

Luchterhand Verlag

62.

Deutscher
Verkehrs-
gerichtstag

62. Deutscher Verkehrsgerechtstag 2024

Veröffentlichung der auf dem
62. Deutschen Verkehrsgerechtstag
vom 24. bis 26. Januar 2024 in Goslar
gehaltenen Vorträge, Referate und
erarbeiteten Empfehlungen

62. VGT 2024



Wolters
Kluwer



Deutscher
Verkehrsgerechtstag



62. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2024

Veröffentlichung der auf dem 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag
vom 24. bis 26. Januar 2024 in Goslar gehaltenen Vorträge,
Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Luchterhand Verlag 2024

Die Erstellung dieser Dokumentation wurde vom Bundesministerium der Justiz unterstützt.



Deutscher Verkehrsgeschichtestag



Bundesministerium
der Justiz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgeschichtestages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Präsident VGT, folgende Mitglieder angehörten:

Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg, Ministerialrat a. D.
Ulrike Dronkovic, Rechtsanwältin
Maria Focken, Oberamtsanwältin
Prof. Dr. Dela-Madeleine Halecker, Rechtsanwältin
Ingo Christian Hartmann, Ministerialrat
Prof. Dr. Benno Hartung, Rechtsmediziner
Stefan Herbers, Rechtsanwalt
Jutta Laws, Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Hamm
Peter Mlodoč, Geschäftsführer VGT
Isabel Mielenz, Regierungsdirektorin
Felix Müller-Baumgarten, Rechtsanwalt
Dr. Christiane Oehler, Richterin am Bundesgerichtshof
Maike Lamping, LL.M., Rechtsanwältin
Dr. Markus Schäpe, Rechtsanwalt
Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt und Notar
Marc Hillemann, Regierungsdirektor
Bernd Weidig, Leitender Oberstaatsanwalt

Hamburg 2024

Herausgeber:

Deutscher Verkehrsgeschichtestag
– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.
Baron-Voght-Str. 106 a * 22607 Hamburg
Telefon: 040 / 89 38 89 * Telefax: 040 / 89 32 92
Internet: www.deutscher-verkehrsgeschichtestag.de
E-mail: service@deutscher-verkehrsgeschichtestag.de

Alle Rechte vorbehalten.

© 2024 Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Wolters-Kluwer-Straße 1, 50354 Hürth.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Verlag und Autor übernehmen keine Haftung für inhaltliche oder drucktechnische Fehler.

Umschlagkonzeption: Martina Busch, Grafikdesign, Homburg Kirrberg
Satz: Datagroup-Int SRL, Timisoara, Romania

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise

Themen, Referenten	VII
--------------------------	-----

Empfehlungen

der Arbeitskreise	XI
-------------------------	----

Eröffnungsansprache

des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages (Prof. Dr. Ansgar Staudinger)	XVII
--	------

Begrüßungsansprache

der Oberbürgermeisterin der Stadt Goslar Urte Schwerdtner	XXVII
---	-------

Referate:

Arbeitskreis I:

Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?

1. Prof. Dr. Bijan Nowrouzian	1
2. Andreas Winkelmann	9
3. Hanno Lillig	19

Arbeitskreis II:

Haushaltsführungsschaden – wenn das Unfallopfer nicht mehr staubsaugen kann

1. Sandra Ersfeld LL.M.	27
2. Jan Lukas Kemperdiek LL.M.	43
3. Dr. David Messner-Kreuzbauer	53

Arbeitskreis III:

Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde

1. Anna Cramer	67
2. Dr. Christiane Weimann-Schmitz	75
3. Jürgen Brenner-Hartmann	85
4. Michael Krüger	103

Arbeitskreis IV:

Cleverness oder strafbares Verhalten? Behördentäuschung und Punktehandel

1. Michael Stöbe	107
2. Janine Redmer-Rupp	111
3. Malte Theis	139

Arbeitskreis V:

Weniger Strafe bei Unfallflucht?

1. Michael Nissen	171
2. Dr. Sven Henseler	179
3. Ernst Klein	187

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreis VI:

Vorscha den und Schadensgutachten

1. Prof. Dr. Dirk Looschelders	203
2. Dr. Michael N ugel	221
3. Oliver Zur	241
4. Dr. Ingo Holtkötter	251

Arbeitskreis VII:

Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – »Multimodale Reisen«

1. Dr. Christof Berlin	259
2. Dr. Dennis Geissler	271
3. Ellen Stamer	281

Arbeitskreis VIII:

Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?

1. Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest	291
2. Siegbert Antonius	315
3. Prof. Dr. Dieter Schwampe	323

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer* am 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2024 betrug 1726.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	691	Richter	52
Versicherer	235	Fahrlehrer	43
Sonstige	117	Medienvertreter	43
Polizei	113	Amtsanwälte	24
Automobilclub / Verkehrswacht	104	Staatsanwälte	19
Verwaltung	97	Schiffahrt	10
TÜV / Dekra / SV	95	Berufsgenossenschaft	10
Mediziner/Psych./Uni	70	Industrie	3

* Selbstverständlich sind mit der männlichen Form immer auch die anderen Geschlechter gemeint.

Arbeitskreise, Themen, Referenten

AK I:	Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten? – Erweiterung der Einziehungsmöglichkeit erforderlich? – Vollgedröhnt am Steuer: Muss auch das Auto weg? – Aufklärungsmöglichkeiten durch IT-Technik bei Verkehrsstraftaten
Leitung	Birgit Heß Leitende Oberstaatsanwältin, Staatsanwaltschaft, Kiel
Referent	Prof. Dr. Bijan Nowrouzian Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW, Münster
Referent	Andreas Winkelmann Oberamtsanwalt, Amtsanwaltschaft Berlin
Referent	Hanno Lillig Rechtsanwalt, Fachanwalt für Strafrecht, Düsseldorf
AK II:	Haushaltsführungsschaden – wenn das Unfallopfer nicht mehr staubsaugen kann – Gegenwärtige Substanziierungsanforderungen der Instanzgerichte sachgerecht? – Vor- und Nachteile einer pauschalierteren Bemessung – Wie wirkt sich der technische Fortschritt aus?
Leitung	Dr. Hans-Joseph Scholten Rechtsanwalt, Vors. Richter OLG Düsseldorf a. D.
Referent	Jan Lukas Kemperdiek LL.M. Fachanwalt für Medizin,- Verkehrs- und Versicherungsrecht, Hagen
Referentin	Sandra Ersfeld LL.M. Syndikusrechtsanwältin Bereichsleiterin Kraftfahrt- & Unfallschaden Zurich Gruppe Deutschland, Köln
Referent	Dr. David Messner-Kreuzbauer Forschungsassistent Institute for European Tort Law (ETL) Österreichische Akademie der Wissenschaften und Universität Graz
AK III:	Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde – Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit von Fahreignungsgutachten – Dürfen Fahrerlaubnisbehörden Gutachten beanstanden? – Konsequenzen im Konfliktfall – Wer muss welche Qualifikationen aufweisen?

Arbeitskreise, Themen, Referenten

Leitung	Wolfgang Juris Verwaltungswirt, ehemals Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 Verkehr
Referentin	Anna Cramer Richterin am Verwaltungsgericht Arnsberg
Referentin	Dr. Christiane Weimann-Schmitz pima-mpu GmbH, Aachen
Referent	Jürgen Brenner-Hartmann Diplom-Psychologe, Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V., Berlin
Referent	Michael Krüger Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) Abt. IV – Fahrerlaubniswesen, Berlin
AK IV:	Cleverness oder strafbares Verhalten? Behördentäuschung und Punktehandel – Spielarten und deren Verbreitung – Schlupfloch im Gesetz? – Reformbedarf und Reformmöglichkeiten
Leitung	Prof. Dr. Peter König Richter am BGH a. D., München
Referent	Michael Stöbe Regierungsrat, Zentrale Bußgeldbehörde beim Landesverwaltungsamt des Saarlandes, Leiter des Sachgebiets 3.1 »Grundsatzfragen, Rechtsfragen«, St. Ingbert
Referentin	Janine Redmer-Rupp Fachanwältin für Verkehrsrecht, Brühl
Referent	Malte Theis Richter am Amtsgericht Euskirchen
AK V:	Weniger Strafe bei Unfallflucht? – Wartepflicht, Meldepflicht und tätige Reue – Können wir von unseren europäischen Nachbarn lernen? – Veränderungsbedarf aus Sicht der Praxis
Leitung	Prof. Dr. Jan Zopfs Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht Johannes Gutenberg-Universität Mainz
Referent	Michael Nissen Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht Juristische Zentrale ADAC e. V., München

Referent	Dr. Sven Henseler Rechtsanwalt und Diplom-Finanzwirt (FH) EBS Universität für Wirtschaft und Recht, Wiesbaden
Referent	Ernst Klein Erster Polizeihauptkommissar, Verkehrsinspektion 1 Polizeipräsidium Köln
AK VI:	Vorschaden und Schadensgutachten – Möglichkeiten und Grenzen der technischen Schadenanalyse – (Un)berechtigte Anforderungen an die Darlegungslast – Praxisprobleme aus der Geschädigten- vs. Versicherersicht
Leitung	Vera von Pentz Richterin am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
Referent	Prof. Dr. Dirk Looschelders Universität Düsseldorf, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationa- les Privatrecht und Rechtsvergleichung
Referent	Dr. Michael Nugel Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht und Fachanwalt für Versicherungsrecht, Essen
Referent	Oliver Zur Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Freiburg
Referent	Dr. rer. nat. Ingo Holtkötter ö.b.u.v. Sachverständiger Verkehrsunfallrekonstruktion und Fahrzeugelektronik, Münster
AK VII:	Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – »Multimodale Reisen« – Anwendbarkeit bestehender Verordnungen – Gesamtbetrachtung mit einheitlicher Beförderung und entsprechender Haftung z. B. für Verspätungen und Annullierungen – Höhe von Verspätungsschädigungen
Leitung	Dr. Nina Franziska Marx Richterin am Bundesgerichtshof, Karlsruhe
Referent	Dr. Christof Berlin Leiter Schlichtungsstelle Reise & Verkehr e. V., Berlin
Referent	Dr. Dennis Geissler Rechtsanwalt, FA für Transport- und Speditionsrecht Ferox Legal – Boutiquekanzlei für Aviation Law, Frankfurt / a. M.
Referentin	Ellen Stamer Syndikusrechtsanwältin, Verbraucherrecht Juristische Zentrale ADAC e. V., München

AK VIII:	Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden? – Ist die Verschuldenshaftung des Reeders beim Betrieb eines Schiffes noch zeitgemäß? – Verschärfte Haftung für Drittschäden im Vergleich zu Passagier- und Frachtschäden? – Empfehlen sich nationale oder völkerrechtliche Regelungen?
Leitung	Kirsten Truscello Ministerialrätin, Leiterin des Referates WS 26 (Recht der Seeschifffahrt, BSU), BMDV, Bonn
Referent	Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest Professor für Bürgerliches Recht sowie Handelsrecht einschließlich Seehandelsrecht an der Universität Hamburg
Referent	Siebert Antonius Oberregierungsrat, stellvertretender Leiter Dezernat Strompolizei und Schiffsunfälle bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn
Referent	Prof. Dr. Dieter Schwampe Rechtsanwalt, Hamburg

Soll der deutsche Gesetzgeber eine allgemeine Gefährdungshaftung für sämtliche Schiffe einführen?

Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest,
LL.M. (Berkeley), Hamburg*

I. Einleitung

Das Grundgefüge des deutschen Haftungsrechts der See- und Binnenschifffahrt ist eine relativ stabile Materie, auch wenn das Seehandelsrecht durch die Reform von 2013¹ neu geordnet wurde. In den letzten Jahrzehnten gingen Impulse zur Fortentwicklung des Haftungsrechts vornehmlich von internationalen Übereinkommen aus, da sowohl die See- als auch die Binnenschifffahrt eng mit dem internationalen Recht verwoben sind.

Die letzte umfassende Überprüfung der allgemeinen Haftung von Schiffseignern fand auf dem 20. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Jahre 1982 statt.² Damals hatte der Arbeitskreis VIII empfohlen, allein für den Transport besonders gefährlicher Güter eine Gefährdungshaftung für den Reeder eines Seeschiffs bzw. den Eigner eines Binnenschiffs (nachfolgend wahlweise: Reeder oder Schiffseigner) einzuführen und dazu den Weg eines internationalen Abkommens zu beschreiten. Über diesen

* Der Beitrag, dessen zum Teil deckungsgleiche Vorfassung in TransPR 2024, 41 ff. erschienen ist, berücksichtigt bereits einige Aspekte der Diskussion des AK VIII auf dem Verkehrsgerichtstag 2024. Für die Sammlung von Material und die Hilfe bei der Formatierung des Beitrags danke ich *Nicolas Riemann* und *Justin Röper*. Ferner habe ich mich angeregt mit *Kay Uwe Bahnsen*, *Beate Czerwenka*, *Olaf Hartenstein*, *Jakob Reckhenrich* und *Dieter Schwampe* über Haftungsprobleme in der Schifffahrt austauschen dürfen. Alle in den Fußnoten des Beitrags zitierten Webseiten wurden zuletzt am 1.2.2024 abgerufen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwende ich das generische Maskulinum, meine damit jedoch alle Geschlechter.

1 Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts v. 20.4.2013, BGBl. 2013 I, 831.

2 Nachfolgende Verkehrsgerichtstage haben sich natürlich zudem mit Einzelfragen der Reederhaftung befasst, aber nicht mehr mit der Umstellung des allgemeinen Haftungsmaßstabs.

Bereich hinaus wurde die Einführung einer Gefährdungshaftung im Schifffahrtsrecht abgelehnt.³

Heute haben wir die Frage zu diskutieren, ob diese Einschätzung auch noch im Jahre 2024 überzeugt. Vor diesem Hintergrund soll mein einleitender Vortrag das derzeitige Haftungssystem für Drittschäden beleuchten und bewerten – also Schäden, die außerhalb von Vertragsverhältnissen zugefügt werden. Diese Fallgruppe betrifft etwa

- Kollisionen von Schiffen,
- Unfälle von Schiffen, bei denen Öl oder andere umweltschädliche Substanzen ins Wasser gelangen, oder
- Kollisionen von Schiffen mit ortsfesten Anlagen (z.B. Schleusen, Kaianlagen, Brücken oder Offshore-Windkraftanlagen).

Mein Vortrag betrachtet allein Sach- und Umweltschäden und blendet aus Zeitgründen die Haftung für Schäden der Besatzung oder Passagiere aus. Zunächst wird kurz dargelegt, unter welchen Voraussetzungen deutsches Recht überhaupt Anwendung findet (II.). Anschließend werden die geltenden Haftungsmaßstäbe für die See- und Binnenschifffahrt beleuchtet, die im Ausgangspunkt auf einer Verschuldenshaftung beruhen (III.). Damit unterscheidet sich die Haftung der Schiffseigner von der Haftung der Halter von Straßen-, Schienen- oder Luftverkehrsfahrzeugen, die seit Langem einer allgemeinen Gefährdungshaftung unterworfen sind (IV.). Meine zentrale These in diesem Vortrag lautet, dass die Gründe, die bei den anderen Verkehrsträgern zur Einführung einer allgemeinen Gefährdungshaftung geführt haben, für den Schiffsverkehr nicht in gleicher Weise gelten (V.). Daher sollte man Schiffseigner de lege ferenda nur punktuell einer Gefährdungshaftung unterwerfen (VI.).

II. Die Anwendbarkeit des deutschen Sachrechts und vorrangigen Einheitsrechts

Die Anwendbarkeit des deutschen Sachrechts möchte ich aus Zeitgründen ganz kurz abhandeln, auch wenn die Regeln im Detail komplex sind.⁴ Nach der in Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO verankerten Grundregel greift deutsches Recht, wenn der Schaden auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eintritt. Dieses Recht findet auch bei Umweltschäden Anwendung (Art. 7 Alt. 1 Rom II-VO), sofern der Geschädigte nicht für das Handlungsortsrecht optiert (Art. 7 Alt. 2 Rom II-VO).

Diese allgemeinen IPR-Regeln greifen freilich nur, sofern nicht vorrangiges Einheitsrecht zur Anwendung gelangt. Das Einheitsrecht legt seinen Anwendungsbereich nämlich eigenständig fest. Der internationale Anwendungsbereich der verschiedenen

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

4 Näher dazu *Wurmnest*, Die Haftung des Reeders für Drittschäden – de lege lata und de lege ferenda, TranspR 2024, 41 f.

Übereinkommen ist im Detail sehr unterschiedlich geregelt. Es lässt sich aber sagen, dass bei Unfällen, bei denen als Bulkladung in Tankern transportiertes Öl oder Bunkeröl von Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen AWZ ausläuft oder ein Wrack in der deutschen AWZ zu bergen ist, die von Deutschland ratifizierten Abkommen zur Anwendung gelangen. Gleiches gilt für Kollisionen von Binnenschiffen in deutschen Gewässern. Bei Kollisionen von Seeschiffen ist die Lage etwas komplexer, da es auf die Flagge des Schiffs ankommen kann, aber auch bei solchen Kollisionen wird oftmals in Deutschland geltendes Einheitsrecht oder (ggf. ergänzend) deutsches Recht greifen.

III. Die Reederhaftung *de lege lata*

1. Verschuldenshaftung als Ausgangspunkt

a) Allgemeine Regeln

Nach den allgemeinen Regeln haftet der Reeder verschuldensabhängig. Dies gilt für einen Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB, einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einer Verkehrsregelung mit Schutzgesetzcharakter und für die Haftung für Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB. Die adjektivische Haftung des Reeders nach § 480 HGB bzw. § 3 BinSchG ist zwar eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht des Reeders, doch greift sie nur, wenn die Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einen Dritten geschädigt hat und dadurch ersatzpflichtig wird, was in der Regel ein Verschulden dieser Personen voraussetzt.⁵

b) Regelung für Schiffskollisionen auf Grundlage völkerrechtlicher Abkommen

Die Haftung bei Schiffskollisionen ist ebenfalls verschuldensabhängig ausgestaltet und weitgehend in internationalen Übereinkommen geregelt. Für internationale Kollisionen unter Beteiligung von Seeschiffen folgt dieser Haftungsmaßstab aus dem Internationalen (Brüsseler) Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen von 1910 (ZusÜSee 1910),⁶ soweit das Abkommen anwendbar ist. Der deutsche Gesetzgeber hat das Übereinkommen daher in §§ 570 ff. HGB auf Grundlage des Verschuldensprinzips nachgebildet und ergänzt. Die Regeln der §§ 570 ff. HGB sind subsidiär⁷ zum ZusÜSee 1910, das allerdings lückenhaft ist. Es erfasst nicht alle Unfälle. So greift etwa für Kollisionen von Seeschiffen mit ortsfesten Anlagen das (nach den Regeln des IPR zur Anwendung berufene) nationale Recht. Um Kollisionen einem einheitlichen Rechtsregime zu unterwerfen, hat der Gesetzgeber das nationale Recht allerdings

5 § 3 BinSchG begrenzt die Einstandspflicht des Eigners für schuldhaft herbeigeführte Schäden seiner Leute, wohingegen bei § 480 HGB auch eine verschuldensunabhängige Haftung der Besatzung zugerechnet werden kann, vgl. BT-Drs. 17/10309 v. 17.7.2012, 65.

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

7 Zweifelfrei allerdings *Herber*, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 2016, 393.

am Zusammenstoßübereinkommen ausgerichtet. Dieser Gleichlauf erleichtert die Rechtsanwendung.

Nach dem gleichen Muster ist die Haftung für Kollisionen von Binnenschiffen geregelt. Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen von 1960 (ZusÜBin 1960)⁸ schreibt das Verschuldensprinzip vor.⁹ Der Gesetzgeber hat daher die §§ 92 ff. BinSchG, die auch Kollisionen von Schiffen erfassen, die nicht unter das ZusÜBin 1960 fallen, verschuldensabhängig ausgestaltet, damit Kollisionen jeglicher Art einem einheitlichen Haftungsregime unterworfen werden.

c) Haftungsbeschränkung

Hervorzuheben ist, dass Schiffseigentümer ihre Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf bestimmte Höchstbeträge begrenzen, sofern sie den Schaden nicht vorsätzlich oder leichtfertig verursacht haben. Für den gewerblichen Seeverkehr ist heute das (Londoner) Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen¹⁰ in der Fassung des Protokolls von 1996¹¹ gültig. Vergleichbares gilt nach dem Straßburger Übereinkommen von 2012¹² für die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt.

2. Gefährdungshaftung für besondere Bereiche

Die allgemeine Verschuldenshaftung wird komplettiert durch Regeln der Gefährdungshaftung. Diese wurden überwiegend im Zuge internationaler Übereinkommen eingeführt, die den Schutz der Umwelt im Blick haben. Die wichtigsten Abkommen sollen nachfolgend kurz vorgestellt werden.

a) Verschmutzungsschäden durch Öltanker (ÖlHaftungsÜ 1992)

Nach der Havarie des Öltankers *Torrey Canyon* vor der südenglischen Küste im Jahre 1967, in deren Folge dutzende Kilometer Küste in England und Frankreich durch auslaufendes Schweröl verschmutzt wurden, hat die IMO das internationale Ölhaftungsabkommen von 1969¹³ verabschiedet, welches 1971 durch ein Entschä-

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

9 Vgl. Art. 2 ZusÜBin 1960.

10 Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, BGBl. 1986 II, 786 (787).

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

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

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

digungsfondsübereinkommen¹⁴ komplementiert wurde. Diese Übereinkommen wurden von vielen Staaten zügig ratifiziert und traten daher bereits in den 1970er Jahren in Kraft. Mittlerweile wurden diese Abkommen durch zwei Protokolle von 1992¹⁵ fortentwickelt,¹⁶ die für Deutschland seit dem 30.5.1996¹⁷ gelten.

Das internationale Ölhaftungsregime regelt die zivilrechtliche Haftung und Entschädigung für Verschmutzungsschäden durch ausfließendes Schweröl,¹⁸ das als Bulkladung von Schiffen auf See befördert wird. Das Ölhaftungsabkommen in der Fassung von 1992 (nachfolgend: ÖlHaftungsÜ 1992) kanalisiert die Haftung für Ölverschmutzungsschäden wegen Unfällen von Öltankern auf den Eigentümer des Schiffs,¹⁹ so dass Geschädigte zum Beispiel nicht gegen die Besatzung, Lotsen, Ausrüster oder Charterer vorgehen können.²⁰ Der Eigentümer wird ferner einer Gefährdungshaftung mit sehr beschränkten Haftungsausschlüssen unterworfen (Art. III ÖlHaftungsÜ 1992). Darüber hinaus wird durch eine Versicherungspflicht bzw. das Stellen einer anderen Sicherheit durch einen Dritten²¹ gewährleistet, dass der Anspruch gegen den Reeder nicht wirtschaftlich wertlos ist (Art. VII ÖlHaftungsÜ 1992).²² Um eine Versicherbarkeit der Haftung zu gewährleisten, wird die Reederhaftung der Höhe nach beschränkt, wobei die Obergrenze sich nach der Größe des Schiffs richtet (Art. V ÖlHaftungsÜ 1992).

