

Presse – Information

Arbeitskreis VIII - Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?

- Ist die Verschuldenshaftung des Reeders beim Betrieb eines Schiffes noch zeitgemäß?
- Verschärfte Haftung für Drittschäden gegenüber Passagier- und Frachtschäden?
- Empfehlen sich nationale oder völkerrechtliche Regelungen?

Leitung **Kirsten Truscello**, Leiterin des Referates Recht der Seeschifffahrt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bonn

Referent **Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest**, Professor für Bürgerliches Recht sowie Handelsrecht einschließlich Seehandelsrecht, Universität Hamburg

Referent **Siegbert Antonius**, stellvertretender Leiter des Dezernates Strompolizei und Schiffsunfälle bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn

Referent **Prof. Dr. Dieter Schwampe**, Rechtsanwalt ARNECKE SIBETH DABELSTEIN Partnerschaftsgesellschaft mbB, Hamburg

<i>In Kürze: Sollte die Haftung des Reeders für Drittschäden verschärft werden?</i>
--

Im Einzelnen:

Der Reeder haftet bei Schiffsunfällen für Drittschäden nach geltendem deutschem Recht grundsätzlich nur für Verschulden. Bei einem Schiffsunfall muss der Geschädigte daher in der Regel den Nachweis über ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung bzw. des Reeders führen. Bei Unfällen im Luft-, Eisenbahn- und Straßenverkehr ist das im deutschen Recht anders. Hier gilt eine Gefährdungshaftung.

Die Schadenshaftung des Reeders ist wegen der Bedeutung der Schifffahrt als globales Transportmedium für viele Fallkonstellationen in internationalen Übereinkommen geregelt. Für Spezialbereiche, die insbesondere die Haftung für Ölschäden im weiten Sinne betreffen, sind hier Haftungsmodelle vorgesehen, die einer Gefährdungshaftung entsprechen. In bestimmten Fällen bleibt es bei Drittschäden – dazu zählen z.B. Schäden an Hafen- oder Schleusenanlagen oder Schäden an anderen Schiffen – aber bei der (auch) im deutschen Recht vorgesehenen Verschuldenshaftung. In der Rechtsprechung wurden für diese Fälle zwar Beweislastregeln entwickelt, nach denen in einer Reihe von typischen Geschehensabläufen der Beweis des ersten Anscheins zugunsten des Geschädigten streitet. Aber es greift keine gesetzliche Vermutung des Verschuldens.

Der Arbeitskreis VIII wird diesen Befund unter anderem durch Vergleich mit der Rechtslage bei den anderen Verkehrsträgern, aber auch mit anderen Rechtsordnungen, mit denen das deutsche Recht im Wettbewerb steht, kritisch beleuchten und die Gründe für die geltende Rechtslage herausarbeiten. Die Teilnehmer werden diskutieren, ob Änderungen des deutschen bzw. des internationalen Rechts zur Verschärfung der Reederhaftung angestoßen werden sollten. Dabei werden auch die wirtschaftlichen Folgen möglicher Änderungen im Fokus stehen.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 1

Kurzfassung des Referats

Die Haftung des Reeders für Drittschäden – de lege lata und de lege ferenda

Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest

Professor für Bürgerliches Recht sowie Handelsrecht einschließlich Seehandelsrecht,
Universität Hamburg

Im Schienen-, Straßen- und Lufttransport haften die Eigner von Fahrzeugen seit langem verschuldensunabhängig für Drittschäden. Dagegen unterwerfen die allgemeinen Regeln den Reeder eines Schiffs lediglich einer Verschuldenshaftung. Gleichwohl sollte das geltende Recht nur punktuell verändert werden.

Aufgrund internationaler Vorgaben haften Schiffseigner nämlich schon heute partiell verschuldensunabhängig, etwa für Ölverschmutzungsschäden. Internationale Übereinkommen schreiben die Gefährdungshaftung allerdings nicht einheitlich vor, sondern nur, soweit Unfälle große Schäden für die Umwelt hervorrufen können. Schiffskollisionen bleiben daher nach den internationalen Zusammenstoßübereinkommen der Verschuldenshaftung unterworfen. Würde man im deutschen Recht eine Gefährdungshaftung einführen, würde diese nicht für die Kollision von Schiffen gelten, sofern nicht auch die Zusammenstoßübereinkommen geändert werden.

Allerdings ist fraglich, ob die Gründe, die im Land- oder Lufttransport zur Einführung einer allgemeinen Gefährdungshaftung geführt haben, auch für Schiffe greifen. Die Gefährdungshaftung ist der richtige Haftungsmaßstab, wenn Fremdschädigungen die Regel sind. Im Schiffsverkehr geht es aber vornehmlich um „wechselseitige Gefährdungen“, da Schiffe oftmals andere Schiffe schädigen. Schädigungen an ortsfesten Anlagen der Seewirtschaft können ebenfalls der Risikosphäre des Schiffsverkehrs zugerechnet werden, so dass der Gedanke des Drittschutzes eine allgemeine Umstellung des Haftungsmaßstabs nicht erfordert. Zudem ist das Gefährdungspotenzial von Schiffen sehr umgebungsabhängig und die Betriebsgefahr von Sportbooten im Regelfall viel geringer als von gewerblich genutzten Schiffen.

Betreiber ortsfester Anlagen haben aber die Möglichkeit im Wege der vertraglichen Absprache oder über eine Rechtsverordnung/Satzung festzulegen, dass eine Hafenanlage oder eine Schleuse nur benutzt werden darf, wenn verschuldensunabhängig für Schäden an ortsfesten Anlagen gehaftet wird. Handlungsbedarf für eine Stärkung der Gefährdungshaftung wird zudem entstehen, wenn „ferngesteuerte“ oder sogar vollautonom fahrende Schiffe eingeführt werden, und ggf. darüber hinaus, um Schutzlücken bei der HNS-Haftung zu schließen. Bei der Regulierung dieser Fragen sollten nationale Alleingänge möglichst vermieden werden. Vielmehr müssen Lösungen auf europäischer bzw. internationaler Ebene gefunden werden.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 2

Kurzfassung des Referats

Sollte es eine Gefährdungshaftung in der Schifffahrt geben?
Die Sicht aus der Praxis einer Schifffahrtsbehörde

Siegbert Antonius

Oberregierungsrat, stellvertretender Leiter Dezernat Strompolizei und Schiffsunfälle bei der
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) gehört zum Ressort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Sie ist für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen zuständig. Hierzu gehören die großen Flüsse und Kanäle Deutschlands sowie Nord- und Ostsee, soweit sie deutsches Hoheitsgebiet sind. In die Zuständigkeit der GDWS fällt auch die Geltendmachung von Kosten, die durch Maßnahmen des Havariekommandos in Cuxhaven bei großen Schiffshavarien im Rahmen sogenannter komplexer Schadenslagen anfallen.

Aus der Sicht des zuständigen Rechtsdezernats der GDWS würde die Einführung einer Gefährdungshaftung die Verfolgung von Schadensersatzansprüchen der Behörde bei Havarien erheblich verbessern. Hervorzuheben ist hierbei vor allem die Fallgruppe der Beschädigungen von Schleusen und anderen Anlagen der Wasserstraße durch Schiffe. In diesen Fällen muss die Behörde bislang auf die Anspruchsgrundlage des § 823 BGB zurückgreifen. Das bedeutet, dass ein Verschulden der Schiffsbesatzung erforderlich ist, für das die Reederei einsteht oder aber ein Organisationsverschulden des Reeders. Das Verschulden ist bei einem Bestreiten im Einzelfall von der Behörde nachzuweisen. Die Führung eines solchen Nachweises kann aufwändig sein. Gerade im Nord-Ostsee-Kanal ist diese Problematik in den vergangenen Jahren bei einer Reihe größerer Schäden aufgetreten. Eine Gefährdungshaftung ließe das Erfordernis des Verschuldens entfallen.

In den Fällen der komplexen Schadenslagen kann in einigen Konstellationen auf internationale Übereinkommen zurückgegriffen werden, die eine verschuldensunabhängige Haftung für Schäden vorsehen. Insgesamt wäre ein Gefährdungshaftungstatbestand aber auch für die Verfolgung von Ansprüchen des Havariekommandos vorteilhaft.

Presse – Information

Arbeitskreis VIII

VIII / 3

Kurzfassung des Referats

Die Haftung des Reeders für Drittschäden – internationale Aspekte, die Interessen von Reedern und Versicherern und Grundsatzfragen

Prof. Dr. Dieter Schwampe

Rechtsanwalt, Hamburg

Auf internationaler Ebene ist die Haftung des Reeders aus dem Betrieb des Schiffes jedenfalls für den Hauptfall der Schädigung Dritter, nämlich dem Zusammenstoß von Schiffen, durch das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 (IÜZ) eine verschuldensabhängige Haftung. Das Comité Maritime International prüft gegenwärtig, ob das IÜZ einer Überarbeitung bedarf. In diesem Zusammenhang stellte sich auch die Frage, ob die Verschuldenshaftung durch eine Gefährdungshaftung abgelöst werden sollte. Die Antworten, die auf diese Frage gegeben wurden, sind einhellig: Es findet sich kein Befürworter einer Gefährdungshaftung. Selbst dann, wenn es zu einer Überarbeitung des IÜZ kommen sollte, ist deshalb davon auszugehen, dass es bei Verschuldenshaftung bleibt. Daran ist auch die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich gebunden. Bisher wurde davon abgesehen, im nationalen Bereich von den internationalen Vorgaben abzuweichen. Dabei sollte es bleiben.

Eine unterschiedliche Behandlung des Verschuldensaspektes bei der Schädigung durch Schiffe aufgrund des geschädigten Objektes – einerseits andere Schiffe, andererseits landseitige Einrichtungen – ist nicht angezeigt.

Soweit im Rahmen der anstehenden Diskussion auf verschuldensunabhängige Haftung in anderen internationalen Übereinkommen verwiesen wurde, ist zu beachten, dass diese Übereinkommen nicht den Ersatz von Sachschäden bezwecken, sondern den Schutz höherrangiger Güter, insbesondere Umweltschutz und Leib und Leben. Kaianlagen, Schleusen und Ähnliches haben keinen vergleichbaren Rang.

Verschuldensabhängige Haftung stellt auch nur in Ausnahmefällen ein Problem für die Anspruchsverfolgung dar. Solche seltenen Ausnahmefälle rechtfertigen keinen schwerwiegenden Eingriff in das Zivilrecht, umso weniger, als sich die Bundesrepublik Deutschland damit im Gegensatz zur internationalen Rechtsentwicklung setzen würde.