

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

In Kürze: Sollte die Haftung des Reeders für Drittschäden verschärft werden?

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.