- 14 Internationales Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1975 II, 301 (320).
- 15 Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1994 II, 1150 (1152); Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1994 II, 1150 (1169).
- 16 Zu den Reformen durch die Protokolle von 1992 s. *Renger*, Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf See, *TranspR* 1993, 132 (133 ff.).
- 17 Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Protokolls von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 zur Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden, BGBl. 1995 II, 972.
- 18 Das Vertragswerk erfasst nach Art. I Nr. 5 ÖlHaftungsÜ 1992 Schäden durch beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl, gleich, ob es als Ladung oder in den Bunkern des Schiffes befördert wird.
- 19 Nach Art. I Nr. 3 ÖlHaftungsÜ 1992 sind die Eigentümer des Schiffs diejenige Person oder diejenigen Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder diejenigen Personen, der bzw. denen das Schiff gehört.
- 20 Welche Personen von der Haftung gegenüber Dritten ausgenommen sind, ergibt sich aus Art. III Abs. 4 ÖlHaftungsÜ 1992.
- 21 Das eigene Vermögen kann der Reeder nicht zur Sicherheit einsetzen, da eine Selbstverpflichtung nur bei Staatsschiffen möglich ist, vgl. Art. VII Abs. 12 ÖlHaftungsÜ 1992. Dazu *Herber*, Das Internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, *RabelsZ* 34 (1970), 223 (245).
- 22 Diese Pflicht gilt nach Art. VII Abs. 1 ÖlHaftungsÜ 1992 für Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Seeschiffes, welches mehr als 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördert.

Bei größeren Öltankerunfällen reichen diese Instrumente gleichwohl nicht aus, um entstandene Schäden vollständig abzudecken. Daher wurde ein Entschädigungsfondssystem eingerichtet, das sich aus Beiträgen der Ölindustrie speist. Die International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) decken in den Vertragsstaaten innerhalb gewisser Höchstgrenzen solche Schäden ab, für die der Reeder bzw. die Versicherung nicht eintreten müssen oder können.²³ Damit wird sichergestellt, dass für eine sehr große Schadenssumme effektiv Entschädigung geleistet werden kann.

b) Schäden durch gefährliche oder schädliche Stoffe (HNSÜ 2010)

In der Praxis hat sich das internationale Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden bewährt. Daher sollte die Haftung für Schäden nach Unfällen von Seeschiffen, die gefährliche oder schädliche Stoffe (»hazardous and noxious substances« – HNS) transportieren, in einer ähnlichen Weise geregelt werden. Bislang ist es aber nicht gelungen, ein operables System auf internationaler Ebene in Kraft zu setzen.

Bereits 1996 wurde das Internationale Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See²⁴ aufgelegt.²⁵ Es konnte sich international allerdings nicht durchsetzen, da die administrative Umsetzung aufgrund des weiten Anwendungsbereichs sehr komplex war.²⁶ Das Übereinkommen wurde daher durch ein Protokoll vom 30.4.2010²⁷ modifiziert (HNSÜ 2010), um die Handhabung der Erfassung und Meldung von gefährlicher Ladung praktikabler zu gestalten.²⁸

23 Zu Einzelheiten der Haftung und der Arbeit des Fonds siehe *Jacobsson*, The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage, in: Basedow/Magnus (eds.), *Pollution of the Sea – Prevention and Compensation*, 2007, 137 (139 ff.); *Altfuldisch*, Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See: Bestandsaufnahme, Rechtsvergleich und Überlegungen de lege ferenda, 2007, 6 ff.

24 Abgedr. in *TranspR* 1997, 450 (in englischer Sprache).

25 Zum HNSÜ in der Fassung von 1996 s. *Ganten*, Internationale Gefahrguthaftung beim Seetransport, *TranspR* 1997, 397 (401 ff.); *Kaiser*, Haftung für Gefahrguttransporte in Europa, 2010, 32 ff. Für den Binnenschiffverkehr wurde von UNIDROIT eine transportartübergreifende Konvention ausgearbeitet und 1989 von dem Binnentransportausschuss der UN-Wirtschaftskommission für Europa verabschiedet (Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels [CRTD] of 10 October 1989, abgedr. in *TranspR* 1990, 83). Mangels einer ausreichenden Zahl an Ratifikationen ist dieses Übereinkommen aber niemals in Kraft getreten. Zu diesem Übereinkommen s. *Kaiser*, Haftung für Gefahrguttransporte in Europa, 2010, 7 ff.

26 Näher dazu *Ramming*, Das HNS-Übereinkommen 2010 – ein Überblick, *RdTW* 2020, 322 (323).

27 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).

28 Zu den Änderungen durch das HNSÜ 2010 s. *Ramming*, *RdTW* 2020, 322 (323 ff.).

Das HNSÜ 2010 greift bei Schäden aus gefährlichen Gütern²⁹ und sieht eine Gefährdungshaftung des Reeders eines Seeschiffs vor (Art. 7 HNSÜ 2010), der seine Haftung durch Errichtung eines Haftungsfonds beschränken kann (Art. 9 HNSÜ 2010). Zudem muss der Eigner eine Versicherung abschließen oder eine sonstige finanzielle Sicherheit durch einen Dritten in Höhe der Haftungshöchstgrenze stellen (Art. 12 HNSÜ 2010). Ein HNS-Fonds mit verschiedenen »Konten« für bestimmte Gefahrgutkategorien soll darüber hinaus dafür Sorge tragen, dass eine Entschädigung fließt, wenn der Schaden nicht durch Eigner bzw. den Versicherer abgedeckt wird (Art. 13 ff. HNSÜ 2010).

Deutschland hat das Übereinkommen ratifiziert und 2021 auch Ausführungsbestimmungen geschaffen.³⁰ Das HNSÜ 2010 wird aber erst in Kraft treten, wenn ihm zwölf Staaten mit einer bestimmten Schiffstonnage und einer bestimmten Menge an importiertem Gefahrgut beigetreten sind (Art. 46 HNSÜ 2010), was bislang noch nicht der Fall ist.

c) Schäden durch Bunkeröl (BunkerölÜ)

Das im Jahr 2008 für Deutschland in Kraft getretene Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden vom 23.3.2001 (nachfolgend: BunkerölÜ),³¹ das im Rahmen der IMO erarbeitet wurde, komplementiert das internationale Haftungsregime für Verschmutzungsschäden.³² Es unterwirft den Reeder eines Seeschiffs³³ für Schäden aus dem Ausfließen oder Ablassen von Kohlenwasserstoffmineralöl, das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendet wird,³⁴ einer Gefährdungshaftung (Art. 3 BunkerölÜ), die nach den allgemeinen Regeln beschränkt wird (Art. 6 BunkerölÜ). Ferner wird ab einer Schiffsgröße von 1000 BRT eine Versicherungspflicht bzw. eine sonstige finanzielle Sicherheit durch einen Dritten vorgeschrieben (Art. 7 BunkerölÜ).

29 Der Begriff »gefährliche und schädliche Stoffe (HNS)« ist in Art. 1 Nr. 5 HNSÜ 2010 legaldefiniert. Näher dazu *Ramming*, RdTW 2020, 322 (327).

30 Gesetz zur Ausführung des HNS-Übereinkommens 2010 und zur Änderung des Ölschadensgesetzes, der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, des Seeaufgabengesetzes und des Handelsgesetzbuchs v. 16.7.2021, BGBl. 2021 I, 3079. Näher dazu *Ehlers*, Freie Fahrt für das HNS-Übereinkommen, RdTW 2021, 290 (291).

31 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.

32 Zum BunkerölÜ s. *Ramming*, Das Bunkeröl-Übereinkommen, VersR 2007, 306; *Zhu*, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 – Liability and Insurance Aspects, in: Basedow/Magnus (eds.), *Pollution of the Sea: Prevention and Compensation*, 2007, 171 (173 ff.).

33 Nach Art. 1 Nr. 1 BunkerölÜ bedeutet »Schiff« jede Art von Seeschiff oder sonstigem seegängigen Gerät.

34 Vgl. Art. 1 Nr. 5 BunkerölÜ.

d) Wrackbeseitigung (WBÜ)

Das letzte internationale Übereinkommen, das hier zu erwähnen ist, ist das Wrackbeseitigungsübereinkommen von 2007 (WBÜ).³⁵ Es regelt, vereinfacht ausgedrückt, einen Katalog von Maßnahmen, die ein Küstenstaat zur Abwehr von Gefahren ergreifen kann, die von Wracks in seiner AWZ ausgehen. Treiber für das Abkommen war die Gefahr, die von Wracks vor der Küste für die Umwelt und die Sicherheit des Schiffsverkehrs ausgehen kann. Auf seinem Territorium hat jeder Staat die Befugnis, Gefahren abzuwehren, die von Wracks ausgehen. Seewärts des Küstenmeeres beginnt aber ein Meeresgebiet, an dem der Küstenstaat keine Souveränität beanspruchen kann. Gleichwohl kann ein Küstenstaat im Interesse des Küstenschutzes oder der Sicherheit des Schiffsverkehrs ein Interesse daran haben, Gefahren, die von Wracks in diesem Gebiet ausgehen, zu beseitigen.³⁶

Daher normiert das Übereinkommen zum einen verwaltungsrechtliche Befugnisse wie die Lokalisierung, Markierung und Beseitigung eines Wracks (Art. 7 ff. WBÜ) in der AWZ,³⁷ zum anderen wird die zivilrechtliche Inanspruchnahme des Reeders für die Kosten der Beseitigung geregelt (Art. 10 WBÜ). Diese »Haftung« folgt insofern der Struktur des ÖIHaftungsÜ 1992, als dass sie Ansprüche auf den Reeder kanalisiert und eine Pflichtversicherung vorsieht. Zudem kann der Eigner des Wracks seine Haftung nach den allgemeinen Übereinkommen beschränken (Art. 10 Abs. 2 WBÜ).

e) Haftung für Veränderung der Wasserbeschaffenheit (WHG)

Darüber hinaus hat der deutsche Gesetzgeber zum Schutz der für die Allgemeinheit wichtigen Ressource Wasser aus Umweltschutzaspekten eine Gefährdungshaftung im Wasserhaushaltsgesetz niedergelegt.³⁸ Außerhalb internationaler Übereinkommen schreibt § 89 Abs. 1 WHG eine Gefährdungshaftung für eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit durch das Einbringen oder Einleiten von Stoffen in Gewässer fest. Die Haftung erstreckt sich auf alle Veränderungen von Gewässern i.S.v. § 2 Abs. 1 WHG, also oberirdische Gewässer, Küstengewässer und das Grundwasser. Nach § 89 Abs. 2 WHG greift dieser Haftungsmaßstab auch für Wasserverschmutzungen durch Emissionen von Anlagen, zu denen auch Schiffe oder Transportbehältnisse für die

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

36 *Ramming*, Seehandelsrecht, 2017, Anhang III.1 zu § 480 HGB (WBÜ) Einleitung Rn. 1.

37 Vgl. Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 WBÜ. Das Abkommen erlaubt den Vertragsstaaten, die Anwendung der Regeln auf Wracks zu erstrecken, die sich in ihrem Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres befinden. Deutschland hat von dieser Erstreckung Abstand genommen, da das Instrumentarium des innerstaatlichen Rechts weitere Befugnisse zur Abwehr von Gefahren vorsieht, die auch Maßnahmen gegen einen Störer vorsehen, der nicht zugleich der Schiffseigentümer ist.

38 Zum Hintergrund dieser Haftungsregelung s. *G. Wagner*, Deliktsrecht, 14. Aufl. 2021, 8. Kapitel Rn. 6.

wasserverschmutzenden Stoffe zählen können.³⁹ Aber auch Be- und Entladungseinrichtungen für Schiffe, die der Reeder kontrolliert, können Anlagen im Sinne der Norm sein.⁴⁰

3. Fazit

Als Fazit ist somit festzuhalten, dass die Eignerhaftung de lege lata auf einem zweispurigen System basiert. Als Grundregel, die für die von den ZusÜSee 1910 und ZusÜBin 1960 erfassten Schiffskollisionen auch international vorgegeben ist, haftet der Eigner für Schäden, die er Dritten zufügt, nur bei Verschulden.

Daneben ist die Haftung für besonders schadensträchtige und umweltschädliche Ereignisse einer der Höhe nach beschränkten Gefährdungshaftung unterworfen, die durch internationale Übereinkommen eingeführt wurde.

Zudem haften Schiffseigner allgemein für eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit durch das Einleiten von Stoffen bzw. durch Emissionen von Anlagen, die das Wasser verschmutzen, nach dem WHG verschuldensunabhängig.

IV. Der Binnenvergleich

Im nächsten Schritt soll das Haftungsregime für Fahrzeuge des Schienen-, Straßen- und Luftverkehrs skizziert werden. In den Blick genommen werden die Grundregeln für Drittschäden, um sie anschließend mit den Regeln zum Schiffsverkehr vergleichen zu können.

1. Eisenbahnverkehr

Die Regulierung des aufkommenden Eisenbahnverkehrs war der Vorreiter bei der Einführung der Gefährdungshaftung. So sah bereits § 25 des preußischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3.11.1838⁴¹ als »legislatorisches Novum«⁴² eine Gefährdungshaftung für Schäden vor, die Bediensteten, Passagieren, Fracht und Dritten durch den Eisenbahnbetrieb entstehen können.⁴³ Der Haftungsmaßstab des preußischen Eisenbahngesetzes fand dann auch Eingang in das RHftPflG von 1871 für alle bei Betrieb der Eisenbahn verursachten Personenschäden.⁴⁴ Heute ist diese Regelung in § 1 HaftPflG verankert und erfasst darüber hinaus auch Sachschäden.

39 Näher zur Anwendung der Anlagenhaftung auf Schiffe *Ramming*, Seehandelsrecht, 2017, Anh VII zu § 480 HGB (Anlagenhaftung) Rn. 2.

40 *Bahnsen*, Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?, NZV 2024, 48 Rn. 39.

41 Preußische GS 1838, 505 (510).

42 *Ogorek*, Untersuchungen zur Entwicklung der Gefährdungshaftung im 19. Jahrhundert, 1975, 62.

43 Nach § 25 preuß. Eisenbahngesetz haftete eine Eisenbahngesellschaft jedoch nicht, wenn der Unfall durch »die eigene Schuld des Geschädigten« oder durch einen »unabwendbaren äußern Zufall« verursacht wurde.

44 Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen v. 7.6.1871

Die Haftung ist der Höhe nach beschränkt (§§ 9 f. HaftPflG). Eisenbahnverkehrsunternehmen haften somit seit Langem sondergesetzlich verschuldensunabhängig (aber der Höhe nach beschränkt) und daneben nach den allgemeinen Regeln des Deliktsrechts verschuldensabhängig. Das AEG ordnet zudem eine Pflichtversicherung für Eisenbahnverkehrsunternehmen an.⁴⁵

2. Straßenverkehr

Der Dreiklang aus Gefährdungshaftung, Haftungsbeschränkung und Pflichtversicherung findet sich auch im Straßenverkehr. Die industrielle Verbreitung des Automobils begann in den 1890er Jahren, nachdem unter anderem Daimler und Maybach einen ökonomisch verwertbaren Verbrennungsmotor auf den Markt brachten und sich zudem der Luftreifen durchsetzte.⁴⁶

Griffen zunächst die allgemeinen Regeln der Partikularrechte bzw. später des vereinheitlichten BGB, also die Verschuldenshaftung, wurde wenige Jahre nach Beginn der industriellen Produktion von Kraftfahrzeugen eine sondergesetzliche und der Höhe nach beschränkte Gefährdungshaftung des Halters durch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) von 1909 normiert.⁴⁷ Die Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge folgte deutlich später, nämlich erst durch ein Gesetz von 1939.⁴⁸ Heute sind diese Grundsätze in §§ 7, 12 ff. StVG und § 1 PflVG niedergelegt. Daneben haftet der Halter nach den allgemeinen Regeln verschuldensabhängig.

3. Luftverkehr

Der Einsatz von Luftverkehrsfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern nahm nach dem I. Weltkrieg Schwung auf. Schnell setzte sich die Einsicht durch, dass ein sondergesetzliches Haftungsregime notwendig ist, und man orientierte sich dabei an der Straßenverkehrshaftung. Im Luftfahrtgesetz von 1922,⁴⁹ das diesen Verkehrszweig erstmalig einheitlich regulierte, wurde daher eine der Höhe nach beschränkte Gefährdungshaftung des Halters eines Luftfahrzeugs eingeführt, um Dritte vor den Gefahren der Luftfahrt angemessen schützen zu können. Dieser Haftungsmaßstab gilt auch heute noch (vgl. § 33 LuftVG). Die (mittlerweile angepassten) Haftungshöchstgrenzen, die insoweit im Einklang mit der Struktur der Römer Haftungsübereinkommen an das Gewicht des Flugzeugs anknüpfen, sind

[Reichshaftpflichtgesetz], RGBl. 1871, 207. Zur Genese dieses Gesetzes s. *Ogorek* (Fn. 42), 98 ff.; *Schubert*, ZRG GA 100 (1983), 238 ff.

45 Vgl. §§ 14 ff. AEG.

46 Die Verbreitung des Automobils beruhte auf einer Vielzahl Erfindungen (Verbrennungsmotor, Zündkerze, Luftreifen etc.), so dass bisweilen das Jahr 1895 als »Geburtsjahr des modernen Automobilismus« bezeichnet wird, s. *Zatsch*, Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, 1993, 1 mwN.

47 Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3.5.1909, RGBl. 1909, 437.

48 Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag v. 7.11.1939, RGBl. I 1939, 2223.

49 Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1922, RGBl. I 1922, 681.

heute in § 37 LuftVG niedergelegt. § 43 Abs. 2 S. 1 LuftVG statuiert zudem die Versicherungspflicht für den Halter des Luftfahrzeugs.⁵⁰ Daneben haftet der Halter nach den allgemeinen Regeln verschuldensabhängig.

4. Fazit

Als Fazit ist festzuhalten, dass Drittschäden, die durch Fahrzeuge im Schienen-, Straßen- und Lufttransport verursacht werden, durchgängig auf Grundlage der Gefährdungshaftung ausgeglichen werden, und dies schon seit sehr langer Zeit. Um eine Kalkulierbarkeit und Versicherbarkeit der Haftung zu ermöglichen, ist diese Haftung des Halters des Kraft- oder Luftfahrzeugs bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmer der Höhe nach beschränkt. Zudem besteht eine Versicherungspflicht, um im Schadensfall den Anspruch des Geschädigten abzusichern. Darüber hinaus haftet der Halter nach den allgemeinen Regeln des Deliktsrechts verschuldensabhängig.

V. Ist der allgemeine maritime Haftungsmaßstab noch zeitgemäß?

Um die Frage beantworten zu können, ob die Verschuldenshaftung als allgemeine Regel für den Schiffsverkehr noch zeitgemäß ist, soll nachfolgend untersucht werden, ob die Gründe, die zur Einführung der allgemeinen Gefährdungshaftung in den anderen Verkehrssektoren geführt haben, auch für den Schiffsverkehr überzeugen. Darüber hinaus ist zu klären, ob eine allgemeine Gefährdungshaftung in die Systematik des Seerechts eingefügt werden kann.

1. Wechselseitige Gefährdungen vs. Drittschäden

a) Ein wichtiger Grund für die Einführung der Gefährdungshaftung war die große Drittschädigungsgefahr von Kraft-, Schienen- und Luftfahrzeugen. So wurde bei den Beratungen zum preußischen Eisenbahngesetz die strikte Haftung, die auf *Friedrich Carl von Savigny* zurückgeht,⁵¹ als Instrument der Sorgfaltssteigerung angesehen, um »das Publikum vor Unglücksfällen zu bewahren«.⁵² Da die Feuergefahr bei beweglichen Dampfmaschinen nicht vollständig unterdrückt werden könne und die Bahn großflächig durch das Land gebaut werde, sei die Betriebsgefahr durch die Bahn für »benachbarte[] Grundbesitzer und Einwohner« viel erheblicher als bei anderen Dampfmaschinen, so dass eine Abkehr vom Verschuldensprinzip sachgerecht sei.⁵³

50 Ausnahme: Wenn der Bund oder eines der Bundesländer Halter des Flugzeugs ist, vgl. § 43 Abs. 2 S. 2 LuftVG.

51 Dazu *Baums*, Die Einführung der Gefährdungshaftung durch F. C. von Savigny, ZRG GA 104 (1987), 277 (277 f.).

52 So die Ansicht des preußischen Justizverwaltungsministers *v. Mühler*, zitiert nach *Schubert*, Das preußische Eisenbahngesetz von 1838, ZRG GA 116 (1999), 152 (181).

53 Protokoll des preußischen Staatsrates, zitiert nach *Deutsch*, Allgemeines Haftungsrecht, 2. Aufl. 1996, Rn. 705. Ausführlich zu den Beratungen über die einzelnen Regelungsbereiche des Eisenbahngesetzes *Schubert*, ZRG GA 116 (1999), 152 (155 ff.).

Die große Gefahr der Fremdschädigung war auch ein wichtiges Argument bei der Einführung der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge durch das KFG von 1909.⁵⁴ In der Diktion der österreichischen Journalistin *Marie Holzer* galt das Automobil als »Anarchist unter den Gefährten«, das, losgelöst von Schienenwegen, individuell mit einem relativ hohen Tempo gesteuert werden konnte.⁵⁵ Die Konsequenz waren zahlreiche Unfälle mit anderen Straßenbenutzern, so dass »[d]as Auto [...] sich zu einer Maschine [entwickelte], die wie kaum eine andere Menschen um Leben und Gesundheit brachte«.⁵⁶ Auch bei Erlass des LuftVG stand mit Blick auf die Gefährdungslage bei Flugzeugabstürzen außer Frage, dass eine »Haftung nur für Verschulden nicht dem Bedürfnis entspreche, das sich aus den der Allgemeinheit auferlegten Gefahren des Luftverkehrs ergebe«.⁵⁷

Während sich »wechselseitige Gefährdungen« von Nutzern gefährlicher Gerätschaften – also etwa zwei Kfz-Nutzern – über die Zeit »ausgleichen« können, profitieren Dritte nicht von diesem Effekt und haben auch keinen Vorteil aus der Nutzung der gefährlichen Sache.⁵⁸ Vielmehr sind sie den Gefahren »unentrinnbar ausgesetzt«.⁵⁹ Eine hohe Gefahr von Drittschäden spricht daher für die Einführung einer Gefährdungshaftung. Dagegen kann es bei einer Verschuldenshaftung bleiben, wenn die Nutzung einer gefährlichen Sache vornehmlich zur Gefährdung anderer Nutzer führt.

b) Bei den Beratungen des deutschen Verkehrsgerichtstags von 1982 wurde herausgearbeitet, dass veritable Fremdschädigungen durch Schiffe die Ausnahme darstellen. Die meisten Schädigungen erfolgen durch Schiffskollisionen, also durch wechselseitige Gefährdungen, da der Schaden an anderen Schiffen und deren Ladung hervorgerufen wird. Geschädigt sind also vornehmlich Teilnehmer des Systems »Seewirtschaftsverkehr«. *Rolf Herber* hat sich daher in seinem Vortrag auf dem damaligen Verkehrsgerichtstag gegen die Einführung einer Gefährdungshaftung positioniert, da »der Gedanke des Schutzes Dritter sie [nicht erfordert]«.⁶⁰ Das dürfte auch heute noch richtig sein, soweit es um Schiffskollisionen geht.

c) Nun können Schiffe aber auch ortsfeste Objekte wie Hafenanlagen, Schleusen, Brücken oder Offshore-Anlagen beschädigen. Meines Erachtens betreffen Schäden an Hafenanlagen und Anlagen zur Sicherstellung der Schiffbarkeit von Wasserwegen jedoch in der Regel ebenfalls keine unbeteiligten Dritten. Häfen und Kanalbetreiber verdienen Geld mit der Schifffahrt, und die Unterhaltung von Wasserstraßen

54 Zur Genese des Haftungstatbestands s. *Schubert*, Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3.5.1909, ZGA GA 117 (2000), 238 (245 ff.).

55 *Holzer*, Das Automobil, Die Aktion, Jg. 2, Nr. 34 v. 21.8.1912, Sp. 1072, zitiert nach *Müller*, Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900, 2004, 104.

56 *Zatsch* (Fn. 46), 227.

57 Verhandlungen des Reichstags, Wahlperiode 1920, Bd. 328 (Anlagen zu den stenografischen Berichten), Aktenstück Nr. 2504 (Begründung zum Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes), 2471 (2474).

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

59 Ebd.

60 *Herber*, Gefährdungshaftung in der Schifffahrt?, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1982, 365 (375).

dient ja gerade der Schifffahrt und hat oftmals auch einen großen wirtschaftlichen Effekt für die lokale Verkehrswirtschaft.⁶¹ Letztendlich wird man auch Brücken über Wasserstraßen der Risikosphäre der Schifffahrt zuordnen können, da diese auf die Bedürfnisse der Schifffahrt abgestimmt werden, obgleich sie primär für andere Verkehrsträger gebaut werden.⁶² Einen Grenzfall bilden Offshore-Windkrafanlagen. Allerdings nutzen deren Betreiber wie der Seeverkehr das Meer ebenfalls erwerbswirtschaftlich und daher sind diese Bauwerke mit der Schifffahrt zumindest verwoben.

d) Denkbar ist, dass Personen (z.B. Schwimmer, Hafenarbeiter etc.) durch ein Schiff geschädigt werden. Auch wenn mir keine genauen Zahlen vorliegen, dürften solche Unfälle eher selten vorkommen. Im Einklang mit *Herber* scheint mir für solche Personenschäden ein hinreichender Drittschutz durch die Ausnahme vom Haftungsbeschränkungsprivileg erreicht werden zu können.⁶³

2. Hohe Geschwindigkeit und erhebliche Betriebsgefahr

Auch weitere Aspekte, die eine Gefährdungshaftung für Schienen-, Straßen- und Luftfahrzeuge rechtfertigen, scheinen im Schiffsverkehr weniger stark ausgeprägt zu sein.

a) So wird bei den anderen Verkehrsträgern auf die durch Motorkraft erzeugte hohe Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge hingewiesen, die zu sehr großen Schäden bei Dritten führen können.⁶⁴ Im Straßenverkehr wird diese Gefahr noch durch die Dichte des Verkehrs verstärkt. Trotz der großen Betriebsgefahr der »Gefahrenquelle Fahrzeug« darf der Halter dieses zwar nutzen, das Korrelat dieses Rechts ist jedoch die Verpflichtung, für Schäden aus dem Betrieb des Fahrzeugs verschuldensunabhängig einzustehen.⁶⁵ Soweit ersichtlich, sind im Schiffsverkehr die Gegebenheiten etwas anders gelagert. Die Geschwindigkeiten von Schiffen sind deutlich langsamer als beim Land- oder Luftverkehr.⁶⁶ Allerdings hat sich die Reisegeschwindigkeit seit der Segelschiffzeit deutlich erhöht, und auch die Größe gewerblicher Schiffe ist teilweise immens gestiegen. Zudem ist im Seeverkehr der »Bremsweg« des Schiffes sehr lang. Schiffe sind auch weniger wendig als Landfahrzeuge. Aus diesen Umständen resultiert ebenfalls eine gesteigerte Gefahr, auch weil Wind und Wellen die Manövrierfähigkeit von Schiffen beeinflussen können. Hinzu kommt, dass größere gewerblich genutzte Schiffe technisch komplexe Maschinen und Ruderanlagen haben, bei deren Ausfall aufgrund der schieren Masse des Schiffs große Schäden hervorgerufen

61 Vgl. auch *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 57: »Werden solche Anlagen durch ein Schiff in Mitleidenschaft gezogen, so ist das kein schicksalhafter Ereignis, sondern eher ein Betriebszwischenfall, mit dem zu rechnen ist. Denn in diesen Fällen setzt der Eigentümer diese Anlagen bewusst dem Beschädigungsrisiko durch Schiffsunfälle aus«.

62 *Herber* (Fn. 60), 365 (376).

63 *Herber* (Fn. 60), 365, 375 f.

64 Vgl. *Deutsch*, Das neue System der Gefährdungshaftungen: Gefährdungshaftung, erweiterte Gefährdungshaftung und Kausal-Vermutungshaftung, NJW 1992, 73 (75).

65 *Ahrens/Spickhoff*, Deliktsrecht, 2022, § 34 Rn. 3.

66 Vgl. auch *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 52 (bezogen auf die Schädigung von Personen).

werden können. Bei größeren motorisierten Schiffen wird man daher eine gewisse Unkontrollierbarkeit der von ihnen ausgehenden Gefahren nicht negieren können. Schädigungen aus der Betriebsgefahr sind aber sehr stark umgebungsabhängig. Auf offener See ist die Gefahr sehr viel geringer als in einer stark frequentierten Wasserstraße wie einem Kanal.⁶⁷

b) Bei der Diskussion um die Einführung einer Gefährdungshaftung für Schiffeigener darf ferner nicht übersehen werden, dass es sehr unterschiedliche Arten von Schiffen gibt. Es liegt auf der Hand, dass die Betriebsgefahr von kleineren Freizeitbooten im Regelfall deutlich geringer ist als die von größeren gewerblich genutzten Schiffen.⁶⁸ Wer eine Gefährdungshaftung von kleineren Segelbooten, Ruderbooten oder sogar »SUP-Boards« fordert,⁶⁹ übersieht, dass von solchen Booten oder Gerätschaften aufgrund der fehlenden Motorisierung keine erhöhte Betriebsgefahr ausgeht. Bei Motorbooten mit »kleinerer Motorisierung« ist ferner zu bedenken, dass auch im »Landrecht« anerkannt ist, dass Unfälle von Kraftfahrzeugen, die auf ebener Strecke nicht schneller als 20 km/h fahren können, nicht der Gefährdungshaftung unterworfen werden (vgl. § 8 Nr. 1 StVG).⁷⁰ Bei solch langsamen Fahrzeugen mangelt es an einer erhöhten Gefahr aus der Motorkraft. Nichts anderes kann dann für Sportboote mit kleinerer Motorisierung gelten.

c) Wenn man überhaupt über eine Gefährdungshaftung nachdenken möchte, dann allenfalls für größere Schiffe. Soweit man dies auf Grundlage des allgemein verfügbaren Zahlenmaterials sagen kann, scheinen Unfälle mit sehr hohen Schäden im Schiffsverkehr in absoluten Zahlen allerdings seltener vorzukommen als im Land- und Luftverkehr. So können Fahrfehler auf der Straße zu einer Massenkarambolage mit hohen Sach- und Personenschäden führen, und selbst Abstürze von Kleinflugzeugen über einem Stadtgebiet können Schäden in Millionenhöhe verursachen.⁷¹

Blickt man dagegen auf die am stärksten frequentierten Wasserstraßen in Deutschland, den Rhein und den Nord-Ostsee-Kanal, so ist dem Jahresbericht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) von 2021 für den Rhein zu entnehmen, dass es in der Berufsschifffahrt trotz gesteigerten Verkehrs 20 % weniger Unfälle

67 Den letzten Punkt betont MüKoHGB/*Steingröver*, 5. Aufl. 2023, Vor § 570 HGB Rn. 9.

68 Vgl. allg. *Paul*, Gefährdungshaftung und Sportschifffahrt, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 20. Deutscher Verkehrsgeschichtestag, 1982, 392.

69 Ein Diskussionsteilnehmer auf dem Verkehrsgeschichtestag hat vorgeschlagen, auch solche Boards der Gefährdungshaftung zu unterwerfen, da er der Ansicht war, dass von solchen Sportgeräten eine große Gefahr ausgehe.

70 Eine Ausnahme gilt, wenn diese Fahrzeuge im »autonomen Betrieb« gesteuert werden. In diesem Fall greift die Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG auch für langsam fahrende Fahrzeuge, weil sich dann die besondere Gefahr des »autonomen Fahrens« realisiert.

71 Hinzuweisen ist auf den Absturz eines einmotorigen Kleinflugzeugs im April 2002, das auf ein Hochhaus in Mailand stürzte und einen Sach- und Personenschaden von über 50 Mio. Euro auslöste, vgl. *Montanaro*, in Basedow/Hopt/Zimmermann (Hrsg.), Handwörterbuch Europäisches Privatrecht, 2009, Bd. II., Stichwort Luftverkehr (Deliktische Haftung), 1029 (1031).

als in den Vorjahren gab, darunter – und das ist der entscheidende Punkt – keine größeren Havarien.⁷²

Die Jahres-⁷³ bzw. Unfall(zwischen)berichte⁷⁴ der Bundesstelle für Seunfalluntersuchung (BSU) zeigen, dass es im Nord-Ostsee-Kanal von 2018–2022 (mindestens)

- zwei Schiffskollisionen mit größeren Schäden gab,⁷⁵
- in zwei Fällen Schleusentore gerammt⁷⁶ und
- in einem Fall eine Brücke beschädigt wurde.⁷⁷

Diese Zahlen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da die BSU nur bestimmte Unfälle untersucht, um Sicherheitslücken aufzudecken und mögliche Abhilfemaßnahmen zu empfehlen. Sie zeigen allerdings, dass im Vergleich zum Straßenverkehr auf Wasserstraßen in absoluten Zahlen deutlich weniger Unfälle passieren. Allerdings scheinen die Unfälle im Nord-Ostsee-Kanal offenbar zugenommen zu haben, und bei Kollisionen mit Schleusen sind auch höhere Schäden möglich.⁷⁸ Ein Unfall sticht heraus, da die Instandsetzung eines von einem unter portugiesischer Flagge fahrenden Schiffs gerammten Schleusentors in Kiel angeblich mehrere Millionen Euro gekostet haben soll.⁷⁹

72 Im Bericht heißt es: »Insgesamt kam es im Jahr 2021 in der Berufsschifffahrt auf dem Rhein zu 20,6 Prozent weniger Unfallereignissen als im Vorjahr. Insgesamt ereigneten sich z.B. 56 Festfahrungen/Grundberührungen, 2020 waren es 84. Im Jahr 2021 kam es zu 43 Unfällen mit Schiffsfahrtszeichen und zu 20 Kollisionen von Schiffen mit anderen Schiffen. Größere Havarien gab es nicht.« Der Bericht ist abrufbar unter https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/20220510_Bilanz_PK_Rhein.html.

73 Die Jahresberichte sind abrufbar unter: <https://www.bsu-bund.de> → Publikationen → Jahresberichte.

74 Die Unfallberichte sind abrufbar unter: <https://www.bsu-bund.de> → Publikationen → Untersuchungsberichte.

75 Es handelt sich um die Kollisionen der »Hochdonn« mit der »Scheldenbank« im Nebel am 8.5.2020 (vgl. BSU-Untersuchungsbericht Nr. 117/20 v. 9.5.2022) sowie der »Paivi« mit der »Bjoerkoe« am 29.3.2022 (vgl. BSU-Untersuchungszwischenbericht Nr. 97/22 v. 21.3.2023).

76 Zum einen ramnte das Containerschiff »Akacia« am 19.2.2018 das Schleusentor der Neuen Südschleuse in Kiel-Holtenau, als beim Einfahren das Schiff plötzlich beschleunigte (BSU-Untersuchungsbericht Nr. 52/18 v. 19.12.2019), und zum anderen fuhr der Frachter »Else« am 29.8.2020 in das verschlossene Tor der Schleuse in Kiel-Holtenau (vgl. BSU-Untersuchungsbericht Nr. 285/20 v. 26.10.2022).

77 Kollision der »Meri« am 29.11.2022 mit einer der Holtenauer Hochbrücken, da das Schiff zusammen mit einem geladenen Kran höher war als die Brückenhöhe (vgl. BSU-Jahresbericht 2022, 26 ff.).

78 Vgl. Unfälle im Nord-Ostsee-Kanal nehmen zu, Hamburger Abendblatt v. 2.11.2023, 21. Der Artikel nennt zudem einen Unfall aus dem Jahr 2023, bei dem durch eine Kollision mit einer Schleuse ein Schaden von ca. 500.000 € entstanden sein soll. Einen Überblick über Kosten aus einzelnen Kollisionen mit Schleusen in anonymisierter Form (leider ohne Schilderung der näheren Fallumstände) gibt der Beitrag von *Antonius* in diesem Sammelband.

79 Vgl. <https://hansa-online.de/2018/02/featured/94059/kieler-schleusentor-kostet-20-millionen-euro/>.

d) Zusammenfassend kann man festhalten, dass die Betriebsgefahr von Schiffen je nach Schiffstyp (Containerschiff vs. kleines Sportboot) sehr unterschiedlich ist und auch von der Umgebung abhängt, durch die das Schiff navigiert (offene See vs. enge Wasserstraße). Eine erhöhte Betriebsgefahr geht erst von Schiffen einer bestimmten Größe aus und ist besonders hoch in engen und stark frequentierten Wasserstraßen. Will der Gesetzgeber jedoch den tradierten Haftungsmaßstab ändern, bedarf es einer viel solideren Analyse der Unfallgefahr, als sie hier vorgenommen werden konnte. Es muss genau eruiert werden, wie viele Unfälle passieren, in welchem Verhältnis sie zur Summe der Schiffsbewegungen stehen (so fahren z.B. jährlich etwa 27.000 Schiffe und 12.000 Sportboote durch den Nord-Ostsee-Kanal,⁸⁰ so dass einzelne Unfälle kaum eine hohe Betriebsgefahr abbilden), und warum sie mit der Gefährdungshaftung nicht in den Griff zu bekommen sind. Der Verweis auf tragische Einzelfälle reicht dazu genauso wenig aus wie der pauschale Hinweis auf hohe Schäden oder darauf, dass doch »allgemein bekannt sei, dass zahlreiche Unfälle passieren«. Auch muss immer im Blick gehalten werden, ob unbeteiligte Dritte geschädigt wurden oder die Schäden »im System« entstehen (s. oben V. 1.). Die Betriebsgefahr von Schiffen auf Grundlage objektiver Zahlen wird man in ein paar Jahren deutlich besser beurteilen können als heute. Seit dem 1.7.2023 ist nämlich die bundesweite Datenbank HAVARIS⁸¹ in Betrieb, in der sämtliche Unfälle auf deutschen See- und Binnenwasserstraßen erfasst werden. Für den Verkehrsgerichtstag war es zu früh, Einsicht in diese Datenbank zu nehmen.

3. Beweisschwierigkeiten

a) Ein weiterer Aspekt, der für den Wechsel von einer Verschuldens- zur Gefährdungshaftung sprach, waren Beweisnotlagen des Geschädigten. Besonders drastisch war dieses Problem im Straßenverkehr. Eine Statistik von 1906 kam zum Ergebnis, das bei 55 % der erfassten Unfälle »andere oder nicht angegebene Gründe« die Ursache waren, also der Grund oftmals nicht klar benannt werden konnte.⁸² Diese hohe Zahl der nicht klar einer Ursache zuzuordnenden Unfälle hängt natürlich auch mit Fahrerfluchtfällen zusammen und mit den damals noch limitierten technischen Möglichkeiten des Nachweises von Fahrfehlern und dergleichen. Im Schiffsverkehr kann es – wie bei allen Haftungsprozessen – ebenfalls zu Beweisschwierigkeiten kommen. Blickt man aber auf Unfälle im Schifffahrtsbereich, so operiert die Rechtsprechung allerdings großzügig mit dem Anscheinsbeweis. Dieser Beweis kann auch bei Kollisionen von Schiffen greifen, da er durch die internationalen Übereinkommen (ZusÜSee 1910, ZusÜBin 1960) nicht ausgeschlossen wird. Fährt ein Schiff auf

80 Zahlen nach Angaben der WSV, abrufbar unter <https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de>.

81 HAVARIS steht für: Havarie Auswerte-, Recherche- und Informationssystem. Grundlage für die Datenbank ist das SchUnfDatG. Der Inhalt der für die Datenbank erhobenen Informationen ergibt sich aus § 4 SchUnfDatG.

82 *Kuhn*, Die Opfer des Automobils, 1907, 13 zit. nach *Zatsch* (Fn. 46), 229.

eine ortsfeste Anlage⁸³ oder ein festgemachtes Schiff⁸⁴, kann nach den Erfahrungen des täglichen Lebens ein typischer Geschehensverlauf dahingehend angenommen werden, dass die Havarie auf einem Verschulden der Schiffsbesatzung beruht. Dieses Instrument wird in vielen Fällen dafür Sorge tragen, dass dem Geschädigten Schadensersatz zugesprochen wird. Ich möchte dies anhand von zwei Beispielen verdeutlichen:

- Kollidiert ein Schiff bei der Durchfahrt mit der Brückenquerung, weil es zu hoch beladen ist, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden der Besatzung. Die Erschütterung des Anscheinsbeweises wird oftmals schwerfallen. Durchfahrtshöhen werden üblicherweise mit einem Sicherheitszuschlag kalkuliert, so dass der Verweis auf eine überraschend hohe Welle oder einen besonders hohen Wasserstand an der Brücke in der Regel nicht ausreichen wird, um der Haftung zu entgehen.⁸⁵ Auch kann der Reeder m.E. den Anscheinsbeweis nicht dadurch erschüttern, dass er auf Angaben des Ladungseigentümers oder Herstellers verweist, dass die Ladung bestimmte Abmessungen aufweist (die aber nicht stimmen).
- Bei Kollisionen mit Schleusen kann der Anscheinsbeweis ebenfalls helfen. Beispielhaft sei auf den Fall des Frachters »Else« hingewiesen.⁸⁶ Der Frachter hatte bei Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal im August 2020 keinen Lotsen an Bord, da die Mannschaft offenbar das Aufnahmeprozedere nicht richtig verstanden hatte und daher das Schiff die Lotsenversetzstelle ohne Verringerung der Geschwindigkeit passiert hatte. Auf Warnungen über Funk, dass das Schiff sich bereits in der Zufahrt zur geschlossenen Schleuse befinde und daher sofort umzudrehen und einen Lotsen aufzunehmen habe, wurde nicht rechtzeitig reagiert. In der Folge rammte das Schiff die verschlossene Schleuse. Auch bei diesem Tathergang spricht nach der Lebenserfahrung ein erster Anschein dafür, dass die Eigentumsverletzung durch ein schuldhaftes Verhalten der Besatzung herbeigeführt wurde. Der Reeder hätte also Tatsachen vortragen und beweisen müssen, die einen atypischen Geschehensablauf nahelegen, was – zumindest nach dem bekannten Sachverhalt – sehr schwer möglich gewesen sein wird. Im Übrigen ist der BSU-Bericht sehr aufschlussreich, da er deutlich macht, dass die vom Kapitän gemachten Angaben über angebliche Probleme mit der Schiffstechnik sich nicht mit dem beobachteten Kurs des Schiffes in Einklang bringen ließen (zielsicheres Einsteuern in den Schleusenbereich trotz angeblicher technischer Probleme),⁸⁷ so dass der Verweis auf technische Probleme m.E. den Anscheinsbeweis ebenfalls nicht zu erschüttern vermag.

83 Vgl. OLG Hamm Entscheidung v. 19.8.1999 – 27 U 55/99 BSch, BeckRS 2005, 3643; Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Urteil v. 15.4.1997, Az. 355 Z 4/97, abrufbar unter <https://iwt-law.uni-mannheim.de/az/355-z-497>.

84 Herber (Fn. 7), 391.

85 Vgl. etwa AG Dortmund v. 13.6.2019 – 550 C 1/17 BSch, BeckRS 2019, 48105 Rn. 21 ff.

86 Darstellung nach BSU-Untersuchungsbericht Nr. 285/20 v. 26.10.2022.

87 BSU-Untersuchungsbericht Nr. 285/20 v. 26.10.2022, 23.

b) Allerdings hilft der Anscheinsbeweis nicht immer, wie der Unfall der »Akacia« zeigt, die im Februar 2018 mit einem Lotsen bemannt den Nord-Ostsee-Kanal durchfahren hatte.⁸⁸ Beim Ansteuern der Schleuse am Ausgang des Kanals beschleunigte das Schiff auf einmal ohne Veranlassung durch die Besatzung, weil die Steigung der Propellerflügel sich verändert hatte. Der Kapitän erkannte dies und versuchte, die Steigung zu korrigieren, was aber weder durch Betätigung des Bedienhebels noch durch Einsatz der Backup-Steuerung gelang, weil die Hydraulikanlage ausgefallen war. Da das Schiff auch nicht auf andere Weise gestoppt werden konnte, rammte die »Akacia« mit hoher Geschwindigkeit ein Schleusentor in Kiel-Holtenau und durchbrach es. Bei diesem Sachverhalt bestehen Anhaltspunkte dafür, dass der Anscheinsbeweis erschüttert werden kann, so dass der Geschädigte beweispflichtig bleibt. Im Anwendungsbereich des ISM-Codes kann aber möglicherweise ein Verschulden aufgrund der fehlenden Dokumentation von adäquaten Sicherheitsmaßnahmen nachgewiesen werden. Zudem verbessern sich die technischen Aufzeichnungen fortlaufend, so dass unklare Unfallursachen tendenziell abnehmen werden.

c) Festzuhalten bleibt somit, dass es bei Schiffsunfällen Beweisschwierigkeiten gibt, die auch damit zusammenhängen, dass das unfallverursachende Schiff schnell weiterfahren möchte und daher Beweise zügig gesichert werden müssen, da das Beweismaterial sonst nicht mehr vor Ort ist. Das Zivilprozessrecht stellt allerdings Instrumente zur Verfügung, die solche Beweisprobleme lindern. Ein solches Instrument ist der Anscheinsbeweis, so dass auch die Verschuldenshaftung bei Kollisionen mit Anlagen sehr häufig, aber nicht immer zu einer Haftung des Reeders führt. Daneben gibt es weitere Instrumente, wie den Schiffsarrest, um unkooperative Eigner zur Mitwirkung zu bewegen.⁸⁹ Soweit Beweisschwierigkeiten allerdings daraus resultieren, dass die verschiedenen Stellen der öffentlichen Hand (Staatsanwaltschaft, Wasserstraßenverwaltung, Schifffahrtspolizei etc.) nicht effizient zusammenarbeiten, kann daraus kein Argument für die Verschärfung der Reederhaftung abgeleitet werden. Vielmehr müssen die staatlichen Stellen ihre Zusammenarbeit optimieren, damit die öffentliche Hand effizient Schadensersatz für Eigentumsverletzungen erstreiten kann.

4. Die Gefährdungshaftung im System des Seerechts

Bei der Frage, ob die Reederhaftung auf eine Gefährdungshaftung umgestellt werden sollte, müssen aus meiner Sicht auch systematische Erwägungen berücksichtigt werden. Das Haftungsrecht der Schifffahrt sollte nämlich auf einem kohärenten System beruhen.

Würde man im HGB (oder einem anderen Gesetz) eine Generalklausel zur verschuldensunabhängigen Haftung des Reeders für Drittschäden verankern, so wäre insoweit zwar ein Gleichklang mit dem »Land- und Luftverkehrsrecht« erreicht. Gleichzeitig käme es jedoch zu einem Systembruch mit dem völkerrechtlich

⁸⁸ Darstellung nach BSU-Untersuchungsbericht Nr. 52/18 v. 19.12.2019.

⁸⁹ *Bahlsen*, NZV 2024, 48 Rn. 68.

vereinheitlichten Haftungssystem für Schiffskollisionen, das für erfasste Kollisionen verbindlich die Verschuldenshaftung festschreibt. Eine Reform des nationalen Rechts würde daher nur Fälle betreffen, die international nicht vereinheitlicht sind, so dass Kollisionen zwischen zwei Schiffen oftmals anders beurteilt würden als Kollisionen von Schiffen mit festen Anlagen.

Einen sachlichen Grund für eine Spaltung des Rechts für Schiffskollisionen und sonstige Schiffsunfälle sehe ich nicht. Weder sind Unfälle mit Anlagen komplexer als Kollisionen zweier Schiffe, noch sind solche Anlagen schutzwürdiger oder Unfälle mit größeren Gefahren für die Umwelt verbunden. Bei typischen Schädigungen dürfte es bei Kollisionen mit Anlagen sogar oftmals einfacher sein, Schadensersatz zu erstreiten. Solche Anlagen bewegen sich nicht, so dass die Verursachung des Schadens einfacher zuzuordnen sein dürfte. Da das ZusÜSee 1910 und das ZusÜBin 1960 zudem nicht alle Schiffskollisionen erfassen, würde die Einführung einer Generalklausel der Gefährdungshaftung zu dem wenig überzeugenden Ergebnis führen, dass – die Anwendung deutschen Rechts unterstellt – selbst Schiffskollisionen nicht mehr einheitlich beurteilt würden. Stattdessen würden einige Kollisionen auf Grundlage der Verschuldens- und andere auf Grundlage der Gefährdungshaftung beurteilt werden.

5. Blick in das Ausland

Ein Blick ins Ausland zeigt allerdings, dass es in anderen Jurisdiktionen historisch gewachsene Brüche gibt, die den Reeder für manche Unfälle einer Gefährdungshaftung und für andere einer Verschuldenshaftung unterwerfen, und zwar außerhalb der sachgerechten Differenzierung zwischen einer Gefährdungshaftung für Schäden aus gefahrgeneigten Transporten und der allgemeinen Verschuldenshaftung.

Solche Brüche gibt es in England und Frankreich. In beiden Staaten werden Schiffskollisionen der Verschuldenshaftung unterworfen. Dies folgt zunächst aus dem ZusÜSee 1910 bzw. (für Frankreich) für Binnenschiffe aus dem ZusÜBin 1960. Im Sinne der Kohärenz werden jedoch Schiffskollisionen, die nicht von einem völkerrechtlichen Übereinkommen erfasst sind, ebenfalls der Verschuldenshaftung unterworfen. In Frankreich folgt dies aus dem spezialgesetzlichen Haftungsregime für *abordages* im Code des transports.⁹⁰ In Großbritannien, dessen Deliktsrecht aus einer Vielzahl von Einzelatbeständen besteht, ergibt sich dies aus einer Anwendung des *tort of negligence*⁹¹ bzw. aus einer »diskriminierungsfreien« Anwendung des ZusÜSee 1910.⁹² Während die Haftung für Kollisionen von Schiffen in beiden Jurisdiktionen

90 Art. L5131–1 ff. Code des transports. Dass eine Haftung ein Verschulden voraussetzt, ergibt sich aus Art. L5131–3 Code des transports.

91 Vgl. allg. *Baughen*, Shipping Law, 8. Aufl. 2023, 296.

92 Vgl. *Tettenborn/Kimbell*, Marsden and Gault on Collisions at Sea, 15. Aufl. 2021, Rn. 15–054 m. Fn. 152: »English law applies the provisions of the 1910 Convention to all vessels without discrimination [...], even though one or more vessel is not flagged in a convention state«.

somit ein Verschulden voraussetzt, kann der Reeder bei anderen Unfällen einer strengerer Haftung unterworfen sein.

So haftet in Großbritannien der *vessel owner*⁹³ nach Art. 74 Harbours Docks and Piers Clauses Act von 1847 für Beschädigungen von Hafenanlagen durch Schiffe »quite strict«⁹⁴ – wie es in einem Lehrbuch heißt –, also mit wenigen Verteidigungsmöglichkeiten. Hingegen muss *the master or person having the charge of such vessel* lediglich verschuldensabhängig für Schäden an Hafenanlagen eintreten.⁹⁵ Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes ist aber auf Hafenanlagen begrenzt. Schädigungen von Anlagen außerhalb von Häfen, etwa Offshore-Windkraftanlagen, Brücken oder Ölbohrinseln, werden von dieser Vorschrift nicht erfasst, so dass der Reeder für diese Schäden nach der *negligence*-Haftung lediglich bei Verschulden haftet.⁹⁶ Überzeugend ist diese Differenzierung nicht.

Im französischen Recht haften Schiffseigner für Unfälle mit Anlagen im Vergleich zum englischen Recht sogar in noch breiterem Umfang verschuldensunabhängig. Dies hängt damit zusammen, dass das allgemeine französische Deliktsrecht des Code civil von 1804 im Vergleich zu den BGB-Regeln wenig ausdifferenziert ist. Die französischen Regeln zur außervertraglichen Haftung im Code civil bestehen nämlich aus lediglich fünf Vorschriften, die entsprechend breit gefasst sind. Neben der haftungsrechtlichen Generalklausel (Art. 1240 Code civil), die eine Verschuldenshaftung für eigenes Verhalten niederlegt, normiert das Gesetz in Art. 1242 Abs. 1 Code civil eine Sachhalterhaftung. Die Sachhalterhaftung greift für Schädigungen durch Sachen eines Halters ein, der diese *sous la garde* hat, also die er in seinem Herrschaftsbereich kontrollieren kann.⁹⁷ Diese Sachhalterhaftung hat sich vom Verschuldensprinzip gelöst und gilt auch für Schiffe, allerdings nur, soweit nicht die spezielleren Regeln für Schiffskollisionen greifen.⁹⁸ Im deutschen Recht ist die Rechtsfigur einer allgemeinen Sachhalterhaftung (Gardienhaftung) in dieser Form unbekannt.⁹⁹ Deshalb sollte das französische Recht nicht als Blaupause für die Reform der Reederhaftung in Deutschland genommen werden.

VI. Schlussfolgerungen

Welche Schlussfolgerungen lassen sich nun aus der bisherigen Analyse ziehen?

93 Zur Auslegung des Begriffs »owner« of a vessel vgl. *BP Exploration Operating Co Ltd v Chevron Transport (Scotland)*, [2001] UKHL 50.

94 *Grime*, Shipping Law, 2. Aufl. 1991, 262.

95 Diese Person ist haftbar für Schäden aus einem *wilful act* oder aus *negligence*.

96 *Tettenborn/Kimbell* (Fn. 92), Rn. 3–025.

97 Zu Einzelheiten der Sachhalterhaftung s. *Cabrillac*, Droit des obligations, 15. Aufl. 2022, Rn. 252 ff.; *Malaurie/Aynès/Stoffel-Munck*, Droit des obligations, 12. Aufl. 2022, Rn. 108 ff.

98 *Vuattoux-Bock*, Schiffskollision, höhere Gewalt und autonome Schifffahrt: eine deutsch-französische Untersuchung, 2023, 119 f.

99 *G. Wagner*, in Basedow/Hopt/Zimmermann (Hrsg.), Handwörterbuch Europäisches Privatrecht, 2009, Bd. II., Stichwort Sachhalterhaftung, 1334.

