

Maximilian Guth

Der Versicherungsschutz des Ship Managers



Dr. Maximilian Guth

Der Versicherungsschutz des Ship Managers

Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft
der Universität Hamburg und des Vereins zur Förderung
der Versicherungswissenschaft in Hamburg e.V.

Reihe A Rechtswissenschaft Band 113
Herausgeber Professor Dr. Robert Koch
 Professor Dr. Manfred Werber
 Professor Dr. Gerrit Winter

Der Versicherungsschutz des Ship Managers

Dr. Maximilian Guth



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2011 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags Versicherungswirtschaft GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2011 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Satz Susanne Rihm Eggenstein
Druck printsystem GmbH Heimsheim

ISSN 0720-4205
ISBN 978-3-89952-595-3

*Meinen Eltern, den Rechtsanwälten
Dr. jur. Manfred E.F. und Dagmar Guth gewidmet*

Vorwort

Die Arbeit wurde im Wintersemester 2009/2010 abgeschlossen und der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Hamburg als Dissertation vorgelegt. Rechtsprechung und Literatur haben bis März 2010 Berücksichtigung gefunden.

Mein besonderer Dank gilt meinem hoch verehrten Doktorvater, Professor Dr. Gerrit Winter. Seine Gesprächsbereitschaft und seine stets hilfreichen Ratschläge haben maßgeblich zu dem Gelingen dieser Arbeit beigetragen. Auch danke ich meinem Zweitgutachter, Professor Dr. Robert Koch, LL.M., für die prompte Erstellung des Zweitgutachtens.

Der Versicherungswirtschaft danke ich für ihre Unterstützung bei der Materialsuche. Bedanken möchte ich mich auch bei denjenigen Rechtsanwälten und Kollegen der seerechtlichen Praxis, die mir Gesprächspartner waren.

Mein Dank richtet sich ferner an die Herausgeber der Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des Vereins zur Förderung der Versicherungswissenschaft in Hamburg e.V. für die Aufnahme der Arbeit in die „Hamburger Reihe“.

Neben meinem Doktorvater, Professor Dr. Gerrit Winter, verdienen den größten Dank meine Eltern. Sie haben mich stets gefördert und unterstützt. Ihnen widme ich daher diese Arbeit.

Hamburg, im November 2010

Maximilian Guth

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	XXIII
Einleitung	1
1. Teil: Ship Management	3
A. Entwicklung	3
I. Geschichtliches	3
1. Römisches Reich	3
2. Mittelalter	5
3. Neuzeit	6
II. Heutige Bedeutung	10
1. Komplexität des Seerechts	10
2. Outsourcingvorteile	10
3. Kostenersparnisse	11
4. Speziell in Deutschland: Schiffsfonds	12
B. Begriff	12
I. Internationales Einheitsrecht	12
1. Brüsseler und Londoner Übereinkommen	13
a. Brüsseler Übereinkommen	13
b. Londoner Übereinkommen	15
2. Ölhaftungsübereinkommen	15
3. Bunkerölübereinkommen	17
4. ISM-Code	17
II. Seehandelsrechtlicher Normadressatenkreis und Ship Management	20
1. Reeder	20
a. Ausflagging	21
aa. Kleine Ausflagging	22
bb. Große Ausflagging	22
cc. Anforderungen an die ausländische Tochtergesellschaft	22
dd. Internationales Seeschiffregister	23
b. Demise-Charter	23
2. Korrespondentreeder einer Partenreederei	24
3. Ausrüster	24
a. Kein Eigentum an dem bereederten Schiff	25
b. Verwendung zum Erwerb durch die Seefahrt	25
	IX

