden: nur Seeschiffe
- es gelten
 - die Bestimmungen des ZusÜSee
 - insbesondere müssen alle beteiligten Schiffe einem Vertragsstaat zugehören (Art. 12 S. 1)
 - ansonsten (bei Anwendbarkeit deutschen Sachrechts) die §§ 570 ff., 606 ff. HGB
 - das anwendbare Sachrecht ermittelt sich anhand der Tatbestände des Art. 4 Rom II Verordnung
 - die §§ 570 ff. HGB gelten unmittelbar nur für Erwerbsschiffe, über Art. 7 Abs. 1 Nr. 2 EGHGB auch für Nichterwerbsschiffe

Die Haftung aus Zusammenstößen im Überblick

- zentrales Merkmal der Bestimmungen des ZusÜSee bzw. der §§ 570 ff. HGB:
Zusammenstoß von Schiffen
 - jede körperliche Berührung mindestens zweier Schiffe
 - in Fahrt oder nicht (Ankerlieger, Art. 2 Abs. 2 ZusÜSee)
 - Berührung von Teilen der Schiffe: Lade-, Löscheinrichtungen; Mast; Ankerkette
 - Fernschädigung (Art. 13 ZusÜSee, § 572 HGB)
 - Schadenszufügung „... durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrtsregel ...“

Die Haftung aus Zusammenstößen im Überblick – Verschulden

- zentrales Merkmal: Verschulden als Grundlage der Haftung
 - historischer Zweck des ZusÜSee: Festschreibung des Verschuldensprinzips
- die Grundsätze der Haftung (Art. 2 bis 4 ZusÜSee, §§ 570, 571 Abs. 1 HGB)
 - alleiniges Verschulden „eines Schiffes“: alleinige Haftung für alle Schäden
 - Mitverschulden aller beteiligten Schiffe: anteilige Haftung
 - kein Verschulden irgendeines Schiffes: jedes Schiff trägt seinen Schaden selbst
- Verschulden „des Schiffes“ (siehe § 570 S. 2 HGB) – Verschulden der Besatzung (§ 478 HGB), des an Bord tätigen Lotsen (siehe § 480 S. 1 HGB) und des Reeders (§ 476 HGB) bzw. des Ausrüsters (§ 477 HGB)

Die Beteiligung unbemannter Fahrzeuge – die Einordnung als “Schiff”

- die Vorschriften über die Haftung aus Zusammenstößen setzen voraus, dass Schiffe beteiligt sind
 - keine Umschreibung im ZusÜSee oder den §§ 570 ff. HGB
- maßgeblich daher: die Grundsätze des BGH (1951)

„... ein schwimmfähiger Hohlkörper nicht ganz unbedeutender Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen“
- das wesentliche Merkmal: Fortbewegung zum Zwecke des „Tragens“ von Personen oder Sachen

Die Beteiligung unbemannter Fahrzeuge – die Einordnung als “Schiff”

- das wesentliche Merkmal: die Fortbewegung zum Zwecke des „Tragens“ von Personen oder Sachen
 - die „Sachen“ dürfen nicht bereits Bestandteil oder Zubehör des „Schiffes“ sein
 - sie müssen einem anderen Zweck als dem Betrieb des Schiffes dienen
- keine Schiffe sind daher etwa Fahrzeuge
 - die lediglich eine Kamera oder sonstige Sensoren „an Bord“ haben oder
 - die zu Versuchszwecken betrieben werden
 - RoboShip der Bundesmarine
- die Schiffseigenschaft geht nicht verloren, wenn sich gerade keine Personen oder Sachen an Bord befinden

Die Beteiligung unbemannter Schiffe – der Anwendungsbereich des ZusÜSee

- das unbemannte Schiff muss einem Vertragsstaat zugehören (Art. 12 Abs. 1 S. 1) – insbesondere die Flagge eines Vertragsstaates führen
- das unbemannte Schiff darf kein Kriegs- oder Staatsschiff sein (Art. 11)
 - RoboShip der Bundesmarine
- keine Unterscheidung zwischen gewerblich und nicht-gewerblich betriebenen Schiffen

Die Beteiligung unbemannter Schiffe – der Anwendungsbereich der §§ 570 ff. HGB

- §§ 570 ff. HGB
 - deutsches Sachrecht muss zur Anwendung gelangen (Art. 4 Rom II Verordnung)
 - das unbemannte Schiff muss grundsätzlich zum Zwecke des Erwerbs durch die Seefahrt betrieben werden (siehe § 476 HGB)
 - die §§ 570 ff. HGB gelten aber auch für Nichterwerbsschiffe (Art. 7 Abs. 1 Nr. 2 EGHGB), einschließlich Staats- und Kriegsschiffe
 - Roboship der Bundesmarine

Zwischenergebnis

- das ZusÜSee bzw. die §§ 570 ff. HGB kommen im Falle eines Zusammenstoßes unter Beteiligung unbemannter Schiffe im Grundsatz zur Anwendung
- dies gilt für ferngesteuerte wie für autonome Schiffe

Der “Entsprechungs-” Ansatz bei ferngesteuerten Schiffen

- verbreitete Erwägung
 - das Schiffsführungspersonal an Land ist Personen mit entsprechenden Funktionen an Bord gleichzustellen
 - die landseitigen Einrichtungen zur Schiffsführung sind quasi die „ausgelagerte“ Brücke des Schiffes
 - siehe § 1 S. 3 LuftVG:

Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte *einschließlich ihrer Kontrollstation*,
...
 - ist dies sachgerecht?
- keine Anwendbarkeit bei autonomen Schiffen

Die Beteiligung unbemannter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- sowohl das ZusÜSee als auch die §§ 570 ff. HGB knüpfen im Hinblick auf die Haftung maßgeblich an das (Mit-) Verschulden an
 - siehe § 570 S. 2 HGB – Verschulden der Besatzung (§ 478 HGB), des an Bord tätigen Lotsen (siehe § 480 S. 1 HGB) und des Reeders (§ 476 HGB) bzw. des Ausrüsters (§ 477 HGB)

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- ferngesteuerte Schiffe
- Herbeiführung des Zusammenstoßes durch Verschulden des „Führers“ des ferngesteuerten Schiffes bei dessen Führung
 - im Grundsatz unproblematisch: Haftung nach dem ZusÜSee – hier ist nur von einem Verschulden „des Schiffes“ die Rede
 - anders §§ 570 ff. HGB: der Führer gehört weder zur Besatzung des Schiffes noch ist er ein an Bord tätiger Lotse (siehe § 570 S. 2 HGB)
 - aber: analoge Anwendung, Entsprechungs-Ansatz, Gleichstellung mit der Besatzung an Bord

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- schuldhaft schlechte Organisation des landseitigen Schiffsführungsbetriebs bei ferngesteuerten Schiffen
 - etwa unzureichende Qualifikation, Einweisung und Instruktion des Personals, Einhaltung von Ruhezeiten
 - ZusÜSee (Verschulden des Schiffes), §§ 570 ff. HGB:
 - Fehler auf der Führungsebene „Kapitän“ – analoge Anwendung, Entsprechungs-Ansatz, Gleichstellung mit Kapitän an Bord
 - ggf. schuldhaftes Verhalten des Reeders oder seiner Repräsentanten

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- Ausfall/Fehlfunktion von Einrichtungen an Bord des ferngesteuerten Schiffes
 - Einrichtungen, die gleichermaßen auf bemannten Schiffen vorhanden sind
 - Ruder, Maschinenanlage, Blackout
 - Einrichtungen, die gerade der „ferngesteuerten Schiffsführung“ dienen
 - Sensoren, Datenverarbeitung an Bord, Versendung von Daten
 - Empfang von Daten, Weitergabe an Steuerungseinrichtungen
- das Verschulden beurteilt sich nach den hergebrachten Grundsätzen
 - das Schiff haftet nicht automatisch für jede Störung, aber umfassende Pflicht zur Entlastung (sekundäre Darlegungs- und Beweislast) – sorgfältige Wartung und Prüfung der Einrichtungen

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- korrespondierend Ausfall/Fehlfunktion von Einrichtungen des Reeders an Land, die der Fernsteuerung des Schiffes dienen
 - Entgegennahme und technische Auswertung von Daten der Sensoren des Schiffes
 - Absetzen von Steuerbefehlen
- Entsprechungs-Ansatz, die Landeinrichtung ist die dorthin verlagerte Brücke des Schiffes
- gleiche Grundsätze wie für Ausfall/Fehlfunktion von Einrichtungen des Schiffes
 - das Schiff haftet nicht automatisch für jede Störung, aber umfassende Pflicht zur Entlastung (sekundäre Darlegungs- und Beweislast) – sorgfältige Wartung und Prüfung der Einrichtungen

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- Herbeiführung des Zusammenstoßes durch Verschulden eines Lotsen
- praktische Durchführung einer Lotsenberatung? „an Bord“ bzw. „nicht an Bord“ tätig?
- die Haftung
 - ZusÜSee: Verschulden „des Schiffes“
 - Haftung auch im Falle des Verschuldens eines Lotsen (ausdrücklich Art. 5)
 - keine Unterscheidung zwischen an Bord und nicht an Bord tätigen Lotsen
 - § 570 S. 2 HGB erwähnt ausdrücklich nur den an Bord tätigen Lotsen
 - bei einem ferngesteuerten Schiff wird der Lotse nicht an Bord tätig – keine Haftung

