

DABELSTEIN & PASSEHL

Hamburg  Leer



DIE HAFTUNG DES REEDERS EINES UNBEMANNTEN SCHIFFES

Prof. Dr. Dieter Schwampe

Szenarien

Fallgruppe I: Ferngesteuerte Schiffe

Das Schiff kommt von der vorgesehenen Route ab, weil

- (1) der *Remote Controller* einen Fehler macht
- (2) im Fernsteuerungssystem ein Fehler (Bug) vorhanden ist
- (3) der (Internet-) Kontakt zum Schiff abbricht
- (4) im Wege eines Cyberangriffs Dritte Kontrolle über das Schiff bekommen

Szenarien

Fallgruppe II: Autonome Schiffe

Das Schiff kommt von der vorgesehenen Route ab, weil

- (1) im autonomen Steuerungssystem ein Fehler (Bug) vorliegt
- (2) das autonome Steuerungssystem eine bestimmte Konstellation nicht erfasst und das System deshalb nicht angemessen reagiert
- (3) im Wege eines Cyberangriffs Dritte Kontrolle über das Schiff bekommen

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 823 BGB - Schadensersatzpflicht

(1) Wer **vorsätzlich oder fahrlässig** das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Fallgruppe I:

Bei (1) bis (3) regelmäßig kein Verschulden des Reeders, Ausnahme bei (1), wenn Organisationsverschulden vorliegt, das ursächlich für den Fehler des *Remote Controllers* ist

Bei (4) Verschulden denkbar, wenn der Reeder keinen hinreichenden Schutz seiner Systeme unterhalten hat

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 823 BGB - Schadensersatzpflicht

(1) Wer **vorsätzlich oder fahrlässig** das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Fallgruppe II:

Bei (1) und (2) regelmäßig kein Verschulden des Reeders

Bei (3) Verschulden denkbar, wenn der Reeder keinen hinreichenden Schutz seiner Systeme unterhalten hat

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 831 BGB - Haftung für den Verrichtungsgehilfen

(1) Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht **tritt nicht ein**, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung **die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet** oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Fallgruppe I:

- (1) Fehler des *Remote Controllers*: Haftung, aber Entlastungsmöglichkeit
- (2) Bug im Fernsteuerungssystem: Keine Haftung, denn Hersteller ist nicht Verrichtungsgehilfe
- (3) Abbruch der Internetverbindung: ebenso
- (4) Cyberangriff: § 831 BGB nicht einschlägig

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 831 BGB - Haftung für den Verrichtungsgehilfen

(1) Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht **tritt nicht ein**, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung **die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet** oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Fallgruppe II:

- (1) Bug im System: Keine Haftung, denn Hersteller ist nicht Verrichtungsgehilfe
- (2) Unvollständiges System: ebenso
- (3) Cyberangriff: § 831 BGB nicht einschlägig

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 480 HGB Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich **ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse** in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

§ 478 Schiffsbesatzung

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft sowie allen sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt sind oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind.

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 480 HGB Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich **ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse** in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

Fallgruppe I:

- (1) Fehler des *Remote Controllers*: Keine Haftung, wenn *Remote Controller* nicht Mitglied der Schiffsbesatzung ist
- (2) - (4) § 480 HGB nicht einschlägig

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 480 HGB Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich **ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse** in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

Fallgruppe II:

(1) - (4) § 480 HGB nicht einschlägig

Gesetzliche Haftung des Reeders

§ 611 HGB / LLMC Haftung

Haftungsbeschränkung in Abhängigkeit von der Vermessung des Schiffes

Unbeschränkte Haftung bei Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder Leichtfertigkeit und Bewusstsein, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde

- § 823 BGB: unbeschränkte Haftung denkbar
- § 831 BGB: ohne Exkulpation: denkbar, aber extrem unwahrscheinlich
- § 480 HGB: nur beschränkte Haftung, da Beschränkung nur durch eigenes Verschulden des Reeders durchbrochen

Zwischenergebnis

- Haftung gem. § 823 BGB regelmäßig nur bei Cyberangriffen
- Haftung nach § 831 BGB
 - bei ferngesteuerten Schiffen bei Fehlern des *Remote Controllers* grundsätzlich denkbar, aber wohl meist Exkulpation möglich.
 - bei autonomen Schiffen nicht einschlägig
- Haftung nach § 480 HGB
 - bei ferngesteuerten Schiffen bei Fehlern des *Remote Controllers* nur dann möglich, wenn dieser als Mitglied der Schiffsbesatzung angesehen würde
 - bei autonomen Schiffen nicht einschlägig
- Haftung in aller Regel nur beschränkt

Folge: In vielen Fällen wird der Geschädigte keinen Anspruch gegen den Reeder haben

Ist das hinnehmbar, oder benötigen wir neue Regelungen?