c.	Führung des Schiffes durch den Ship Manager oder einem Kapitän die Führung anvertrauen	25
aa.	Im eigenen Namen für eigene Rechnung	26
bb.	Im eigenen Namen für fremde Rechnung	26
cc.	Im fremden Namen für fremde Rechnung	26
d.	Für seine Rechnung	28
4.	Zwischenergebnis	29
III.	Abgrenzung zum Ship Operator	29
1.	Synonyme	30
2.	Auffangtatbestand	30
3.	Stellungnahme	31
IV.	Auftragsumfang	32
V.	Definition	34
C.	Bereederungsvertrag	35
I.	Gesetzliche Regelungen	36
1.	International	36
2.	National	36
II.	Standardbedingungen	37
1.	Shipman und Crewman	37
2.	Deutsche Bereederungsverträge	38
D.	Ausgestaltungen	38
I.	Versicherung	39
1.	Deutsche Bereederungsverträge	39
2.	Klauseln 3.4 und 6 Shipman 98	39
3.	Klauseln 5 und 13 Shipman 88	40
II.	Kommerzielles Management	40
1.	Bareboat-Charter	42
2.	Zeitcharter	42
3.	Reisecharter	44
III.	Bemannung	45
1.	Seearbeitsrecht	46
2.	Schiffsbesetzungsrecht	48
3.	See-Sozialversicherungsrecht	48
a.	Nichtdeutsche Besatzungsmitglieder auf deutschen Schiffen	48
b.	Ausstrahlung und Einstrahlung	49
IV.	Technisches Management	50
V.	Weitere Aufgaben	51

E. Haftung	52
I. Haftung gegenüber dem Auftraggeber	52
1. Anspruchsgrundlagen	52
2. Haftungsbeschränkung	52
II. Haftung gegenüber dem Versicherer	55
III. Haftung gegenüber Dritten	55
1. Anspruchsgrundlagen	55
a. §§ 511 ff. HGB	55
b. Haftung als Vertreter	56
c. § 311 Abs. 3 BGB (culpa in contrahendo)	56
d. Haftung nach dem AGG	57
aa. Benachteiligung in Beschäftigungsverhältnissen	57
bb. Benachteiligung im allgemeinen Zivilrechtsverkehr	58
e. Internationale Übereinkommen	58
aa. Bunkerölübereinkommen	58
bb. Ölhaftungsübereinkommen und HNS-Übereinkommen	58
cc. Pariser Übereinkommen/Brüsseler Kernmaterial- Seetransport-Übereinkommen	59
dd. Wrackbeseitigungsübereinkommen	60
f. §§ 823 ff BGB	61
aa. Anwendbarkeit	61
bb. § 823 Abs. 1 BGB	61
cc. § 823 Abs. 2 BGB	62
dd. § 826 BGB	62
ee. § 831 BGB	62
g. § 22 WHG	63
aa. Verhaltenshaftung nach § 22 Abs. 1 WHG	63
bb. Anlagenhaftung nach § 22 Abs. 2 WHG	65
h. §§ 734 ff. HGB	65
i. Nationale Vorschriften anderer Länder: US Oil Pollution Act und CERCLA	66
2. Haftungsbefreiungen und -beschränkungen	66
a. Vertragliche	66
aa. Freistellungsklausel	66
bb. Himalaya Klausel	67
b. Internationale Übereinkommen	68
c. Nationale Vorschriften anderer Länder	68
F. Ergebnisse	69