1. Eine allgemeine Gefährdungshaftung für alle Schiffe ist nicht erforderlich

a) Meines Erachtens greift das naheliegende Argument zu kurz, dass nach deutschem Recht alle Verkehrsträger außer Schiffen einer Gefährdungshaftung unterworfen seien und dieser Haftungsmaßstab daher auch einheitlich für den maritimen Bereich gelten müsse. In der maritimen Welt sind Drittschäden »außerhalb des Systems« selten, so dass ein sachlicher Unterschied zum Land- und Flugverkehr besteht.¹⁰⁰ Insofern ist eine weitere »Verlandung des Seerechts«¹⁰¹ durch das Erstrecken von Konzepten des Landverkehrs auf den Schiffsverkehr nicht geboten. Zudem würde eine haftungsrechtliche Generalklausel zur Gefährdungshaftung Schiffs-kollisionen nicht erfassen, da die Zusammenstoßübereinkommen von 1910 bzw. 1960 für Schäden an anderen Schiffen eine Verschuldenshaftung vorschreiben. Wenngleich derzeit überlegt wird, das ZusÜSee 1910 zu überarbeiten, wird dieser Prozess – so wie es im Moment aussieht – das Verschuldensprinzip nicht antasten. Es ist daher zu erwarten, dass Spannungen auch künftig fortbestehen werden. Eine Kündigung der internationalen Übereinkommen zu Schiffs-kollisionen, um alle Unfälle der Gefährdungshaftung unterwerfen zu können, ist ebenfalls nicht zu empfehlen, da Schiffsunfälle häufig einen grenzüberschreitenden Bezug aufweisen und daher Übereinkommen zur Rechtsvereinheitlichung sinnvoll sind.

b) Auch kann nach meiner Meinung eine allgemeine Gefährdungshaftung nicht pauschal mit der Betriebsgefahr von Schiffen begründet werden. So geht von Sportbooten ohne Motor keine erhöhte Gefahr aus. Bei Sportbooten mit geringerer Motorisierung ist die Gefahr ebenfalls gering, so dass eine Umstellung des Haftungstatbestands nicht geboten ist. Aber auch bei größeren Schiffen scheint mir das Risiko von Schäden auf Grundlage der mir zur Verfügung stehenden anekdotischen Evidenz nicht ausreichend hoch, um durch eine Änderung des Zivilrechts ganz allgemein eine Gefährdungshaftung für alle Schiffe im deutschen Recht zu verankern. Im Moment scheinen mir die Dinge so zu liegen, dass sich die erhöhte Betriebsgefahr allenfalls im Nord-Ostsee-Kanal materialisiert, der als eine der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt gilt. In anderen Gebieten, etwa der offenen See oder in Küstennähe, ist das Risiko von Schäden deutlich geringer. Daher erscheint mir eine allgemeine Regel, die für alle in deutschen Gewässern erfolgenden Unfälle, die nicht von internationalen Übereinkommen abgedeckt sind, eine Gefährdungshaftung einführt, derzeit nicht erforderlich.¹⁰²

c) Damit ist freilich nicht gesagt, dass Betreiber von Häfen oder Wasserstraßen ihr Eigentum nicht schützen dürften. Es steht einem Betreiber natürlich frei, 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. Eine solche Lösung ist punktuell auf einzelne besonders gefährdete Anlagen oder Vertragsverhältnisse

100 Gegen eine Gefährdungshaftung daher auch *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 50 ff.

101 Zu diesem Wertewandel s. *Basedow*, Perspektiven des Seerechts, JZ 1999, 9 (15).

102 Im Ergebnis ebenso *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 72.

beschränkt und daher einem Paradigmenwechsel im Haftungsrecht vorzuziehen. Diese Lösung stellt es den Reedern auch frei zu entscheiden, ob sie sich dem Risiko der verschärften Haftung aussetzen oder lieber alternative Routen befahren wollen.

2. Gefährdungshaftung bei autonom fahrenden Schiffen

Darüber hinaus wird man das Haftungssystem künftig punktuell auf eine Gefährdungshaftung umstellen müssen, um die Haftung von autonom fahrenden Schiffen zu regeln.¹⁰³ Zwar sind vollautonome Systeme noch nicht operabel, aber sollten sie eines Tages durch die Flaggenstaaten zugelassen werden, muss das Recht auf Herausforderungen durch neue Techniken reagieren. Bei vollautonom fahrenden Schiffen ist nämlich fraglich, woran eine Verschuldenshaftung anknüpfen könnte. Während man bei Schiffen, die von Land aus gesteuert werden, noch an ein Verschulden der steuernden Person und bei teilautonomen Assistenzsystemen an Bord eines Schiffs an die Überwachung durch ein Besatzungsmitglied anknüpfen kann, ist dies bei vollautonom fahrenden Schiffen nicht mehr möglich.¹⁰⁴ Daher muss für vollautonome Systeme auf jeden Fall eine Sonderregelung gefunden werden. Zudem wird man auch bei teilautonomen Systemen wie der Steuerung des Schiffes von Land aus über eine Gefährdungshaftung nachdenken müssen. Andernfalls könnte mangels Verschuldens etwa bei einem internetgestützten Steuerungssystem keine Haftung des Reeders etabliert werden, wenn etwa der Ausfall der Internetverbindung den Unfall verursacht.¹⁰⁵ Insofern müsste man für Unfälle zwischen (teil) autonomen Schiffen langfristig auf eine Änderung bzw. Ergänzung der Übereinkommen von 1910 und 1960 hinwirken.

Allerdings zeichnet sich im Straßenverkehr ab, dass bei vollautonomen Systemen der Hersteller in den Fokus des Haftungsrechts rücken wird. Steuert ein Algorithmus das Fahrzeug vollständig und kontrollieren die Hersteller dessen Fortentwicklung auch nach Aushändigung des Fahrzeugs (z.B. durch zwingend zu installierende Sicherheitsupdates), kann der Halter im Regelfall das Geschehen vor Ort nicht mehr hinreichend beeinflussen.¹⁰⁶ Bei Schadensfällen muss somit die Haftung auf den Systemhersteller kanalisiert werden, da allein dieser durch sein Verhalten die Risiken des vollautonomen Systems minimieren kann.¹⁰⁷ Entsprechendes müsste dann für vollautonom fahrende Schiffe gelten.

103 A.A. *Bahnsen*, NZV 2024, 48 Rn. 66, der auch bei der Einführung »autonom fahrender Schiffe« an der Verschuldenshaftung festhalten will.

104 *Ramming*, Die Haftung aus Zusammenstößen unter Beteiligung unbemannter Schiffe, RdTW 2017, 286, 291. Denkbare Anknüpfungspunkte eines Verschuldens sind nach *Ramming*: das Verschulden des alarmierten Personals und die fehlerhafte Programmierung. Der Reeder hafte nicht automatisch für jede(n) Ausfall bzw. Fehlfunktion von Einrichtungen an Bord des Schiffes.

105 *Schwampe*, Zivilrecht und Versicherungsrecht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2017, 275 (284).

106 G. *Wagner*, Produkthaftung für autonome Fahrzeuge – die zweite Spur der Straßenverkehrshaftung, NJW 2023, 1313 (1314).

107 Ebd.

Im Bereich des autonomen Fahrens wird also eine Gefährdungshaftung unumgänglich sein, wobei diese nicht erst bei vollautonomen Systemen sinnvoll erscheint. Eine Verschärfung der Haftungsmaßstäbe sollte aber möglichst europäisch oder international eingeführt werden, ggf. unter Ergänzung bestehender Konventionen, um einheitliche Maßstäbe zu setzen.¹⁰⁸

3. Gefährdungshaftung zur Schließung punktueller Schutzlücken

Schließlich kann eine Gefährdungshaftung eingeführt werden, um punktuell Schutzlücken zu schließen. Wie eingangs gezeigt, wird dieser Schutz insoweit sichergestellt, als dass für besonders schadensträchtige und umweltschädigende Ereignisse durch internationale Übereinkommen eine Gefährdungshaftung normiert wird. Diese gilt insbesondere für Ölverschmutzungsschäden, für Schäden aus Bunkeröl und für die Kosten der Beseitigung eines Wracks in der AWZ. Ein wichtiger Baustein zur Komplettierung des Haftungsrechts fehlt aber noch, da das HNSÜ noch nicht in Kraft getreten ist. Für eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit gilt über die nationale Vorschrift des § 89 WHG freilich schon eine Gefährdungshaftung, die aber nur einen Teil der Schäden erfasst, die bei Unfällen von Schiffen mit Gefahrgut entstehen können. Sollte das HNSÜ 2010 in naher Zukunft nicht in Kraft treten, weil es an der ausreichenden Zahl an Ratifikationen fehlt, und ist nicht absehbar, wie das Abkommen bei Aufrechterhaltung eines hinreichenden Schutzniveaus weiter reformiert werden könnte, so muss überlegt werden, wie die Lücke anderweitig geschlossen werden kann. Zudem muss auch sichergestellt werden, dass größere HNS-Schäden im Binnenschiffsverkehr erfasst werden. Aber auch für diesen Bereich empfehlen sich keine nationalen Alleingänge. Vorzuziehen sind Lösungen auf europäischer Ebene. Eine Änderung durch den nationalen Gesetzgeber muss das letzte Mittel bleiben. Mit Blick darauf, dass bei Großschadensereignissen der Entschädigungsfonds sicherstellt, dass auch größere Summen ausgezahlt werden können, ist ein aus vielen Quellen gespeister Fonds auf europäischer Ebene effizienter als eine rein nationale Lösung.

VII. Zusammenfassung

1. Als Gesamtergebnis ist festzuhalten, dass die Einführung einer allgemeinen Gefährdungshaftung für sämtliche Schiffe nicht sachgerecht ist. Für besondere Gefahren haften Reeder bereits nach den internationalen Übereinkommen verschuldensunabhängig. Für Unfälle mit ortsfesten Anlagen und anderen Schiffen greift zwar lediglich eine Verschuldenshaftung, allerdings hilft die Rechtsprechung dem Geschädigten in vielen Fällen mit dem Anscheinsbeweis, so dass – soweit ich dies auf Grundlage des veröffentlichten und mir zugänglichen Fallmaterials beurteilen kann – für viele Unfälle sachgerechte Ergebnisse erzielt werden können. Darüber

108 Vgl. allg. *Schwampe* (Fn. 105), 275 (295).

hinaus darf man nicht alle Schiffe über einen Kamm scheren, sondern muss anerkennen, dass die Gefahr von Sportbooten im Regelfall viel geringer ist als die von großen gewerblich genutzten Schiffen. Die Einführung einer allgemeinen Gefährdungshaftung würde zudem zu Spannungen im System führen, da völkerrechtliche Übereinkommen für Schiffskollisionen eine Verschuldenshaftung festlegen. Nach dem derzeitigen Sachstand wird auch eine derzeit vorbereitete Überarbeitung des ZusÜ-See 1910 sehr wahrscheinlich nicht zu einer Aufweichung des Verschuldensprinzips führen, das sich international durchgesetzt hat. Eine Kündigung dieser Abkommen zur Auflösung der Spannungen ist nicht sinnvoll.

2. Wenn es hauptsächlich Beweisschwierigkeiten sind, die die Wasser- und Schifffahrtstraßenverwaltung nach der Einführung der Gefährdungshaftung rufen lässt, sollte man besser darüber nachdenken, wie die Beweissituation verbessert werden kann. Auf jeden Fall sollte es dem Gesetzgeber zu denken geben, dass die Vertreter der Wasserstraßenverwaltung die Beweisprobleme in der Diskussion auf dem Verkehrsgerichtstag 2024 als untragbar dargestellt haben, wohingegen die Vertreter der Privatwirtschaft ein ganz anderes Bild gezeichnet haben, obgleich sich bei einem Schiffszusammenstoß sehr ähnliche Fragen stellen.

3. Damit ist freilich nicht gesagt, dass das Haftungsrecht nicht punktuell angepasst werden sollte. Handlungsbedarf für die Einführung einer Gefährdungshaftung wird einerseits entstehen, wenn »ferngesteuerte« oder sogar vollautonom fahrende Schiffe eingeführt werden, und andererseits, um Schutzlücken bei der HNS-Haftung zu schließen, sollte das HNSÜ 2010 nicht in Kraft treten. Bei der Regulierung dieser Fragen sollten nationale Alleingänge möglichst vermieden werden. Lösungen für die Schifffahrt müssen auf europäischer bzw. internationaler Ebene gefunden werden.