Lösungsansätze

- Gefährdungshaftung?
- Mit Ausschluss für höhere Gewalt?
- Unbeschränkte Gefährdungshaftung?
- Gefährdungshaftung mit Versicherungspflicht für beschränkte Haftung?
- Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer?
- Verlust der Haftungsbeschränkung bei Fehlen der Versicherung?

Gesetzliche Gefährdungshaftungstatbestände - Tierhalter

§ 833 BGB Haftung des Tierhalters

Wird durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

- Auch bei höherer Gewalt
- Unbeschränkt
- Keine Versicherungspflicht

Gesetzliche Gefährdungshaftungstatbestände - Umweltschäden

§ 1 UmweltHG Anlagenhaftung bei Umwelteinwirkungen

Wird durch eine Umwelteinwirkung, die von einer im Anhang 1 genannten Anlage ausgeht, jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Inhaber der Anlage verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

§ 4 UmweltHG Ausschluss der Haftung

Die Ersatzpflicht besteht nicht, soweit der Schaden durch höhere Gewalt verursacht wurde.

- Ursachenvermutung
- Ausschluss für höherer Gewalt
- Bei bestimmungsgemäßem Betrieb keine Haftung für unwesentliche oder zumutbare Sachschäden
- Haftungsbeschränkung für Personen und Sachschäden auf je EUR 85 Mio.
- Versicherungspflicht (oder andere Deckungsvorsorge)
- Bei Absicherung durch Versicherung: Direktanspruch

Gesetzliche Gefährdungshaftungstatbestände - Kraftfahrzeuge

§ 7 StVG Haftung des Halters

(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.

- Ausschluss für höherer Gewalt
- Haftungsbeschränkung für Personenschäden EUR 5 Mio., für Sachschäden auf EUR 1 Mio., bei „*Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion*“ EUR 2 Mio.
- Versicherungspflicht
- Direktanspruch

Gesetzliche Gefährdungshaftungstatbestände - Eisenbahnen

§ 1 HaftpflG

(1) Wird bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist.

- Ausschluss für höherer Gewalt
- Unbeschränkte Haftung für Personenschäden; für Sachschäden zulässig gegenüber juristischen Personen des öffentlichen Rechts, öffentlich-rechtlichen Sondervermögen oder Kaufleuten im Rahmen eines zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehörenden Vertrages
- Versicherungspflicht
- Direktanspruch

Gefährdungshaftung - Luftfahrzeuge

§ 33 (1) LuftVG

Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

- Kein Ausschluss für höherer Gewalt
- Haftungsbeschränkung in Anhängigkeit vom Abfluggewicht bis zu SDR 700 Mio.
- Versicherungspflicht
- Direktanspruch

Verlust der Haftungsbeschränkung bei nicht ausreichendem Versicherungsschutz

Ziff. 28 ADSp 2017 Haftungsversicherung des Spediteurs

28.3 Der Spediteur darf sich gegenüber dem Auftraggeber auf die Haftungsbestimmungen der ADSp nur berufen, wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Versicherungsschutz vorhält.

Ich bitte Sie zur Abstimmung:

- Gefährdungshaftung?
- Mit Ausschluss für höhere Gewalt?
- Unbeschränkte Gefährdungshaftung?
- Gefährdungshaftung mit Versicherungspflicht für beschränkte Haftung?
- Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer?
- Verlust der Haftungsbeschränkung bei Fehlen der Versicherung?

Strikte Haftung, Pflichtversicherung und Direktanspruch

Aspekte:

- Nationale Regelung – nur Schiffe in deutschen Schiffsregistern?
 - „Vertreibt“ Schiffe ins Ausland
 - Nationale Regelung – nur Schiffe, die von Deutschland aus betrieben werden?
 - „Vertreibt“ deutsche Reeder ins Ausland
 - Nationale Regelung – alle Schiffe, die deutsche Häfen anlaufen?
 - „Vertreibt“ die internationale Schifffahrt aus deutschen Häfen hin zu den europäischen Konkurrenzhäfen
- Einzig sinnvolle Lösung: allgemeingültige, mindestens aber EU-weite Regelung?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit