

Log R

Logistik & Recht

Lieferketten | Transport | Finanzierung
Versicherung | Digitalisierung | Nachhaltigkeit

2

HERAUSGEBER:INNEN

Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)
Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Dr. David Saive, LL.M.
Tug & Tow UG (haftungsbeschränkt)

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.
Universität Mannheim

Harald Schoen, LL.M.
Bundesministerium der Justiz

SCHRIFTLÉITUNG

Dr. David Saive, LL.M.

REDAKTION

Sophie Staron
Universität Mannheim

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Manuel Grubenbecher, LL.M.
AKE | SKABE GmbH

Hans Huber
id4.trade GmbH

Dr. Julia Hörnig
GvW Graf von Westphalen,
Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

Prof. Dr. Peter Meyer
Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt

Philipp Reusch
Reusch Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Oliver Wiek
ICC Germany e. V.

EDITORIAL

Dr. David Saive, LL.M.

- 21 **Mehr als nur Transport(recht)!**

ÖSTERREICH

Mag. Philipp Hafner

- 22 **Das österreichische Transportrecht – eine Übersicht**

SCHWEIZ

Dr. Christian Hochstrasser, Advokat

- 31 **Das Schicksal des Weisungsrechts des Spediteurs gegenüber dem Frachtführer beim Widerruf des Speditionsvertrages durch den Verlader**

DEUTSCHLAND

Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest

- 37 **Auf dem Weg zu einer Verschärfung der Haftung von Schiffseignern?**

EUROPA

Torsten Kühl

- 43 **Verschärfte Bußgeldvorschriften durch die geplante Reform des Unionszollrechts**

FAKTOR MENSCH

Ann-Marie Jüttner und Dietmar Heise

- 49 **Neue Arbeitgeberpflichten im Bezug auf Equal Pay – Was Unternehmen wissen sollten**

DIGITALISIERUNG

Maria König und Dr. Pauline Reinecke

- 52 **KMU-Spotlight: Ansätze zur digitalen und nachhaltigen Unternehmenstransformation**

Jan Stoelting / Francois Heynike, LL.M. / Dirk Distelrath / Timo Herold

- 62 **KI / Security: Dualität der KI als Werkzeug für Angriff und Verteidigung**

Susan Richardson

- 67 **General Safety Regulation: Lösungen für Flottenbetreiber**

RECHTSPRECHUNG

Klaus Vorpeil

- 68 **EuGH: Weite Auslegung der Zulässigkeit der Vereinbarung eines ausländischen Gerichtsstands bei Inlandssachverhalten**

AKTUELLES

logistikpodcast.de

- 72 **Audio-Deep-Dive Logistikimmobilien**

trages eine vertragliche Regelung vorzusehen, die es erlaubt, Einfluss auf das Schicksal des Transportgutes nehmen zu können.

VI. Schlussbemerkung

Die Ausführungen zu dieser spezifischen Konstellation im Schweizer Speditionsrecht, die sich bei der Ausübung des jederzeitigen Widerrufs- bzw. Kündigungsrechts ergeben kann, zeigen beispielhaft, wie tückenhaft dieses zwingend anwendbare Recht gemäss Art. 404 Abs. 1 OR allgemein sein kann und weshalb die Kritik der Lehre an der weitreichenden Rechtsprechung durchaus ihre Berechtigung hat. Die Versender sind jedenfalls gut beraten, wenn diese sich in den vertraglichen Regelungen mit dem Spediteur in eine

Position bringen, bei der sie – bspw. mittels Abtretung von Rechten aus einem Frachtvertrag – auch bei einer ausserordentlichen Beendigung des Speditionsvertrages Einfluss auf das Schicksal des Transportgutes nehmen können.

Autor: Dr. Christian Hochstrasser, Advokat, ist Rechtsanwalt (Partner) bei Thomann-Fischer, Basel, und zählt zu den in der Schweiz führenden Spezialisten auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Transport- und Logistikrechts (inkl. Speditions-, Fracht- und Zollrecht). Jahrgang 1983; Studium an der Universität Basel und Promotion an der Universität Zürich.



Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest*

Auf dem Weg zu einer Verschärfung der Haftung von Schiffseignern?

Eine Nachlese zu der Empfehlung des Arbeitskreises VIII (VGT 2024)

Der Beitrag erläutert die sehr allgemein gefasste Empfehlung, die der Arbeitskreis VIII zum Oberthema „Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?“ auf dem Verkehrsgerichtstag 2024 verabschiedet hat. Im Arbeitskreis wurde das Für und Wider einer Verschärfung des allgemeinen Haftungsmaßstabs von Reedern und Schiffseignern debattiert. Die Empfehlung richtet sich an die Bundesregierung, die nun zu entscheiden hat, ob und in welchem Umfang das geltende Recht geändert werden soll.

I. Einführung

Vom 24.–26.1.2024 fand in Goslar der 62. Verkehrsgerichtstag (VGT) statt. Trotz Bahnstreiks waren über 1.700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Stadt gekommen, um in zahlreichen Arbeitskreisen über aktuelle Probleme des Verkehrsrechts zu diskutieren. Fragen des Schifffahrtsrechts und der maritimen Transportwirtschaft wurden traditionell im AK VIII erörtert. Lange Jahre lag die thematische Vorbereitung dieses Arbeitskreises in der Hand des (ehemaligen) Präsidenten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie *Peter Ehlers*. Mittlerweile nehmen verschiedene Referate des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr diese Aufgabe wahr. Seither werden nicht mehr schwerpunktmäßig Schifffahrtsthemen erörtert, sondern es kommt zu einem stetigen Wechsel von Themen aus den Bereichen Luftfahrt (VGT 2023), Schifffahrt (VGT 2024) und Eisenbahn (VGT 2025).

Die Themenfindung für den VGT 2024 wurde maßgeblich von Referat WS 26 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Recht der Seeschifffahrt, BSU¹) gesteuert. Die Leitung des Arbeitskreises lag daher in den Händen von *Kirsten Truscello*, die von *Marc Hillemann* unterstützt wurde (Leitung und stellvertretende Leitung des Referats). Nach eher technisch-regulatorischen Themen in den vergangenen Jahren wurde 2024 ein klassisch zivilrechtliches Thema im Arbeitskreis diskutiert, nämlich die Frage, ob Reeder bzw. Schiffseigner für Schäden, die sie außerhalb von Vertragsverhältnissen Dritten zufügen, verschuldens-unabhängig haften sollten. Solche Drittschädigungen können durch die Kollision mit einem anderen Schiff oder mit

* Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht sowie Handelsrecht einschließlich Seehandelsrecht der Universität Hamburg. Der Beitrag verwendet das generische Maskulinum, meint damit aber Personen jedes Geschlechts.

¹ BSU = Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

einer ortsfesten Anlage (Brücke, Schleuse, Ölplattform, Kaianlage etc.) verursacht werden, aber auch durch Unfälle, bei denen umweltschädliche Substanzen in das Wasser gelangen.

Für die Referate wurden drei Vortragende eingeladen: Neben dem Verfasser dieser Zeilen, der die maßgeblichen dogmatischen Grundlagen und internationalen Verknüpfungen der Problematik erläuterte, sprach *Siegbert Antonius* (GDWS², Abteilung Recht) über die Vorteile der Gefährdungshaftung für die Abwicklung von Schäden, die die öffentliche Hand durch den Schiffsverkehr erleidet. Als dritter Sprecher referierte *Dieter Schwampe* (Rechtswalt und Honorarprofessor an der Universität Hamburg) über die versicherungsrechtlichen und internationalen Aspekte der Thematik.

Die Frage nach einer Verschärfung der Reederhaftung stand bereits 1982 auf der Tagesordnung des VGT. Damals wurde eine Verschärfung der allgemeinen Reederhaftung rundweg abgelehnt. Stattdessen sollte allein für den Transport gefährlicher Güter eine Gefährdungshaftung eingeführt werden, und zwar im Wege eines internationalen Abkommens, um die Rechtseinheit bei grenzüberschreitenden Fällen zu fördern.³ Diese Konvention wurde mittlerweile ausgearbeitet (HNS-Übereinkommen in der Fassung von 2010⁴), ist allerdings noch nicht in Kraft getreten, da sie noch nicht von einer ausreichenden Zahl an Staaten mit einer bestimmten Schiffstonnage ratifiziert worden ist.⁵

Liest man die Empfehlung des VGT 2024, so ist die Ablehnung der Gefährdungshaftung im Schifffahrtsbereich deutlich zusammengeschmolzen. Dies lag nicht zuletzt daran, dass der Arbeitskreis im Jahre 2024 lediglich von rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern besucht wurde, darunter zahlreiche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der GDWS und anderer Einheiten der öffentlichen Verwaltung. Bereits bei der Vorbesprechung der Referenten des AK VIII hatten die Vertreter der GDWS deutlich gemacht, dass sie eine Gefährdungshaftung für unabdingbar halten, um Schadensfälle bewältigen zu können. Es erstaunt daher nicht, dass die Schifffahrtsverwaltung dafür gesorgt hat, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Goslar fahren konnten.

II. Die Empfehlung des AK VIII

Nach intensiver Diskussion hat der Arbeitskreis VIII, wie es üblich ist, eine knapp gefasste Empfehlung abgegeben. Die Empfehlungen der Arbeitskreise des VGT sollen in erster Linie so formuliert werden, dass sie einer breiten Öffentlichkeit präsentiert werden können. Sie sollen insbesondere von der Presse rezipiert und multipliziert werden. Juristische Feinheiten müssen dabei zurücktreten. Zudem wird von der Arbeitskreisleitung Wert auf einstimmige Empfehlungen gelegt, da es umstrittene Emp-

fehlungen schwerer haben, später in Gesetze umgemünzt zu werden. Da im Arbeitskreis aber große Meinungsverschiedenheiten über die Notwendigkeit und die Reichweite eines Paradigmenwechsels in der Reederhaftung bestanden, mussten, ähnlich wie auf einer diplomatischen Konferenz, an sich unvereinbare Positionen in Formelkompromisse gegossen werden.

Vor diesem Hintergrund hat der AK VIII mit 23 befürwortenden Stimmen bei sechs Enthaltungen folgende Empfehlung verabschiedet:

„Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft allgemein einer Gefährdungshaftung für Drittschäden unterliegen. Dagegen gibt es im Schiffsverkehr als Grundregel eine Verschuldenshaftung. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Einführung einer Gefährdungshaftung für Drittschäden auf nationaler Ebene zulässig wäre, soweit es nicht um Kollisionen zwischen Schiffen geht.

