

Flusskaskotagung  
vom 10. bis 12. April 2002  
in Duisburg

**Umfang und Grenzen des  
Ersatz an Dritte**

Dr. Johannes Trost

Lebhuhn & Puchta RAe  
Hamburg



## **„Ersatz an Dritte“**

### **Umfang und Grenzen der Haftpflichtdeckung in den AVB-Flusskasko**

von Dr. Johannes Trost  
Rechtsanwälte Lebuhn & Puchta  
Hamburg

#### **Einführung**

Ziffer 4 der AVB-Flusskasko ist überschrieben mit „Ersatz an Dritte“, eine Umschreibung für einen Fremdkörper im System der Flusskaskoversicherung, deren eigentlicher Versicherungsschutz auf die Deckung des Verlustes oder der Beschädigung des eigenen versicherten Schiffes geht. Mit „Ersatz an Dritte“ ist nichts anderes umschrieben als ein bestimmter Haftpflichtversicherungsschutz, dessen Umfang und Grenzen Gegenstand dieser Abhandlung sind.

Wie konnte dieser Fremdkörper nun in die Flusskaskoversicherung gelangen? Historischer Hintergrund der AVB-Flusskasko-Versicherungsbedingungen sind das Seekaskoversicherungsrecht und die ADS, die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen. Diese gehen auf Vereinbarungen der Hamburger Assekuradeure aus dem Jahre 1800 zurück und liegen heute noch in der Fassung von 1919 vor, weitgehend modifiziert von den DTV-Kaskoklauseln von 1978. Bei der Gestaltung des Seeversicherungsrechtes kam es den Reedern und ihren Versicherern darauf an, für den Fall einer Schiffskollision nicht nur das eigene Schiff zu versichern, sondern auch einen Versicherungsschutz für die genauso wahrscheinlichen und in der Regel nicht minder umfangreichen Schäden an dem gegnerischen Schiff zu erhalten. Für den Fall nämlich, dass den Reeder oder Schiffseigner eine Haftung für diese Schäden an einem fremden Schiff trifft, macht es im Grunde aus wirtschaftlicher Sicht keinen Unterschied, ob nur das eigene Schiff beschädigt ist und nicht repariert werden kann, oder ob für den Schaden an einem anderen Schiff mit dem eigenen Schiff gehaftet wird. In beiden Fällen droht ein vergleichbarer finanzieller Verlust und so war es nur zu natürlich, diese bei

jeder Schiffskollision untrennbar miteinander verknüpften Risiken des eigenen und fremden Schadens auch in einer einzigen Versicherung abzudecken.

In den ADS ist daher in § 78 die Bestimmung aufgenommen worden, dass der Versicherer nicht nur für die eigenen, die sogenannten unmittelbaren Schäden infolge einer Schiffskollision Deckung gewährt, sondern auch für die sogenannten mittelbaren Schäden im Falle einer Haftung gegenüber dem Unfallgegner. In dieser praktischen Verbindung und quasi gemeinsamen Wurzel der unmittelbaren und der mittelbaren Kollisionsschäden liegt der Grund dafür, dass die Seekaskoklauseln und die AVB-Flusskasko-Bedingungen heute nicht nur Schäden am eigenen Schiff, sondern auch solche des Unfallgegners ersetzen.

Allerdings hat die ursprünglich eher weiter gefasste Versicherungsdeckung für die mittelbaren Kollisionsschäden heute sowohl im Seekaskobereich als auch in den AVB-Flusskasko eine nicht unerhebliche Beschränkung erfahren. Das ist ein Grund, warum der Reeder in der Seeschifffahrt oder der Schiffseigner in der Binnenschifffahrt trotz der „Ersatz an Dritte“-Deckung einen zusätzlichen Versicherungsschutz für die Haftpflichtrisiken benötigt, der von den englischen P&I Clubs und speziellen Haftpflichtversicherern angeboten wird.

Außerdem werden wir sehen, wie sich die Höhe der Versicherungssumme für die Deckung des „Ersatzes an Dritte“ nach der Neuregelung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt von der Kaskoversicherungssumme losgelöst hat und nunmehr eigenen Regeln für ihre Bemessung nach Klausel 14.2 der AVB-Flusskasko folgt, weil der Schiffseigner der Höhe nach heute nicht mehr nur mit „Schiff und Fracht“ für Schäden Dritter haftet, sondern bis zu den anzuwendenden Haftungssummen des Straßburger Übereinkommens.

Welchen konkreten Umfang die „Ersatz an Dritte“-Deckung in den AVB-Flusskasko nun hat, ist Gegenstand meiner folgenden Ausführungen zu deren Beginn ich den Inhalt der Regelung in Ziffer 4 der AVB-Flusskasko noch einmal kurz wiedergeben möchte:

#### **Die Deckung für „Ersatz an Dritte“ umfasst nach Ziffer 4 AVB-Flusskasko (nur)**

- 1. Sachschäden eines Dritten,**
- 2. wenn diese durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen bei der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind**
- 3. und aufgrund gesetzlicher Bestimmungen durch den Versicherungsnehmer zu ersetzen wären.**

Diese drei Voraussetzungen für einen „Ersatz an Dritte“ möchte ich der Reihe nach im einzelnen behandeln:

## 1. Sachschäden eines Dritten

### a) Ausschluss von Personenschäden

Der Versicherungsschutz nach Klausel 4 der AVB-Flusskasko für „Ersatz an Dritte“ bezieht sich lediglich auf Sachschäden eines Dritten. Hierin liegt ein bedeutender Unterschied zu der ursprünglichen Konzeption in der Seekaskoversicherung, die auch Personenschäden erfasste. Wichtigste Einschränkung der Deckung nach den AVB-Flusskasko ist daher dieser Ausschluss von Personenschäden. Kommentiert wird dies in der Literatur mit dem mir doch recht wenig überzeugenden Argument, dass Personenschäden Dritter in der Binnenschifffahrt äußerst selten seien. Richtig daran ist sicherlich, dass die Binnenschifffahrt ein vergleichsweise sicherer Verkehrsträger ist und dass sie im Allgemeinen wenig Gefahrpotential für außenstehende Dritte, also die Allgemeinheit, birgt. Dennoch kann die Seltenheit einer Gefahr in Anbetracht ihrer möglichen erheblichen Haftungsfolgen für den Schiffseigner kein Grund sein, dieses Risiko nicht versichern zu müssen. Er wird daher auf eine zusätzliche Haftpflichtdeckung für Personenschäden nicht verzichten können. Da traditionell dieser Haftpflichtbereich durch die P & I Clubs und spezielle Haftpflichtversicherer gedeckt wird, dient der Ausschluss der Personenschäden im Rahmen der AVB-Flusskasko auch der Vermeidung der Doppelversicherung.

In der juristischen Praxis gibt es in der Regel keine Schwierigkeit bei der Differenzierung zwischen den gedeckten Sachschäden und den nicht gedeckten Personenschäden. Hinweisen möchte ich hier nur auf den Umstand, dass Vermögensschäden als Folge eines Sach- oder Personenschadens unter die jeweilige Kategorie zu rechnen sind, als deren unmittelbare Folge sie entstanden sind. Das mag eine Selbstverständlichkeit sein, ich habe aber schon Juristen argumentieren gehört, dass der Verdienstausfall einer verletzten Person kein Fall eines Personen-, sondern der eines Sachschadens sei.

Sogenannte reine Vermögensschäden sind ebenfalls nicht gedeckt, also zum Beispiel ein entgangener Gewinn oder eine Verspätung, die nicht eine Folge eines Sachschadens sind.

## b) Ausschluss von Ladungsschäden

Der Verlust oder die Beschädigung von Sachen, also ein Sachschaden, für den die Flusskaskoversicherung generell Deckung gewährt, kann nicht nur bei einem fremden Schiff oder einer sonstigen Anlage entstehen, sondern auch an der von der Ladungsseite dem Versicherungsnehmer zur Beförderung übergebenen eigenen Ladung. Für Ladungsschäden haftet der Schiffseigner – je nach Konstellation – nicht nur nach frachtvertraglichen Regeln, sondern gegenüber dem Ladungseigentümer auch aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nach dem allgemeinen Deliktsrecht. Grundsätzlich wäre es daher denkbar, dass nach Klausel 4.1 der AVB-Flusskaskobedingungen auch Ladungsschäden gedeckt wären. Dem ist jedoch durch Klausel 4.8 der AVB-Flusskaskobedingungen ein Riegel vorgeschoben worden: Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Sachen, die sich an Bord des versicherten Schiffes befinden. Hierdurch sind Güterschäden an der selbst transportierten Ladung von der „Ersatz an Dritte“-Deckung ausgeschlossen. Das gilt natürlich nicht für Ladungsschäden auf dem Schiff des Unfallgegners. Hier bleibt es bei der Grundregel, dass Sachschäden Dritter ersetzt werden.

## c) Ausschluss von Umweltschäden

Eine weitere Kategorie von Sachschäden ist ebenfalls von den AVB-Flusskasko ausgenommen, nämlich die durch Gefahrstoffe verursachten Umweltschäden. In Klausel 4.7 heißt es, dass Haftpflichtansprüche, die durch gefährliche Stoffe verursacht worden sind, nicht gedeckt sind. Das bezieht sich sowohl auf Schäden durch die beförderte gefährliche Ladung, als auch auf solche, die durch sonstige Gefahrstoffe an Bord des versicherten Schiffes, wie Brenn- und Schmierstoffe, verursacht wurden. Allerdings ist dieser Deckungsausschluss auf die eigentlichen Umweltschäden beschränkt. Wird bei einem Schiffszusammenstoß durch solche Gefahrstoffe das Schiff oder die Ladung des Unfallgegners beschädigt, etwa in Brand gesetzt oder verätzt, wird dieser Schaden an dem fremden Schiff und seiner Ladung ersetzt.

Hintergrund hierfür ist, dass der fremde Kasko- und Ladungsschaden bei einem Schiffszusammenstoß als der Kernbereich der „Ersatz an Dritte“-Deckung versichert sein sollte, selbst wenn er durch Gefahrstoffe verursacht wurde. Die Haftpflicht des Versicherungsnehmers ist bei Umweltschäden durch Gefahrstoffe aber so verschieden von der regulären Schiffseignerhaftung, dass diese Grenze für Gewässerschä-

den gezogen werden musste, wollte man nicht das mit den AVB-Flusskaskobedingungen versicherte Risiko sprengen. Die Haftung für Umweltschäden ist seit Jahren vor allem in der Seeschifffahrt ein Dauerthema, aber auch in der Binnenschifffahrt Gegenstand heftiger Kontroversen. So war auch bei der jüngsten Reform des Haftungsrechtes in der Binnenschifffahrt unter den Vertragsstaaten des Straßburger Übereinkommens außerordentlich umstritten, ob Schadensersatzansprüche wegen Gewässerverunreinigung unter die Haftungsbeschränkung fallen sollen oder nicht. Als völkerrechtlicher Kompromiss wurde dann vereinbart, dass sie zwar an sich unter die Haftungsbeschränkung fallen sollten, aber jeder Vertragsstaat einen Vorbehalt hierzu erklären kann. Bei der Übernahme des Straßburger Übereinkommen – zu dem ich später noch weiter ausführen werde – ins deutsche Recht ist von diesem Vorbehalt Gebrauch gemacht worden, so dass Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen. Bei dieser Haftung für Gewässerverunreinigung nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz handelt es sich daher weiterhin um eine gesetzliche, der Höhe nach unbeschränkte Gefährdungshaftung.

Neben dem Vorliegen eines Sachschadens in diesem eingeschränkten Sinne, bedarf es für eine Deckung im Rahmen des „Ersatzes an Dritte“ der folgenden Voraussetzung:

## **2. Schäden, die durch navigatorische Maßnahmen bei der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht wurden**

### **a) Navigatorischer Bereich**

Diese Einschränkung der in den AVB-Flusskasko vorgesehenen Deckung auf den sog. „navigatorischen Bereich“ hat seinen historischen Ursprung in der Deckung des „mittelbaren Kollisionsschadens“ in der Seekaskoversicherung. Ursprünglich sollte also nur ein Schaden infolge eines Zusammenstoßes zweier Schiffe gedeckt sein. Später wurde die Deckung erweitert auf Zusammenstöße und Anfahrungen von schwimmenden oder festen Gegenständen und Fernschädigungen. Heute sind alle Sachschäden erfasst, die dem navigatorischen Bereich zuzuordnen sind. Die Deckung wurde also schrittweise erweitert, aber nicht gänzlich von ihrem nautischen Zusammenhang gelöst. Voraussetzung ist daher, dass die Schäden entweder während und im Zusammenhang mit der Fortbewegung des Schiffes in dem Zeitraum zwischen Ablegen und Anlegen entstanden sind oder sonst mit der Teilnahme am Schiffsverkehr unmittelbar zusammenhängen. Nicht von dem „Ersatz an Dritte“ nach den AVB-

Flusskasko erfasst werden daher Schäden, die dem sog. technischen oder kommerziellen Verschulden zuzuordnen sind. Diese Abgrenzung ist oft problematisch, wenn es sich nicht um eine normale Kollision zweier Schiffe oder eine Anfahrung handelt.

#### b) Abgrenzungsfragen

Die eigentlichen Abgrenzungsfragen stellen sich in der Regel bei Schäden im Zusammenhang mit dem Ankern, Festmachen bzw. Festliegen von Schiffen, dem Abtreiben von festgemachten Schiffen oder Stillliegern und im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Vorbereitung der Reise, etwa dem Ausführen von Reparaturen oder dem Bunkern von Treibstoff. Hier ist jeweils zu entscheiden, ob eine navigatorische Maßnahme (oder Unterlassung) den Schaden verursacht hat oder ob der Vorfall dem sonstigen technischen oder kommerziellen Schiffsbetrieb zuzuordnen ist. Je nachdem wie man hier den Schwerpunkt des vorwerfbaren Verhaltens definiert, wird man in Grenzfällen zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen können. Im Allgemeinen wird man dabei das Festlegen des Schiffes mittels Anker oder Festmacher als nautische Maßnahme, die Bordwache während des Stillliegens aber nicht mehr unbedingt als Maßnahme in Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr einordnen können. Das Abtreiben eines Stillliegers kann sowohl auf eine navigatorische Fehlentscheidung bei der Auswahl des Liegeplatzes oder der Festmacher zurückzuführen sein, oder auch auf eine unterlassene Reaktion oder das gänzliche Fehlen einer Bordwache während des Stillliegens. Ganz sicher gehören in den navigatorischen Bereich jedenfalls nicht mehr Vorfälle im Zusammenhang mit rein technischen Reparaturarbeiten am Schiff oder dem Laden und Löschen des Gutes.

#### c) Fehlen einer einschlägigen Rechtsprechung

Es gibt in der deutschen Rechtsprechung bislang keine veröffentlichten Entscheidungen zu dieser Abgrenzung des navigatorischen Bereiches in Klausel 4.1 der AVB-Flusskasko. Zum Seerecht ist aber 1975 eine bemerkenswerte Entscheidung des Bundesgerichtshofes<sup>1</sup> ergangen, bei der man sich die Frage stellen könnte, ob sie einen auf die vorliegende Abgrenzungsfrage entsprechend verallgemeinerungsfähigen Gedanken enthalten könnte:

---

<sup>1</sup> BGH, Urteil vom 1.12.1975, VersR 1976 S. 243 ff.



MS „ANJO“ ankerte bei dichtem Nebel in der Ostsee außerhalb des in der Nähe verlaufenden Zwangsweges. Vorschriftsmäßige Lichter wurden gesetzt und die Nebelschallsignale gegeben. Die Brücke war besetzt, das Radargerät aber ausgeschaltet worden. Im dichten Nebel fuhr der Saugbagger „HEINRICH“ die ankernde „ANJO“ an. Das Verschulden des Saugbaggers „HEINRICH“ war offensichtlich, der BGH hatte nur die Frage zu entscheiden, ob der „ANJO“ ein Mitverschulden vorzuwerfen war. Die Seeschiffahrtsstraßenordnung sah vor, dass jedenfalls in Fahrt befindliche Schiffe bei Nebel das Radar gebrauchen mussten, über eine solche Verpflichtung eines Ankerliegers fand sich keine ausdrückliche Vorschrift. Dennoch hat der BGH entschieden, dass auch ein Schiff, das bei Nebel auf hoher See ankert, alle technischen Hilfsmittel benutzen muss, um die Gefahren, die von dem Ankerlieger als Hindernis ausgehen, zu verringern. Die nautische Sorgfalt beim Ankern beschränke sich nicht nur auf das Führen der vorgeschriebenen Lichter und das Geben der Schallsignale, sondern umfasse alle vorhandenen Hilfsmittel auf der Brücke, also auch die Beobachtung der anderen Verkehrsteilnehmer mittels Radar.

Der in dieser Entscheidung des BGH zum Ausdruck kommende Gedanke einer sehr weitgehenden nautischen Sorgfaltspflicht, selbst wenn das Schiff nicht in Fahrt befindlich ist, sondern außerhalb eines Schifffahrtsweges ankert, könnte bedeuten, dass in vergleichbaren Fällen in der Binnenschifffahrt eine von der Kaskoversicherung gedeckte navigatorische Maßnahme oder Unterlassung im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr auch dann vorliegt, wenn außerhalb des Fahrwassers – etwa bei Nacht – geankert wird. Konkret könnte das bedeuten, dass auch ein nicht in Fahrt befindliches Schiff den Verkehr ständig beobachten muss und an ihm als „Hindernis“ nautisch in gewisser Weise teilnimmt. Ich persönlich halte diese vom BGH in dem referierten Fall aufgestellten nautischen Sorgfaltsanforderungen für überspannt und jedenfalls für die Binnenschifffahrt nicht verallgemeinerungsfähig. Zugehen muss man dem BGH aber sicherlich, dass auch ein nicht in Fahrt befindliches Schiff ein Verkehrsteilnehmer – eben am ruhenden Verkehr – sein kann.

Die dritte Voraussetzung für eine „Ersatz an Dritte“-Deckung ist, dass die Haftung des Versicherungsnehmer aufgrund gesetzlicher Bestimmungen eintritt.

### 3. Schäden, für die der Schiffseigner aufgrund gesetzlicher Haftung einzustehen hätte

#### a) Gesetzliche Haftpflicht

Die Formulierung, wonach Versicherungsschutz nach den AVB-Flusskasko nur für eine Haftung des Versicherungsnehmers besteht, die diesen „aufgrund gesetzlicher Bestimmungen“ trifft, soll die Fälle einer „gesetzlichen Haftpflicht“ von denjenigen einer vertraglichen Haftung abgrenzen. Die vertraglich übernommene Haftung des Versicherungsnehmers ist nicht gedeckt. Die gesetzliche Haftung ist dagegen aber umfassend, das heißt der Wortlaut der AVB-Flusskasko wird in diesem Punkt weit ausgelegt. Gedeckt ist nicht nur die Haftung aufgrund der Bestimmungen des deutschen Deliktsrechtes im BGB, sondern auch die Haftung aufgrund jeder anderen Rechtsnorm, etwa Normen des öffentlichen Rechts, örtliche Hafengebührenordnungen oder Haftungsvorschriften des ausländischen Rechts. Es kommt also weder darauf an, aus welcher gesetzlichen Bestimmung sich die Haftung des Versicherungsnehmers ergibt, noch ob es sich dabei um eine Verschuldens- oder Gefährdungshaftung handelt. Aus diesem Grund ist es bei der Bestimmung der angemessenen Versicherungssumme entscheidend, den Fahrt- und damit den Risikobereich des Schiffes hinsichtlich der gesetzlichen Haftung zu kennen. Auf die Fragen der Haftung nach ausländischem Recht werde ich noch kurz am Ende meiner Ausführungen im Zusammenhang mit der Festlegung der Versicherungssumme nach Klausel 14.2 zu sprechen kommen.

#### b) Schiffseignerhaftung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz

Praktisch wichtigster Anwendungsbereich der „gesetzlichen Haftpflicht“ ist in Deutschland die im Binnenschiffahrtsgesetz geregelte Schiffseignerhaftung für das Verschulden der Schiffsbesatzung, wie sie in den §§ 3 bis 5 m des Binnenschiffahrtsgesetzes in Verbindung mit dem allgemeinen Deliktsrecht im BGB niedergelegt ist.

Dieses gesetzliche Haftungsrecht in der Binnenschiffahrt ist fast zeitgleich mit der einschneidenden Transportrechtsreform von 1998 – jedoch weit weniger beachtet – vollständig geändert und im August 1998 neu geregelt worden. Inzwischen sind in der praktischen Anwendung des neuen Haftungsrechtes in der Binnenschiffahrt erste –

auch gerichtliche – Erfahrungen gemacht worden. Wegen der einschneidenden Änderungen ist es sinnvoll, sich das neue Haftungsrecht im Gesamtzusammenhang noch einmal zu vergegenwärtigen:

aa) Nach unserem allgemeinen zivilrechtlichen Verständnis ist eine gesetzliche Haftungsbeschränkung eigentlich ungewöhnlich. Im Allgemeinen soll ein Schädiger nämlich den gesamten adäquat-kausal verursachten Schaden ersetzen und der Geschädigte vollen Schadensersatz erhalten. Die Haftung des Schiffseigners für Schäden, die eine Person der Schiffsbesatzung Dritten schuldhaft zufügt, war aber von alters her als eine zusätzliche Haftung, die neben die des Kapitäns trat, gesetzlich geschaffen und dabei gleichzeitig in ihrem Umfang beschränkt worden. Es ist also einerseits eine Haftung des Schiffseigners (ohne dass dieser überhaupt eine Schädigungshandlung vorgenommen hat oder ihn ein eigenes Verschulden traf) für fremdes Verschulden der Besatzung eingeführt worden und zugleich als ein gewisser Ausgleich ist andererseits diese Haftung gesetzlich beschränkt worden. Die Motive hierfür stammen aus der Zeit, als es noch keine Haftungsbeschränkung im Gesellschaftsrecht gab, die Segelschiffe und Flusskähne noch großen Wagnissen ausgesetzt und dabei der steten Kontrolle und Einflussnahme des Reeders entzogen waren. Im europäischen See- und Binnenschiffahrtsrecht entwickelte sich dabei eine Vielfalt historisch gewachsener Haftungsbeschränkungssysteme, die ich ganz kurz ansprechen möchte:

bb) Während sich im französischen Rechtskreis der Schiffseigner durch Abandonierung, also der Preisgabe des Schiffes und der Fracht an seine Gläubiger, von weitergehenden Forderungen der Gläubiger befreien konnte, sah das englische Recht schon seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Summenhaftungssystem vor, wonach der Reeder seine persönliche Haftung auf einen sich aus dem Bruttoreumgehalt des Schiffes errechnenden Betrag begrenzen durfte. Im früheren deutschen Binnenschiffahrtsrecht konnte der Schiffseigner die Haftung auf "Schiff und Fracht" der Unglücksreise dinglich beschränken, er musste also nur die Zwangsvollstreckung in das Schiff und die Fracht nach dem Ereignis dulden. Das war das sogenannte Werthafungs- oder Executionssystem. Dieses Haftungssystem gilt heute noch im österreichischen Binnenschiffahrtsrecht. Seit geraumer Zeit wurde dieses Werthafungssystem jedoch als ungerecht empfunden, weil es bei einem Totalverlust des Schiffes zu einem Haftungsausfall geschädigter Dritter führte und der Haftungsumfang vom Alter und Pflegezustand des

Schiffes abhängig war. Die Folge des Werthaftungssystems war, dass derjenige Schiffseigner, der weniger in den Erhalt seines Schiffes und damit auch in die Sicherheit investierte, bei einem Schadensfall dadurch begünstigt wurde, dass er gegenüber Dritten im geringeren Umfange haftete. Ein weiterer Anlass für eine Neuregelung war die Vielzahl der unterschiedlichen Haftungssysteme in Europa und der Wunsch, das Haftungsrecht der Binnenschifffahrt an die zwischenzeitlichen Entwicklungen im Seerecht, vor allem an die Londoner Konvention von 1976, anzupassen.

- cc) Im Jahre 1988 konnte nach langjährigen Vorarbeiten zwischen allen Rheinanliegerstaaten und unter Beteiligung von Belgien und Luxemburg ein internationales Übereinkommen verabschiedet werden, das sog. „Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)“<sup>2</sup>. Es ist am 1.9.1997 in Kraft getreten, nachdem es von Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert wurde. Andere Staaten mit Verbindung zum westeuropäischen Wasserstraßennetz können dem Übereinkommen beitreten. Ein Interesse hieran haben vor allem die Reformstaaten an der Donau bekundet, die teilweise über kein spezielles Binnenschifffahrtsrecht verfügen, aber in Anlehnung an andere Verkehrsträger eine unbeschränkte Gefährdungshaftung auf den Schifffahrtsbetrieb anwenden.

Das Straßburger Übereinkommen ist in Deutschland durch das Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt von 1998<sup>3</sup> in die §§ 4 bis 5 m des Binnenschifffahrtsgesetzes und somit in das nationale Recht eingearbeitet worden. Gleichzeitig ergaben sich Änderungen in der schiffsfahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, im Haverei- und Bergungsrecht sowie im Schiffsgläubigerrecht. Das neue Haftungsbeschränkungsrecht überlässt, genau wie das frühere Recht, die Bestimmung der Anspruchsgrundlagen und deren Voraussetzungen dem allgemeinen Deliktsrecht, also den §§ 823 ff. BGB und regelt nur die Voraussetzungen und den Umfang einer Haftungsbeschränkung. Systematisch folgt das Übereinkommen dabei dem „maritimen“ Vorbild des Londoner Seerechtsübereinkommens von 1976, in dem die persönliche Haftung des

---

<sup>2</sup> Bundesgesetzblatt 1988 Teil II S. 1644 ff. und TranspR Dokumentation 1989 S. 36

<sup>3</sup> Bundesgesetzblatt 1998 Teil I S. 2489 ff.

Schiffseigners summenmäßig beschränkt wird. Allerdings sind die Höchsthaftungssummen nach dem Straßburger Übereinkommen wesentlich höher.

In einem aktuellen Fall, der sich im Hamburger Hafen ereignete, hat sich zum Beispiel herausgestellt, dass dasselbe Schiff, was sowohl Fluss- als auch Seereviere befahren kann, nur für ca. 320.000 Sonderziehungsrechte haftet, wenn es unter die seerechtliche Haftungsbeschränkung fällt, aber mit immerhin 720.000 Sonderziehungsrechten haftet, wenn es unter die binnenschifffahrtsrechtliche Haftungsbeschränkung des Straßburger Übereinkommens fällt. In diesem Zusammenhang stellt sich natürlich die Frage, inwieweit der Eigner auf die Anwendung der seerechtlichen oder binnenschifffahrtsrechtlichen Haftungssumme von vornherein steuernd Einfluss nehmen kann. Nach deutschem Recht jedenfalls nicht so einfach, weil es auf die konkrete Verwendung des Schiffes in der See- oder in der Binnenschiffahrt ankommt und nicht auf seine jeweilige formelle Registrierung.

- dd) Mehr für den Versicherungsnehmer als für die Versicherer von Bedeutung ist der Umstand, dass der persönliche Anwendungsbereich des Haftungsbeschränkungsrechtes auf einen Personenkreis erweitert worden ist, der dem Schiffseigentümer rechtlich gleichgestellt werden sollte. Es sind daher zur Haftungsbeschränkung nicht nur der Schiffseigner und die ihm schon seit jeher gleichgestellten Personen, wie der Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes, sondern auch Personen berechtigt, die im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste erbringen. Ebenfalls in die Haftungsbeschränkung mit einbezogen sind die Besatzungsmitglieder und der Schiffsführer, für die der Schiffseigner ja nach § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes bei der Ausführung von Dienstverrichtungen haftet. Dagegen kann sich nach wie vor der reine Frachtführer nicht auf die Haftungsbeschränkung berufen, auch wenn dem Charterer dieses Privileg ausdrücklich zuerkannt wurde. Dieser Umstand hat bereits dazu geführt, dass einige Verträge, die bisher als Frachtverträge ausgestaltet waren, in Charterverträge umgewandelt wurden, um den Charterer in den Genuss der Haftungsbeschränkung kommen zu lassen.
- ee) Ohne wesentliche Bedeutung für die „Ersatz an Dritte“-Deckung ist der Umstand, dass der Haftungsbeschränkung nach § 4 Binnenschiffahrtsgesetz nur

solche Ansprüche unterliegen, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit einer Bergung eingetreten sind, weil die AVB-Flusskasko sich ja – wie soeben beschrieben – sogar noch etwas weiter im Rahmen des Schiffsbetriebes auf den navigatorischen Bereich beschränken. Die Haftungsbeschränkung nach dem Straßburger Übereinkommen gilt also nur für Ansprüche, die aus dem navigatorischen und technischen Einsatz des Schiffes resultieren. Ausgenommen sind daher solche Ansprüche, die aus einem ausschließlich kommerziellen Verschulden erwachsen. Es spielt ansonsten überhaupt keine Rolle, auf welcher rechtlichen Grundlage die Ansprüche beruhen, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind. Abweichend vom bisherigen Recht aber genau wie die AVB-Flusskaskobedingungen sind allerdings reine Vermögensschäden, die auf einer Verletzung vertraglicher Pflichten beruhen, nicht in die Haftungsbeschränkung einbezogen. Aus der Haftungsbeschränkung fallen ebenfalls Ansprüche heraus, die Besatzungsmitglieder gegen den Schiffseigner aus dem Dienstvertrag erheben und Ansprüche aus Bergungen oder Hilfeleistungen sowie auf Beitragsleistungen zur großen Haverei. Letztere ist bekanntlich in Ziffer 5 AVB-Flusskasko geregelt.

- ff) Die Haftungshöchstbeträge berechnen sich aus der Tragfähigkeit des Schiffes, der Maschinenleistung und der Art des Fahrzeugs. Für die hier allein interessierenden Sachschäden gilt bei Motorgüterschiffen ein Betrag von 100 Sonderziehungsrechten (SZR) des IWF je Tonne Tragfähigkeit zzgl. 350 Sonderziehungsrechte je Kilowatt der Hauptantriebsmaschine.

Zwei Beispiele sollen die Haftungssummen noch einmal verdeutlichen:

Für ein älteres Motorgüterschiff vom Typ „Johann Welker“ mit einer Länge von 80 Metern, einer Tragfähigkeit von 1.280 Tonnen und einer Maschinenleistung von 500 Kilowatt beträgt die Haftungshöchstsumme 303.000 Sonderziehungsrechte; bei dem Stand des Sonderziehungsrechtes von Ende März 2002 immerhin ein Betrag von über 430.000 €.

Für ein modernes großes Motorgüterschiff von über 100 Metern Länge, einer Tragfähigkeit von 2.000 Tonnen und einer Maschinenleistung von 1.000 Kilowatt beträgt die Haftungshöchstsumme bereits 550.000 Sonderziehungsrechte oder umgerechnet über 780.000 €.

Für Schub- und Koppelverbände sowie für Fahrgastschiffe gelten bei der Berechnung der Haftungssummen Sondervorschriften. In jedem Falle beträgt die Mindesthaftungssumme 100.000 SZR.

Für die „Ersatz an Dritte“-Deckung im Rahmen der AVB-Flusskasko nicht relevant, aber nicht unerwähnt soll bleiben, dass sich für Personenschäden diese Haftungssummen verdoppeln und für Ansprüche aus Schäden durch Gefahrgüter verdreifachen und dabei für letztere mindestens 5 Millionen Sonderziehungsrechte betragen.

- gg) Ebenfalls von eher untergeordneter Bedeutung ist für den Kaskoversicherer die Frage der Durchbrechung der Haftungsbeschränkung, weil die Deckung im Rahmen des „Ersatzes an Dritte“ nur bis zur vereinbarten Versicherungssumme gewährt wird. Eine weitergehende Haftung träfe daher den Schiffseigner selber. Dennoch will ich hier die mit der Haftungsdurchbrechung verbundenen Fragen nicht aussparen. Die in § 5 b Binnenschiffahrtsgesetz ermöglichte Durchbrechung der Haftungshöchstsummen knüpft an den Verschuldensgrad des Haftpflichtigen, also nicht unbedingt an dasjenige der Schiffsführung an. Die Haftungsbeschränkung kann nur durchbrochen werden, wenn der Haftpflichtige absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Diese Formulierung entspricht den deutschen Übersetzungen der internationalen Transportrechtsübereinkommen und hat nach der Transportrechtsreform auch in das Frachtrecht (§ 435 HGB) Eingang gefunden. Obwohl die Auslegung hoch umstritten ist, besteht weitgehend Einigkeit darin, dass der Verschuldensgrad gegenüber dem herkömmlichen Terminus der groben Fahrlässigkeit insbesondere hinsichtlich des subjektiven Elements gesteigert ist. In der Praxis wird sich ein solches qualifiziertes Verschulden des Schiffseigners nur äußerst selten nachweisen lassen. Im internationalen Seerecht, wo es diese Formulierung der Durchbrechungsmöglichkeit der Haftungsbeschränkung schon länger gibt, spricht man von so gut wie noch nie aufgetretenen Extremfällen. Wichtig ist, dass dem Schiffseigner für die Frage der Haftungsdurchbrechung das Verschulden einer angestellten Schiffsführung nicht zugerechnet wird, sondern dass es auf ein eigenes derartiges Verschulden ankommt. In Betracht kommen daher, wenn überhaupt, nur Fälle des eigenen grobleichtfertigen Organisationsverschuldens oder Fälle, bei denen der Schiffs-

eigner und der Schiffsführer (wie in der Partikulierschiffahrt) personenidentisch sind.

Zusammenfassend hat das neue Haftungsrecht im Binnenschiffahrtsgesetz im Vergleich zum bisherigen Werthaftungssystem sicherlich in den meisten Fällen zu einer Erhöhung der Haftungshöchstbeträge und daher auch der Versicherungssummen für die „Ersatz an Dritte“-Deckung geführt. Das mag zwar auf den ersten Blick vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Binnenschiffahrt bedenklich sein, wird aber auch dazu führen, dass die Kaskoversicherer im Rahmen der Regresse gegenüber den Unfallverursachern wieder häufiger ihre Versicherungsleistung für den Kaskoschaden vollumfänglich ersetzt erhalten können. Vielleicht gleicht sich so die Erhöhung der eigenen Haftung mit derjenigen des Unfallgegners letztendlich aus. Die allgemeine Meinung geht dahin, das neue Haftungssystem zu akzeptieren, vor allem weil andere Verkehrsträger eine der Höhe nach unbeschränkte Gefährdungshaftung kennen. Ein wichtiges Ziel ist jedenfalls mit dem neuen Haftungsbeschränkungsrecht erreicht worden, nämlich der Beginn einer Vereinheitlichung der europäischen Haftungsregelung.

- c) Die Versicherungssumme als Spiegel der potentiellen gesetzlichen Haftung im gesamten Fahrtgebiet

Als letztes möchte ich schließlich kurz auf die Bestimmung der Versicherungssumme nach Klausel 14.2 der AVB-Flusskasko im Rahmen der potentiellen gesetzlichen Haftung des Versicherungsnehmers gegenüber Dritten eingehen. Für den „Ersatz an Dritte“ ist bekanntlich eine eigene Versicherungssumme nach dem System der sog. Separathaftung vorgesehen. Deren Höhe soll sich nach der Haftung des Versicherungsnehmers als Eigner oder Ausrüster des versicherten Schiffes aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen richten. Befährt das Binnenschiff nur Gewässer in der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz kann man sich auf die Berechnung der Haftungshöchstsumme nach dem Straßburger Übereinkommen beschränken. In diesen Vertragsstaaten ist die Haftung daher vereinheitlicht und braucht für dieses Fahrtgebiet nicht weiter angepasst zu werden.

Belgien hat das Straßburger Übereinkommen nicht ins nationale Recht umgesetzt. In Belgien gilt für die Haftungsbeschränkung des Schiffseigners in der Binnenschiffahrt eine Kombination aus der Anwendung der seerechtlichen Haftungsbeschränkungsvorschriften nach dem Londoner Übereinkommen von 1976 und den Vorschriften des



nationalen belgischen Rechts. Die Haftung ist dabei der Höhe nach auf niedrigere Beträge als nach dem Straßburger Übereinkommen beschränkt, so dass im allgemeinen eine Anpassung für dieses Fahrtgebiet entbehrlich sein dürfte.

Soll auch die österreichische Donau befahren werden, muss geprüft werden, ob der Wert des Schiffes die Haftungssumme nach dem Straßburger Übereinkommen eventuell übersteigt, weil in Österreich nach wie vor das Binnenschiffahrtsgesetz in der ursprünglichen Fassung und damit auch das Werthaftungssystem mit „Schiff und Fracht“ gilt. Wird bei einem Schadensfall – etwa einer Fernschädigung - also der Wert des eigenen Schiffes nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, orientiert sich die Haftung gegenüber dem Unfallgegner an diesem Schiffswert, der bei einigen Schiffstypen die Haftungssumme des Straßburger Übereinkommen übersteigen kann.

Soll schließlich auch die Donau in der Slowakei und in Ungarn befahren werden, muss mit einer der Höhe nach unbeschränkten Gefährdungshaftung gerechnet werden, da beide Länder eine Haftungsbeschränkung für die Binnenschiffahrt nicht kennen, obwohl sich möglicherweise einmal der Beitritt zum Straßburger Übereinkommen ergibt.

## **„Ersatz an Dritte“**

### **Umfang und Grenzen der Haftpflichtdeckung in den AVB-Flusskasko**

von Dr. Johannes Trost  
Rechtsanwälte Lebuhn & Puchta  
Hamburg

## **Materialien**

**Klausel 4 und 14.2 AVB-Flusskasko**

-...-

**4. Ersatz an Dritte**

- 4.1.1. Der Versicherer gewährt dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz auch für den Fall, dass er einem Dritten wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Ersatz zu leisten hat und der Verlust bzw. die Beschädigung durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind.
- 4.2. Die Leistungspflicht des Versicherers umfasst
- die Prüfung der Haftpflichtfrage;
  - den Ersatz der Entschädigung, welche der Versicherungsnehmer aufgrund eines von dem Versicherer abgegebenen oder genehmigten Anerkenntnisses, eines von ihm geschlossenen oder genehmigten Vergleichs oder einer richterlichen Entscheidung zu zahlen hat;
  - die Abwehr unberechtigter Ansprüche.
- 4.3. Im Versicherungsfall hat der Versicherungsnehmer die Weisungen des Versicherers zu befolgen.
- 4.4. Kommt es in einem Versicherungsfall zu einem Rechtsstreit über den Anspruch zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Geschädigten oder dessen Rechtsnachfolger, so führt der Versicherer auf seine Kosten den Rechtsstreit im Namen des Versicherungsnehmers.
- 4.5. Der Versicherer ist bevollmächtigt, alle ihm zur Beilegung oder Abwehr des Anspruchs zweckmäßig erscheinenden Erklärungen im Namen des Versicherungsnehmers abzugeben.
- 4.6. Übersteigen die Haftpflichtansprüche die Versicherungssumme gemäß Ziffer 14.2, so hat der Versicherer die Prozesskosten nur im Verhältnis der Versicherungssumme zur Gesamthöhe der Ansprüche zu tragen. Das gleiche gilt, wenn in dem Rechtsstreit Haftpflichtansprüche geltend gemacht werden, für die kein Versicherungsschutz besteht.
- 4.7. Soweit nicht etwas anderes vereinbart ist, bezieht sich der Versicherungsschutz nicht auf Haftpflichtansprüche wegen Schäden, die durch Freiwerden von flüssigen oder gasförmigen Stoffen sowie Chemikalien verursacht worden sind, es sei denn, sie sind als nächste Folge eines Zusammenstoßes des versicherten Schiffes mit einem anderen Schiff an diesem oder den darauf befindlichen Sachen eingetreten.
- 4.8. Soweit nicht etwas anderes vereinbart ist, leistet der Versicherer keinen Ersatz für Verlust oder Beschädigung von Sachen, die sich an Bord des versicherten Schiffes befinden.
- 4.9. Soweit nicht etwas anderes vereinbart ist, hat im Fall der Kollision zwischen Schiffen desselben Versicherungsnehmers jedes Schiff bzw. dessen Versicherer seinen eigenen Schaden zu tragen.

-...-

**14 Versicherungssumme, Unterversicherung****14.2. Ersatz an Dritte**

Die versicherte Summe soll sich nach der Haftung des Versicherungsnehmers als Eigner oder Ausrüster des versicherten Schiffes aufgrund gesetzlicher Bestimmungen richten.

## Gesetzliche Haftungs Vorschriften

### Deliktsrecht

#### § 823 BGB - Schadensersatzpflicht

- (1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.
- (2) Die gleiche Vergleichung trifft denjenigen, welcher gegen ein den eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

#### § 831 BGB - Haftung für den Verrichtungsgehilfen.

- (1) Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.
- (2) Die gleiche Verantwortlichkeit trifft denjenigen, welcher für den Geschäftsherrn die Besorgung eines der im Absatz 1 Satz 2 bezeichneten Geschäfte durch Vertrag übernimmt.

### Wasserhaushaltsgesetz

#### § 22 WHG - Haftung für Änderung der Beschaffenheit des Wassers.

- (1) Wer in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet oder wer auf ein Gewässer derart einwirkt, dass die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird, ist zum Ersatz des daraus einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet. Haben mehrere die Einwirkungen vorgenommen, so haften sie als Gesamtschuldner.
- (2) Gelangen aus einer Anlage, die bestimmt ist, Stoffe herzustellen, zu verarbeiten, zu lagern, zu befördern oder wegzuleiten, derartige Stoffe in ein Gewässer, ohne in dieses eingebracht oder eingeleitet zu sein, so ist der Inhaber der Anlage zum Ersatz des daraus einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet; Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht ist.
- (3) Kann ein Anspruch auf Ersatz des Schadens gemäß § 11 nicht geltend gemacht werden, so ist der Betroffene nach § 10 Abs. 2 zu entschädigen. Der Antrag ist auch noch nach Ablauf der Frist von dreißig Jahren zulässig.

**Binnenschifffahrtsgesetz****Auszug****Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt  
(Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchG)****Erster Abschnitt. Schiffseigner****§ 1**

Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.

**§ 2**

(1) Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen.

(2) Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 115) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

**§ 3**

(1) Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt.

(2) Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.

**§ 4**

(1) Der Schiffseigner kann seine Haftung für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung im Sinne von Absatz 4 eingetreten sind, sowie für Ansprüche aus Wrackbeseitigung beschränken, es sei denn, das Schiff wird zum Sport oder zur Erholung und nicht des Erwerbes wegen verwendet. Die Ansprüche unterliegen der Haftungsbeschränkung unabhängig davon, auf welcher Grundlage sie beruhen, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind und ob sie auf Grund eines Vertrages oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden; Ansprüche aus Wrackbeseitigung sowie Ansprüche nach Absatz 3 Satz 2 unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie sich auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt richten.

(2) Ansprüche wegen Personenschäden sind solche wegen der Tötung oder der Verletzung von Personen.

(3) Ansprüche wegen Sachschäden sind

1. solche wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen;
2. solche wegen der Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck;
3. sonstige Vermögensschäden wegen der Verletzung nichtvertraglicher Rechte.

Ansprüche wegen Sachschäden sind ferner Ansprüche einer anderen Person als des Schuldners wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden, für die der Schuldner seine Haftung nach den Absätzen 1, 2 und 3 Satz 1 beschränken kann.

(4) Ansprüche aus Wrackbeseitigung sind solche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord befindet oder befunden hat, sowie für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes. Ansprüche aus Wrackbeseitigung sind ferner Ansprüche einer anderen Person als des Schuldners wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung der in Satz 1 genannten Kosten, für die der Schuldner seine Haftung beschränken kann.

(5) Als Schiff im Sinne dieser Vorschrift sind auch Kleinfahrzeuge anzusehen.

**§ 5**

Der Haftungsbeschränkung nach § 4 unterliegen nicht

1. Ansprüche aus Bergung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
2. Ansprüche gegen denjenigen, der nach einem anwendbaren internationalen Übereinkommen oder nach dem Atomgesetz für nukleare Schäden haftet;
3. Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigners, deren Aufgaben mit dem Schiffsbetrieb oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen, wenn der Dienstvertrag deutschem Recht unterliegt oder wenn er ausländischem Recht unterliegt, nach welchem die Haftung für diese Ansprüche nicht global beschränkt werden kann;
4. Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz;
5. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

**§ 5a**

Hat der Schiffseigner gegen den Gläubiger eines in § 4 aufgeführten Anspruchs einen Gegenanspruch, der aus demselben Ereignis entstanden ist, so kann er seine Haftung nur in bezug auf den Betrag des gegen ihn gerichteten Anspruchs beschränken, der nach Abzug des Gegenanspruchs verbleibt.

**§ 5b**

(1) Der Schiffseigner kann seine Haftung nach den Vorschriften dieses Abschnitts nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Ist der Schiffseigner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Absatz 1 ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist.

**§ 5c**

(1) Bei der Anwendung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung stehen dem Schiffseigner gleich:

1. der Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes;
2. jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder einer Wrackbeseitigung Dienste erbringt, die sich auf ein Binnenschiff oder die Ladung eines solchen Schiffes beziehen und entweder ausschließlich auf diesem Schiff oder weder von einem Binnenschiff noch von einem Seeschiff aus erbracht werden (Berger);
3. jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner oder eine der in den Nummern 1 und 2 genannten Personen haftet.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

(3) Ein Versicherer, der die Haftung in bezug auf Ansprüche versichert, die der Beschränkung nach diesen Vorschriften unterliegen, kann sich Dritten gegenüber auf die Haftungsbeschränkung in gleichem Umfang wie der Versicherte berufen.

**§ 5d**

(1) Die Haftung kann auf die in den §§ 5e bis 5k bezeichneten Haftungshöchstbeträge beschränkt werden.

(2) Die Haftungsbeschränkung kann bewirkt werden durch die Errichtung eines Fonds nach der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung oder durch die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt - CLNI (BGBl. 1998 II S. 1643).

(3) Die Beschränkung der Haftung kann auch ohne Errichtung eines Fonds im Wege der Einrede mit Wirkung für Ansprüche nur gegen denjenigen, der sie erhebt, geltend gemacht werden. In diesem Falle sind die §§ 15, 23 Abs. 1, 3 Satz 1, 3 und 4 in Verbindung mit § 46 Abs. 1 und 2 Satz 1 und 2, § 26 Abs. 4 bis 6 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung entsprechend anzuwenden; § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

#### § 5e

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden beschränkt werden kann, wird, sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne der §§ 5h und 5k handelt, wie folgt berechnet:

1. Für ein Fahrgastschiff oder ein anderes Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dient, sind, soweit sich nicht aus den Nummern 3 und 4 etwas anderes ergibt, 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung bei höchstzulässigem Tiefgang des Schiffes anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.

2. Für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, sind 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.

3. Für ein Schlepp- oder Schubboot sind 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen anzusetzen.

4. Für einen Bagger, Kran, Elevator oder eine sonstige schwimmende und bewegliche Anlage oder ein Gerät ähnlicher Art ist der Wert, den die Anlage oder das Gerät im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses hatte, anzusetzen.

(2) Für ein Schubboot, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses starr mit einem oder mehreren Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der für das Schubboot nach Absatz 1 Nr. 3 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, soweit nicht das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schubleichter Bergungsmaßnahmen erbracht hat. Erhöht sich der Haftungshöchstbetrag für, das Schubboot nach Satz 1, so vermindert sich für jeden starr mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter der Haftungshöchstbetrag für alle aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um den gleichen Betrag. Satz 2 gilt jedoch nicht für einen Anspruch des für das Schubboot haftenden Schuldners gegen den für einen mit dem Schubboot starr verbundenen Schubleichter haftenden Schuldner auf Ausgleichung im Innenverhältnis.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses mit einem oder mehreren Schiffen fest gekoppelt war, die nicht Anlagen oder Geräte im Sinne des Absatzes 1 Nr. 4 darstellen, sowie für die gekoppelten Schiffe, jedoch mit der Maßgabe, dass sich für das fortbewegende Schiff der nach Absatz 1 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung oder je Tonne Tragfähigkeit der anderen Schiffe erhöht.

(4) In jedem Falle beträgt der Haftungshöchstbetrag mindestens 200 000 Rechnungseinheiten, soweit es sich nicht um Leichter handelt, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.

#### § 5f

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden beschränkt werden kann, beträgt, sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne des § 5h handelt, die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge.

(2) Bei der Befriedigung aus dem in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbetrag haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang.

#### § 5g

Reicht der nach § 5e maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach § 5f Abs. 1 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach § 5e zur Verfügung. Die Restansprüche we-

gen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; § 5f Abs. 2 ist insoweit nicht anzuwenden.

#### § 5h

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Dritten entstandener Schäden durch gefährliche, auf dem Schiff des Schuldners beförderte Güter gilt, wenn die Ansprüche nicht solche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz sind, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der in Satz 1 genannten Ansprüche zur Verfügung. Gefährliche Güter im Sinne von Satz 1 sind die der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (Anlage 1 zur Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21. Dezember 1994, BGBl. 1994 II S. 3830, 3831) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung.

(2) Der nach Absatz 1 maßgebliche Haftungshöchstbetrag beträgt

1. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden das Dreifache der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten;
2. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden das Dreifache der nach § 5f maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten.

(3) Bei der Befriedigung aus dem in Absatz 2 Nr. 2 genannten Haftungshöchstbetrag haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang.

(4) Reicht der nach Absatz 2 Nr. 1 maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach Absatz 2 Nr. 2 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Absatz 2 Nr. 1 zur Verfügung. Die Restansprüche wegen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; Absatz 3 ist insoweit nicht anzuwenden.

#### § 5i

Abweichend von den §§ 5e, 5f Abs. 1 und § 5h kann ein Berger im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder ein an Bord tätiger Lotse seine Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten sowie für Ansprüche wegen Sachschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 100 000 Rechnungseinheiten beschränken. § 5f Abs. 2 und § 5g gelten entsprechend.

#### § 5j

Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche aus Wrackbeseitigung gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser beträgt die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung zur Verfügung.

#### § 5k

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Personen, die

1. auf Grund eines Personenbeförderungsvertrages oder
2. mit Zustimmung des Beförderers in Begleitung eines auf Grund eines Güterbeförderungsvertrages mit dem Schiff beförderten Fahrzeugs oder lebenden Tieres mit dem Schiff befördert worden sind (Reisende), gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser steht ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen der Reisenden zur Verfügung.

(2) Der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden nach Absatz 1 beträgt 60 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf. Ist die Anzahl der Reisenden, die befördert werden dürfen, nicht vorgegeben, so bestimmt sich der Haftungshöchstbetrag nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses tatsächlich befördert hat. Der Haftungs-



höchstbetrag beträgt jedoch mindestens 720 000 Rechnungseinheiten und höchstens 12 Millionen Rechnungseinheiten.

(3) Abweichend von Absatz 2 beträgt der Haftungshöchstbetrag für einen Berger im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder einen an Bord tätigen Lotsen 720 000 Rechnungseinheiten.

### § 5l

Die in diesem Abschnitt genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die nach den §§ 5e bis 5k maßgebenden Haftungshöchstbeträge werden in Deutsche Mark entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds oder der Leistung einer vom Gericht zugelassenen Sicherheit umgerechnet. Wird die Beschränkung der Haftung im Wege der Einrede nach § 5d Abs. 3 geltend gemacht, so ist maßgeblicher Zeitpunkt für die Umrechnung der Tag des Urteils. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

### § 5m

Die §§ 4 bis 5l sind ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden, wenn im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses

1. das Schiff, für das die Haftung beschränkt werden soll, ein deutsches Gewässer oder ein sonstiges dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt - CLNI (BGBl. 1998 II S. 1643) unterliegendes Gewässer befahren hat oder
2. Bergungsmaßnahmen für ein im Bereich solcher Gewässer in Gefahr befindliches Binnen- oder Seeschiff oder für die Ladung eines solchen Binnen- oder Seeschiffs erbracht worden sind oder
3. ein im Bereich solcher Gewässer gesunkenes, havariertes, festgefahreneres oder verlassenes Schiff oder die Ladung eines solchen Schiffes gehoben, beseitigt, vernichtet oder unschädlich gemacht worden ist.

Ist das Ereignis auf einem ausländischen, dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt - CLNI (BGBl. 1998 II S. 1643) unterliegenden Gewässer eingetreten, so bestimmt sich jedoch abweichend von § 5k Abs. 2 Satz 3 der Haftungshöchstbetrag für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Reisenden nach dem nach Internationalem Privatrecht anzuwendenden Recht.

-...-

## Zweiter Abschnitt. Schiffer

### § 7

(1) Der Führer des Schiffes (Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.

(2) Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, dass er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in dem letzteren Falle bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

(3) Durch die Erteilung der Anweisung wird der Schiffseigner verpflichtet, wenn er bei der Erteilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war.

-...-

## Siebenter Abschnitt. Zusammenstoß von Schiffen. Bergung

### § 92

(1) Die Schadenersatzpflicht beim Zusammenstoß von Binnenschiffen bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 92a bis 92f.

(2) Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften der §§ 92a bis 92f entsprechende Anwendung.

(3) Als Schiffe im Sinne dieser Verordnung sind auch Kleinfahrzeuge anzusehen. Den Schiffen stehen bewegliche Teile von Schiffsbrücken gleich.

#### **§ 92a**

Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen besteht kein Anspruch auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch Zufall oder höhere Gewalt zugefügt worden ist oder dessen Ursachen ungewiss sind.

#### **§ 92b**

Ist der Schaden durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Eigner dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

#### **§ 92c**

(1) Ist der Schaden durch gemeinsames Verschulden der Besatzungen der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Eigner dieser Schiffe zum Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgestellt werden oder erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffseigner zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

(2) Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Schiffseigner, wenn der Schaden durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Schiffseigner zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatzes 1.

#### **§ 92d**

Bei der Anwendung der §§ 92b, 92c steht das Verschulden eines an Bord tätigen Lotsen dem Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung gleich.

#### **§ 92e**

Die §§ 92 bis 92d gelten auch, wenn die beteiligten Schiffe zu demselben Schleppverband gehören.

#### **§ 92f**

(1) Die §§ 92 bis 92 e gelten auch für die Haftung der Personen der Schiffsbesatzung und der Lotsen.

(2) Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners, der Besatzungsmitglieder und der Lotsen und über ihre Haftung aus Verträgen bleiben unberührt.