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – die Frage des Verschuldens

- Ausfall/Fehlfunktion von Netzen zur Datenübertragung Schiff/Land/Schiff
 - z.B. Kabel, Funkstrecken, Satelliten
- hier wohl grundsätzlich keine Einstandspflicht „des Schiffes“ bzw. des Reeders (§ 570 S. 2 HGB) – sofern kein eigenes (Auswahl- etc.) Verschulden in Betracht kommt
- anders aber etwa Art. 40 S. 2 CIM 1999, Art. 51 S. 2 CIV 1999:

Die Betreiber der Infrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

Die Beteiligung ferngesteuerter Schiffe am Zusammenstoß – Zwischenergebnis

- grundsätzlich beurteilt sich bei ferngesteuerten Schiffen die Frage des Verschuldens der Besatzung und des Reeders in ganz ähnlicher Weise wie bei bemannten Schiffen
 - Entsprechungs-Gedanke: der fernsteuernde „Schiffsführer“ ist als Besatzung anzusehen – an Land verlagerte Brücke und Brückeneinrichtungen des Schiffes
 - Ausnahmen:
 - keine Haftung nach §§ 570 ff. HGB für den (nie an Bord tätigen) Lotsen
 - keine Haftung für Ausfall/Fehlfunktion von Kommunikationsnetzen Schiff/Land/Schiff
 - ist das angemessen?

Die Beteiligung autonom fahrender Schiffe am Zusammenstoß

- im Normalbetrieb kein Personal, weder an Bord noch an Land
- Ausfall/Fehlfunktion von Einrichtungen an Bord des Schiffes
 - Ruder, Maschinenanlage, Blackout, Ausfall von Steuerungshardware
- das Verschulden beurteilt sich nach den hergebrachten Grundsätzen
 - das Schiff haftet nicht automatisch für jede Störung, aber umfassende Pflicht zur Entlastung (sekundäre Darlegungs- und Beweislast) – sorgfältige Wartung und Prüfung der Einrichtungen

Die Beteiligung autonom fahrender Schiffe am Zusammenstoß

- im Normalbetrieb ist kein Personal tätig, weder an Bord noch an Land
- aber: im Falle von Störungen wird Personal alarmiert
 - hier ist nach den Umständen Raum für ein Verschulden
 - das Personal reagiert nicht, verspätet oder falsch
 - die Reaktion auf Alarme ist fehlerhaft organisiert
 - das alarmierte Personal ist ggf. der Schiffsbesatzung gleichzustellen (Entsprechungs-Gedanke)

Die Beteiligung autonom fahrender Schiffe am Zusammenstoß

- Fall der fehlerhaften Programmierung – Verschulden des „Programmiers“ – für den Reeder nicht erkennbar
 - Haftung für Auswahl-, Überwachungs- etc. Verschulden des Reeders
 - keine Zurechnung des Verschuldens des „Programmiers“
 - ähnlich wie bei Werften, Reparaturbetrieben etc.
 - im Übrigen: kein Verschulden des Schiffes bzw. Reeders, keine Haftung für den Schaden
 - möglicherweise Einstandspflicht unter dem Gesichtspunkt der Produkthaftung

Die Beteiligung autonom fahrender Schiffe am Zusammenstoß – Zwischenergebnis

- geht der Zusammenstoß auf eine fehlerhafte Programmierung zurück, ist auf Grundlage des heute geltenden Rechts (Verschuldensprinzip) häufig keine Haftung begründet
- das ist nicht angemessen
- Einführung einer verschuldensunabhängigen Einstandspflicht des Reeders (Gefährdungshaftung)

Die Beteiligung unbemannter Schiffe am Zusammenstoß – Fazit

- völkerrechtlich und korrespondierend innerstaatlich ist das Verschuldensprinzip festgeschrieben
- bei ferngesteuerten Schiffen kommt man in Anwendung des Entsprechungs-Ansatzes zu weitgehend sachgerechten Ergebnissen
 - Ausnahme: Ausfall/Fehlfunktionen von Netzen
- bei autonomen Schiffen
 - kann in manchen Fällen der Entsprechungs-Gedanke zum Tragen kommen
 - besteht eine nicht angemessene Haftungslücke im Hinblick auf eine fehlerhafte Programmierung – Einführung einer Gefährdungshaftung

Die Haftung aus Zusammenstößen unter Beteiligung unbemannter Schiffe

Dr. Klaus Ramming



LEBUHN &
PUCHTA