Der Arbeitskreis empfiehlt der Bundesregierung zu prüfen, ob auf nationaler Ebene eine Gefährdungshaftung für die Schifffahrt wie bei den anderen Verkehrsträgern eingeführt werden soll. Der Arbeitskreis sieht nicht zuletzt wegen erhöhter Betriebsgefahr aufgrund der zunehmenden Größe der Schiffe, der Automatisierung und der alternativen Antriebe ein Bedürfnis für die Einführung einer Gefährdungshaftung. Er fordert die Bundesregierung auf, die für die Prüfung erforderlichen Daten zu erheben und auszuwerten.“

III. Die unstreitigen Fragen

1. Gefährdungshaftung bei anderen Verkehrsträgern

Halter von Straßenverkehrs- und Luftfahrzeugen sind seit Langem einer allgemeinen Gefährdungshaftung für Drittschäden unterworfen, wenn beim Betrieb eines solchen Fahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird (§ 7 Abs. 1 StVG, § 33 LuftVG). Nichts anderes gilt für Betriebsunternehmer einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn (§ 1 HaftPflG). Die Eisenbahnhaftung war

2 GDWS = Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

3 Empfehlungen des 20. Deutschen Verkehrsgerichtstags 1982, Arbeitskreis VIII, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1982, 7 (14).

4 Protokoll von 2010 zum Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See, BGBl. 2021 II, 670 (671). Zu diesem Übereinkommen s. *Ramming*, RdTW 2020, 322ff.

5 HNS = hazardous and noxious substances. Deutschland hat das HNS-Übereinkommen bereits ratifiziert und mittlerweile auch die zu diesem Übereinkommen notwendigen Ausführungsbestimmungen geschaffen, vgl. Gesetz zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Öl-schadensgesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs v. 16.7.2021, BGBl. 2021 I, 3079.

sogar der Pionier der Einführung der Gefährdungshaftung im deutschen Recht.⁶

Um die einfache Versicherbarkeit der Haftung zu gewährleisten, ist die Gefährdungshaftung für alle drei Verkehrsmittel ferner der Höhe nach beschränkt (§§ 12f. StVG, § 37 LuftVG, §§ 9f. HaftPflG), und damit im Schadensfall auch tatsächlich genügend liquide Mittel zur Verfügung stehen, hat der Gesetzgeber zudem eine Versicherungspflicht angeordnet (§ 1 PflVG, § 43 Abs. 2 S. 1 LuftVG, §§ 14ff. AEG). Daneben haftet der Schädiger nach den allgemeinen Regeln der Verschuldenshaftung.

2. Differenziertes Haftungssystem für die Schifffahrt

In der maritimen Welt hat sich dagegen ein differenziertes Haftungsrecht etabliert.

Im Grundsatz haftet der Reeder eines Seeschiffs bzw. der Eigner eines Binnenschiffs für Drittschäden nur bei Verschulden (§ 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz, § 826 BGB, § 831 Abs. 1 BGB). Darüber hinaus muss der Reeder bzw. Schiffseigner verschuldensunabhängig (sprich ohne Entlastungsmöglichkeit) für Handlungen der Besatzung oder eines an Bord befindlichen Lotsen einstehen, soweit sich diese Personen bei Ausübung ihrer Tätigkeiten gegenüber Dritten schadensersatzpflichtig machen (§ 480 HGB, § 3 BinSchG). Wenngleich die „adjektivische Haftung“⁷ nach § 480 HGB grundsätzlich auch das Entstehen des Reeders für eine verschuldensunabhängige Haftung der Besatzung erfasst,⁸ setzt eine Schadensersatzpflicht üblicherweise ein Verschulden dieser Personen voraus, und nach dem Wortlaut von § 3 BinSchG wird die Einstandspflicht des Schiffseigners sogar ausdrücklich auf ein schuldhaftes Handeln seiner Leute beschränkt.

Für Schiffskollisionen wird die Verschuldenshaftung durch internationale Abkommen vorgeschrieben. So legt das Internationale (Brüsseler) Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen von 1910⁹ für Kollisionen, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, das Verschuldensprinzip fest. Dementsprechend hat der deutsche Gesetzgeber auch die §§ 570ff. HGB verschuldensabhängig ausgestaltet. Schiffskollisionen folgen daher einheitlichen Maßstäben, unabhängig davon, ob das Übereinkommen greift oder das deutsche Haftungsrecht. Gleiches gilt für Kollisionen im Binnenschiffahrtsbereich, für die die Regeln des Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen von 1960¹⁰ bzw. §§ 92ff. BinSchG gelten.

War das Verschuldensprinzip zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die Schifffahrt noch unangefochten, so wurde in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts für besonders

schadensträchtige Ereignisse eine Gefährdungshaftung eingeführt, und zwar vornehmlich durch internationale Übereinkommen.¹¹ Der Reeder haftet etwa verschuldensunabhängig für

- Ölverschmutzungsschäden nach dem internationalen Ölhafungsabkommen von 1969¹² nebst Entschädigungsfondsübereinkommen von 1971¹³ in der Fassung des Protokolls von 1992¹⁴,
- Schäden aus Schiffstreibstoffen nach dem internationalen Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden von 2001,¹⁵
- eine Wrackbeseitigung in der AWZ¹⁶ nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007.¹⁷

Nach deutschem Recht kann ein Reeder bzw. Schiffseigner zudem nach § 89 WHG verschuldensunabhängig für Verunreinigung des Wassers haften.

3. Regelungsspielraum

Vor diesem Hintergrund hat der AK VIII korrekt festgestellt, dass der deutsche Gesetzgeber ohne Kündigung bzw. Änderung der völkerrechtlichen Übereinkommen eine allgemeine Gefährdungshaftung einführen kann, sofern diese Regelung Schiffskollisionen ausnimmt, die unter die völkerrechtlichen Übereinkommen von 1910 bzw. 1960 fallen. Eine haftungsrechtliche Generalklausel müsste dann diesen Bereich ausnehmen. Zudem sollte der Gesetzgeber (deklaratorisch) klarstellen, dass der Vorrang der anderen internationalen Übereinkommen, die den Reeder der Gefähr-

6 Ogorek, Untersuchungen zur Entwicklung der Gefährdungshaftung im 19. Jahrhundert, 1975, 61f.; Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Aufl. 2024, Vor § 823 BGB Rn. 18.

7 Zu den Grundlagen dieser Haftung s. Bahnsen, in: Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl. 2018, § 480 HGB Rn. 1; Ramming, Seehandelsrecht, 2017, § 480 HGB Rn. 2f.

8 Die Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts nennt als Beispiel eine Haftung aus § 904 S. 2 BGB, vgl. BT-Drs. 17/10309 v. 17.7.2012, 65.

9 Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, RGBl. 1913, 49 (89).

10 Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen, BGBl. 1972 II, 1005 (1008).

11 Vgl. dazu Ramming, Seehandelsrecht, 2017, Anhang I.1 zu § 480 HGB (ÖIHÜ 1992) Rn. 1ff.; Anhang I.5 zu § 480 (BunkerölÜ) Rn. 8; Anhang III.1 zu § 480 HGB (WBÜ) Rn. 3.

12 Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1975 II, 301 (305).

13 Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1975 II, 301 (320). Zu dieser Fonds-Lösung s. Jacobsson, in: Basedow/Magnus (eds.), Pollution of the Sea – Prevention and Compensation, 2007, 137 (139ff.); Altfuldisch, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See: Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich und Überlegungen de lege ferenda, 2007, 6ff.

14 Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1994 II, 1150 (1152).

15 Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden, BGBl. 2006 II, 578 (579). In Kraft seit 21.11.2008, vgl. BGBl. 2008 II, 786.

16 AWZ = Ausschließliche Wirtschaftszone.

17 Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks, BGBl. 2013 II, 530 (531).

dungshaftung unterwerfen, durch diese Generalklausel ebenfalls nicht berührt wird.

Eine Gefährdungshaftung wäre ferner versicherbar, auch weil sie der Höhe nach beschränkt ist. Für See- und Binnenschiffe greifen insoweit nach den allgemeinen Regeln das Londoner Haftungsbeschränkungübereinkommen in der Fassung von 1996¹⁸ bzw. das Straßburger Übereinkommen für die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt von 2012.¹⁹ Eine Gefährdungshaftung mag die Versicherungsprämie einzelner Reeder oder Schiffseigner verteuern, aber dass eine der Höhe nach beschränkte Gefährdungshaftung nicht versicherbar sei, wurde auf dem Verkehrsgerichtstag nicht bezweifelt.

IV. Die streitigen Fragen

1. Erforderlichkeit der Gefährdungshaftung?

Weit auseinander gingen die Meinungen über die Erforderlichkeit der Gefährdungshaftung. Wer einen Paradigmenwechsel fordert, hat darzulegen, warum ein Bedürfnis für eine Haftungsverschärfung besteht. Von den Befürwortern wurden im Kern drei Argumente vorgetragen: Fahrzeuge im Land- und Luftverkehr seien ebenfalls einer Gefährdungshaftung unterworfen, nichts anderes könne daher für Schiffe gelten („Gleichlaufargument“), Kollisionen von Schiffen können bisweilen Schäden in Millionenhöhe verursachen („Schadenshöheargument“), und das Verschuldensprinzip spiele aufgrund der Beweisschwierigkeiten dem Schädiger in die Hände („Beweisproblemargument“).

a) Gleichlauf mit anderen Verkehrsträgern

Aus zivilrechtlicher Sicht überzeugt das Gleichlaufargument jedoch nur dann, wenn auch die Gefahren vergleichbar sind. Die Gefährdungshaftung wurde bei den anderen Verkehrsträgern eingeführt, weil diese in sehr großem Umfang unbeteiligte Dritte geschädigt haben.²⁰ Paradigmatisch dafür steht die Straßenverkehrshaftung. Fahrfehler oder technische Pannen, wie ein Ausfall der Bremsen, führen sehr leicht zu einer Schädigung von Fußgängern oder Bauwerken in Straßennähe.²¹ Dagegen genügt eine Verschuldenshaftung, wenn sich die Nutzer gefährlicher Sachen im Regelfall lediglich gegenseitig gefährden.²² Da Schiffe äußerst selten Menschen schädigen und Kollisionen von zwei Schiffen keine derartigen Fremdschädigungen sind, wurde auf dem Verkehrsgerichtstag 1982 eine allgemeine Gefährdungshaftung für Reeder und Schiffseigner abgelehnt.

Auf dem VGT 2024 stand aber eine andere Fallgruppe im Vordergrund, nämlich Schäden an Schleusen, Brücken oder sonstigen Objekten, die an Wasserstraßen errichtet werden, um deren Funktionsfähigkeit zu erhalten. Allerdings wurde schon auf dem VGT 1982 herausgearbeitet, dass auch diese Bauwerke, da sie den Schiffsbetrieb erst ermöglichen, letztendlich Teil des Systems Schiffsverkehr seien. Schäden an solchen Objekten seien daher gerade keine Fremdschädi-

gungen im klassischen Sinn, da „diese Bauwerke so eng mit der Schiff[f]ahrt zusammen[hängen], da[ss] man sie in deren Risikobereich einordnen kann“.²³ Ein Paradigmenwechsel sei daher nicht geboten. Beim VGT 2024 haben sich die Befürworter der Gefährdungshaftung nicht wirklich die Mühe gemacht, dieses zentrale dogmatische Argument zu widerlegen. Stattdessen wurde in der Diskussion die Gefahr heraufbeschworen, dass Schiffe auch Brücken rammen und damit Züge zum Entgleisen und Autos zum Abstürzen bringen könnten, was wiederum auch (unbeteiligte) Personen und Sachen gefährden würde. Nun werden Brücken über Kanäle und Flüsse aber stabil gebaut und haben oftmals auch ihre Pfeiler an Land, etwa die bedeutende Köhlbrandbrücke im Hafen von Hamburg, und ein größerer Unfall dieser Art kam in Deutschland meines Wissens bislang nicht vor. Ausgeschlossen ist so ein Unfall aber nicht, wie der im März 2024 erfolgte Zusammenstoß eines Containerfrachters mit der Hafenbrücke von Baltimore zeigt, durch den die Brücke sogar teilweise eingestürzt ist. Ferner können Schiffe auch Seekabel, Offshore-Windkraftanlagen oder Unterwassergasleitungen beschädigen, aber auch hier stellt sich die Frage, ob es sich bei der Schädigung solcher Anlagen wirklich um Fremdschäden handelt. Nicht ohne Grund wird daher im Schrifttum hervorgehoben, dass aufgrund der Unterschiede zwischen dem Schiffsverkehr und dem Land- und Luftverkehr eine allgemeine Gefährdungshaftung für Reeder bzw. Schiffseigner nicht geboten sei.²⁴

b) Die Schadenshöhe

Das Schadenshöhenargument allein trägt ebenfalls nicht, da auch von natürlichen Personen, etwa mit Schweißgeräten arbeitenden Handwerkern, hohe Schäden verursacht werden können, ohne dass sie deshalb der Gefährdungshaftung unterworfen werden. Richtig ist aber, dass die Gefährdungshaftung im Land- und Luftverkehr natürlich auch eingeführt wurde, weil die Fahrzeuge sich durch die Motorkraft schnell fortbewegen konnten und dadurch große Gefahren für die Allgemeinheit in ihrem Einflussbereich verursachten.²⁵ Allerdings bewegen sich Schiffe deutlich langsamer, und nach der mir vorliegenden anekdotischen Evidenz scheint sich die erhöhte Betriebsgefahr von Schiff-

18 Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, BGBl. 2000 II, 790 (791).

19 Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI 2012), BGBl. 2016 II, 738 (739). Das Vorgängerübereinkommen war das Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI 1988), BGBl. 1998 II, 1643 (1644).

20 G. Wagner, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, 8. Kapitel Rn. 16.

21 Vgl. allg. Zatsch, Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, 1993, 227.

22 G. Wagner, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, 8. Kapitel Rn. 16f.

23 Herber, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1982, 365 (376) (bezogen auf Brücken).

24 Bahnsen, NZV 2024, 48 Rn. 45ff.; Wurmnest, TranspR 2024, 41, 46ff.

25 Ahrens/Spickhoff, Deliktsrecht, 2022, § 34 Rn. 1ff.

fen vor allem in engen und stark frequentierten Kanälen wie dem Nord-Ostsee-Kanal zu manifestieren. Hier wirken sich die in der Empfehlung des AK VIII genannte Größe der Schiffe, die zunehmende Automatisierung und Gefahren aus dem Antriebswechsel aus, nicht aber in anderen Gebieten, wie dem Küstenmeer. Wie groß die Gefahren, die von Schiffen ausgehen, aber tatsächlich sind, wurde auf dem VGT leider nicht vertieft erörtert.

c) Das Beweisproblem

Das Beweisproblemargument hätte auch genauer untersucht werden müssen, und zwar auf Grundlage von Fallbeispielen, an denen sich erläutern lässt, warum ein (naheliegendes) Verschulden in der Praxis nicht nachgewiesen werden kann. Für den Fall der Kollision eines fahrenden Schiffs mit einer feststehenden Anlage greift nämlich ein Anscheinsbeweis dahingehend, dass die Besatzung typischerweise sorgfaltswidrig gehandelt hat.²⁶ Zwar kann die Gegenseite den Anscheinsbeweis erschüttern, wozu jedoch allgemeine Hinweise auf Maschinenprobleme etc. nicht ausreichen können. In seinem Referat auf dem VGT 1982 hatte *Herber* sogar betont, dass der BGH „die Regeln über den Anscheinsbeweis in der Binnenschiff[f]ahrt praktisch fast bis zu einer Verschuldensvermutung verschärft“ habe.²⁷ Da sich diese Rechtsprechung nicht grundlegend geändert hat, muss dargelegt werden, warum die Beweisführung gleichwohl zu aufwendig ist. Ferner kann der Geschädigte einen Schiffsarrest durchsetzen, wenn der Eigner nicht kooperiert, und darüber hinaus hilft dem Anspruchssteller das Instrument der sekundären Darlegungslast.²⁸

Warum diese Instrumente in der Praxis die Rechtsdurchsetzung nicht hinreichend unterstützen, wurde in der Debatte leider nicht näher dargelegt, sondern allein darauf verwiesen, dass Schiffe nach Unfällen schnell weiterfahren wollen und dann nicht mehr greifbar seien, was wiederum den Nachweis des Verschuldens erschwere. Auch sei die Ursachenermittlung schwierig, weil die Wasserstraßenverwaltung das Schiff nicht gegen den Willen des Eigners betreten könne.

Allerdings stellen sich diese Probleme bei Schiffskollisionen ebenfalls. Auch nach einer Kollision wollen die Eigentümer, dass die Schiffe (sofern möglich) schnell wieder zum Transport eingesetzt werden können, und ein Unfallgegner darf ein Schiff ebenfalls nicht „kraft Gesetzes“ betreten. Daher verwundert es den neutralen Beobachter, dass Schiffseigner, die bei Kollisionen ja auch großes Interesse an Schadensersatz haben werden, mit diesen Beweisschwierigkeiten offenbar gut leben können, wohingegen die öffentliche Hand sie für praktisch unüberwindbar hält. Ob weitere Beweiserleichterungen oder andere zivilprozessuale Reformen die Beweislaster der öffentlichen Hand lindern könnten, wurde im AK VIII leider nicht erörtert.

d) Fundierte Betrachtung der Betriebsgefahr erforderlich

Da die Gefahr, die von Schiffen ausgeht, in der Debatte sehr unterschiedlich eingestuft wurde, hat der AK VIII die Bundesregierung aufgefordert, eine solide Datengrundlage zu ermitteln. Um dieser Forderung nachzukommen, ist genau zu eruieren, wie oft derartige Unfälle auftreten. Diese Zahl muss auch in Relation zu den Schiffsbewegungen gesetzt werden. Wenn man etwa bedenkt, dass laut Webseite der WSV²⁹ etwa jährlich rund 27.000 gewerbliche Schiffe und zusätzlich 12.000 Sportboote durch den Nord-Ostsee-Kanal fahren,³⁰ reicht der Verweis auf tragische Einzelfälle mit signifikanten Schäden nicht aus, um eine hohe Betriebsgefahr zu postulieren.

Die Empfehlung darf auch nicht so verstanden werden, dass das Gefahrenpotenzial aller Schiffe schon ausgemacht ist und das Ministerium jetzt nur noch einige passende Zahlen herausuchen muss. Vielmehr soll der Gesetzgeber vertieft untersuchen, in welchem Umfang Schiffe größere Schäden verursachen und warum die Schadensregulierung mit dem Verschuldensprinzip nicht in den Griff zu bekommen ist. Möglicherweise ist eine punktuelle Verschärfung der Haftung für besondere Gefahrenlagen, etwa für HNS-Schäden (der bessere Weg zur Fortentwicklung des Rechts), den der Gesetzgeber (optimalerweise auf europäischer Ebene) beschreiten könnte, wenn das HNS-Übereinkommen nicht in naher Zukunft in Kraft treten wird.³¹

2. Für welche Art von Schiffen sollte die Gefährdungshaftung gelten?

Während die drei Vortragenden in ihren Referaten auf die gewerbliche Schifffahrt eingingen und gewerblich genutzte Großschiffe auch im Mittelpunkt der anschließenden Erörterung standen, wurde zum Schluss der Debatte von einem Teilnehmer auch eine Gefährdungshaftung für Sport- und Freizeitboote gefordert, und ein anderer Teilnehmer betonte sogar die Gefahren, die von „Stand-up-Paddlern“ ausgingen.

Nun spricht die Empfehlung des AK VIII ganz allgemein von Schiffen, ohne diese näher zu umschreiben. Von Booten ohne Motor oder „SUP Boards“ (Letztere sind schon keine Schiffe im herkömmlichen Sinne) geht aber ganz offensichtlich keine spezifische Betriebsgefahr für Dritte aus, so dass aus zivilrechtlicher Sicht die Einführung einer Gefährdungshaftung für solche Schiffe bzw. Gerätschaften

²⁶ Vgl. nur OLG Hamm, 19.8.1999 – 27 U 55/99 BSch, BeckRS 2005, 3643; AG Dortmund, 13.6.2019 – 550 C 1/17 BSch, BeckRS 2019, 48105 Rn. 20ff.; *Herber*, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 2016, 391.

²⁷ *Herber*, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1982, 365 (370).

²⁸ *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 68.

²⁹ WSV = Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

³⁰ Vgl. https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/1_Wasserstrasse/1_Nord-Ostsee-Kanal/Nord-Ostsee-Kanal_text.html.

³¹ *Wurmnest*, TranspR 2024, 41, 52.

einen Systembruch darstellen würde. Die ungenau gefasste Empfehlung des AK VIII, die ja gerade juristische Feinheiten aussparen sollte (s.o., II.), darf daher nicht als Freibrief für unsystematische Gesetzesvorschläge verstanden werden.

Auf dem VGT 1982 wurde für die (motorisierte) Sport-schifffahrt eine erhöhte Gefahr und damit die Notwendigkeit einer Gefährdungshaftung abgelehnt.³² Mit Blick auf die neueren technischen Entwicklungen, die in der Empfehlung des VGT 2024 für eine nähere Prüfung der Einführung einer Gefährdungshaftung genannt wurden („zunehmende Größe der Schiffe, Automatisierung und der alternative Antrieb“), bin ich skeptisch, dass diese Aspekte bei dem Gros der Freizeitboote vorliegen werden. Auch dieser Aspekt spricht gegen eine Haftungsverschärfung in diesem Bereich.

3. Keine Aufweichung des Einheitsrechts

Fast hätte der VGT 2024 die Bundesregierung in diplomatische Schwierigkeiten gebracht. Es ist nämlich unbestritten, dass die von der GDWS geforderte Einführung einer Gefährdungshaftung auf nationaler Ebene zu einem Wertungswiderspruch führen würde. Da Schiffskollisionen durch Deutschland bindendes Völkervertragsrecht dem Verschuldensprinzip unterworfen blieben, würden Kollisionen von Schiffen, die in den Anwendungsbereich der Übereinkommen fallen, anders beurteilt als Unfälle von Schiffen mit ortsfesten Anlagen, obgleich ein sachlicher Grund für diese Ungleichbehandlung nicht ersichtlich ist. Aufgelöst werden könnte dieser Widerspruch, wenn man die internationalen Übereinkommen reformieren würde.

Derzeit wird im Rahmen des CMI³³ überlegt, ob eine partielle Reform des Zusammenstoßübereinkommens von 1910 angegangen werden soll. Die damit befasste Arbeitsgruppe wertet im Moment die eingegangenen Stellungnahmen der nationalen Verbände aus. Soweit man hört, haben die CMI-Landesverbände das Verschuldensprinzip aber nicht in Frage gestellt, und auch sonst gibt es im internationalen Umfeld keine wahrnehmbaren Stimmen, die Schiffskollisionen der Gefährdungshaftung unterwerfen wollen.

Daher wurde eine vom Arbeitskreis vorbereitete Passage in der Empfehlung, mit der die Bundesregierung aufgefordert

werden sollte, sich für eine Einführung der allgemeinen Gefährdungshaftung für Schiffskollisionen im Wege der Reform der Zusammenstoßübereinkommen von 1910 und 1960 einzusetzen, bei der Schlussabstimmung wieder gestrichen. Dieses Unterfangen hätte in der internationalen Arena auch wenig Aussicht auf Erfolg gehabt. Im Interesse der Rechtseinheit sollten diese Konventionen nur behutsam fortentwickelt werden, etwa in Bezug auf die autonome Schifffahrt.³⁴

V. Fazit

Die Gefährdungshaftung ist ein sehr facettenreiches Thema. Die aus organisatorischen Gründen knapp bemessene Zeit für die Diskussion dieser Thematik im Arbeitskreis VIII reichte nicht aus, um das Thema vertieft zu beleuchten. In der Gesamtschau war die Debatte stark von den Lobbyinteressen der Wasserstraßenverwaltung geprägt. Die Befürworter der Haftungsverschärfung wiesen die von den Befürwortern des Status quo präsentierte anekdotische Evidenz, für die u.a. die BSU-Berichte der letzten fünf Jahre ausgewertet wurden, als wenig aussagekräftig ab, ohne aber eine genauere Statistik zu präsentieren. Auch wurde in der Debatte leider nicht auf Grundlage konkreter Fälle erörtert, warum typische Fallgestaltungen nicht mit der Verschuldenshaftung in den Griff zu bekommen sind. Die Empfehlung des AK VIII sollte daher lediglich als erste Annäherung an die Problematik gesehen werden. Man wird die faktischen Grundlagen sehr viel genauer untersuchen müssen, bevor eine seriöse Entscheidung über eine Gesetzesänderung getroffen werden kann.

Autor: Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest ist seit 2021 Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht sowie Handelsrecht einschließlich Seehandelsrecht der Universität Hamburg. Zuvor hatte er Lehrstühle an den Universitäten Hannover und Augsburg inne.



³² Vgl. nur Paul, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1982, 392f.

³³ CMI = Comité Maritime International.

³⁴ Näher dazu Wurmnest, TranspR 2024, 41, 51f. mwN.

Zum Beirat gehören:

Manuel Grubenbecher, LL.M.
Geschäftsführer der AKE GmbH

Hans J. Huber
Geschäftsführer der id4.trade GmbH

Dr. Julia Hörnig
GvW Graf von Westphalen, Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

Prof. Dr. Peter Meyer
Professor für Wirtschaftsprivatrecht, Vertriebsrecht, Logistik- und Transportrecht, Sanierungs- und Insolvenzrecht und Dekan der Fakultät Wirtschaftsingenieurwesen an der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt

Philipp Reusch
Partner bei Reusch Rechtsanwaltskanzlei mbH

Oliver Wieck
Generalsekretär der Internationalen Handelskammer (ICC) Germany

Zur Redaktion gehört:

Sophie Staron
Universität Mannheim

Zu den Herausgeber:innen gehören:

Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)
Rechtsanwältin und Partnerin der international tätigen Kanzlei Luther Rechtsanwaltskanzlei mbH

Dr. David Saive, LL.M.
Rechtsanwalt & Experte für die Digitalisierung des Außenhandels und des Transportsektors

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.
Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht Universität Mannheim

Harald Schoen, LL.M.
Ministerialrat und seit 2002 im Bundesministerium der Justiz tätig

IMPRESSUM

LogR ISSN 2752-0250

Logistik und Recht

Zitierweise LogR 3. Jahrgang

Schriftleitung

Dr. David Saive, LL.M.

Redaktion

Sophie Staron

Wissenschaftlicher Beirat

Manuel Grubenbecher, LL.M., Hans J. Huber, Dr. Julia Hörnig, Prof. Dr. Peter Meyer, Philipp Reusch, Oliver Wieck

Herausgeber

Jette Gustafsson, LL.M., Dr. David Saive, LL.M., Prof. Dr. Andreas Maurer, Harald Schoen, LL.M.

Verlag

Deutscher Fachverlag GmbH,
Mainzer Landstraße 251,
60326 Frankfurt am Main,
Tel: +49/(0)69/75 95-01,
Fax: +49/(0)69/75 95-2999,
www.logistikundrecht.net

In der dfv Mediengruppe, Fachmedien Recht und Wirtschaft, erscheinen außerdem folgende Fachzeitschriften: Betriebs-Berater (BB), Compliance-Berater (CB), Diversity in Recht und Wirtschaft (DivRuW), Datenschutz-Berater (DSB), Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht (EWS), Geldwäsche & Recht (GWuR), Zeitschrift zum Innovations- und Tech-

nikrecht (InTeR), Kommunikation & Recht (K&R), Netzwirtschaften & Recht (N&R), Recht Automobil Wirtschaft (RAW), Recht der Finanzinstrumente (RdF), Recht der Zahlungsdienste (RdZ), Recht der Internationalen Wirtschaft (RIW), Sanierungs-Berater (SanB), Der Steuerberater (StB), Wettbewerb in Recht und Praxis (WRP), Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht (ZfU), Zeitschrift für Wett- und Glücksspielrecht (ZfWG), Zeitschrift für das gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht (ZHR), Zeitschrift für das gesamte Lebensmittelrecht (ZLR), Zeitschrift für Neues Energierecht (ZNER) und Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft (ZVglRWiss).

Geschäftsführung

Peter Esser (Sprecher), Sönke Reimers (Sprecher), Thomas Berner, Markus Gotta

Aufsichtsrat

Andreas Lorch, Catrin Lorch, Dr. Edith Baumann-Lorch, Peter Ruß

Gesamtverlagsleitung Fachmedien Recht und Wirtschaft

Torsten Kutschke, Tel: +49/(0)69/75 5-27 01, Fax: +49/(0)69/75 95-27 80, torsten.kutschke@dfv.de

Anzeigen

Matthias Betzler, Tel. +49 69 7595-2785
E-Mail: matthias.betzler@dfv.de
Es gilt Preisliste 3.

Leitung Produktion

Hans Dreier, Tel. 069/75 95-2463

Leitung Logistik

Ilja Sauer, Tel. 069/75 95-2201

Jahresvorzugspreis Deutschland (4 Ausgaben): 159,00 € inkl. Versandkosten und MwSt., alle weiteren Abonnement-Preise unter www.ruw.de/abo
Abonnementsgebühren sind im Voraus zahlbar.

Das Jahresabonnement verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn es nicht 3 Monate vor Ende des Bezugszeitraumes gekündigt wird.

Bankverbindungen

Frankfurter Sparkasse, Frankfurt am Main,
IBAN: DE56 5005 0201 0000 0349 26,
SWIFT-BIC: HELADEF1822

Bestellungen

Deutscher Fachverlag GmbH,
Tel: +49/(0)69/75 95-27 88,
Fax: +49/(0)69/75 95-27 70
kundenservice@ruw.de

Urheber- und Verlagsrechte

Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Das gilt auch für die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze, denn diese sind geschützt, soweit sie vom Einsender oder von der Redaktion erarbeitet oder redigiert worden sind. Der Rechtsschutz gilt

auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form – durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren – reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Manuskripte

Manuskripteinsendungen werden an die Schriftleitung erbeten (s.o.). Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Mit der Annahme zur Alleinveröffentlichung erwirbt der Verlag alle Rechte, einschließlich der Befugnis zur Einspeisung in eine Datenbank.

© 2024 Deutscher Fachverlag GmbH

Satz

Lichtsatz Michael Glaese GmbH,
Hildastraße 4, 69502 Hemsbach

Druck

medienhaus Plump GmbH,
Rolandsecker Weg 33,
53619 Rheinbreitbach

dfv Mediengruppe