2. Teil: Versicherung der Auftraggeber	73
A. Seeversicherung	73
I. Begriff	73
1. Versicherung	73
2. Seeversicherung	74
a. Interesse an einem Schiff oder Ladung	74
b. Gefahren der Seeschifffahrt	75
c. Dogmatische Einordnung	75
3. Transportversicherung	76
II. Rechtsquellen	77
1. Kodifikation	77
2. Vertragliche Grundlagen	78
B. Relevante Versicherungen	79
I. Seekasko- und P&I -Versicherung	79
II. Seefrachtversicherung	80
1. Haupt-/Nebeninteressenversicherung	80
2. Eigentliche/uneigentliche Seefrachtversicherung	81
a. Eigentliche Seefrachtversicherung	81
b. Uneigentliche Seefrachtversicherung	81
3. Standardbedingungen für Seefrachtversicherungen	82
a. §§ 105 ff. HGB und DTV-Klauseln für Nebeninteressen 1978 – Institute Time Clauses Freight und Institute Voyage Clauses Freight	82
b. Verdienstausfall-Versicherung für Seeschiffe – A.B. Stewart Wording	82
4. Dogmatische Einordnung	83
III. Excedentenversicherung	83
IV. Kriegsgefahrenversicherung	83
1. Erweiterung der Deckung	84
a. Seekaskoversicherung: DTV-Minenklausel	84
b. § 122 ADS „Auch für Kriegsgefahr“	85
2. Separate Zusatzdeckung	85
V. Streikversicherung	86
VI. Seerechtsschutzversicherung	87
VII. Versicherung gegen Ausfallrisiken bei Neubauten	87
VIII. Investoren-Versicherung	88
C. Vollmachtsumfang	88
I. Shipman 88	88
1. Versicherung kraft Weisung	89

a.	Verpflichtung zur Versicherung ohne Weisung	90
b.	Berechtigung zur Versicherung ohne Weisung	92
2.	Versicherung kraft Vereinbarung	92
II.	Shipman 98	92
III.	Deutsche Bereederungsverträge	94
1.	Auslegungsgrundsätze	94
a.	Vorformulierung	95
b.	Für eine Vielzahl von Verträgen	95
c.	Stellen der Vertragsbedingungen	96
d.	Ergebnis	96
2.	Übliche Versicherungen	96
a.	Bareboat-Charter	97
b.	Zeitcharter	98
c.	Reisecharter	99
d.	Weitere übliche Versicherungen	99
3.	Loss-of-Hire-Versicherung	100
4.	Versicherungsbedingungen	102
a.	Hypotheken-Klausel	103
b.	Verbindlichkeit der Taxe	103
IV.	Keine Vereinbarung	110
D.	Mehrfachversicherung	110
I.	Kollisions-Haftpflichtschäden	111
II.	Haftung aus Schleppverträgen	112
E.	Zustandekommen der Versicherungsverträge	112
I.	Versicherungsvermittler	113
1.	Versicherungsvertreter	113
2.	Versicherungsmakler	116
3.	Versicherungsvermittler als Versicherungsnehmer und Mitversicherter oder (Mit-)Versicherter	119
4.	Unzulässige Rechtsberatung	119
5.	Verordnung über das Verbot von Sondervergütungen und Begünstigungsverträgen in der Schadensversicherung	121
a.	Versicherungsunternehmen und Vermittler	122
b.	Unter Bundesaufsicht stehende Versicherungsunternehmen	122
aa.	Inländische und außereuropäische Versicherungsunternehmen	122
bb.	Versicherungsunternehmen aus einem EG- oder EWR-Mitgliedstaat	124
(1)	Betreiben im Dienstleistungsverkehr	124
(2)	Betreiben durch Niederlassungen	124

c.	Risiken der Schaden- und Unfallversicherung, der Kredit- und Kautionsversicherung sowie der Rechtsschutzversicherung	126
d.	Sondervergütung	126
aa.	§ 1 Abs. 3 der Verordnung	126
bb.	Einschränkende Auslegung	127
e.	Ergebnis	129
II.	Versicherungsberater	131
III.	Rechtliche Folgen	133
F.	Ergebnisse	135
3. Teil: Versicherungsschutz über die Versicherungen der Auftraggeber		139
A.	Mitversicherung	139
I.	Problemstellung	139
II.	Grundlegendes	140
1.	Terminologie	140
a.	Versicherungsnehmer	140
b.	Versicherter	140
c.	Mitversicherter	141
d.	Vertragschließender Mitversicherter und (Mit-)Versicherter	142
2.	Zulässigkeit der Mitversicherung	142
a.	Grundsatz	142
b.	Mitversicherung von Sachersatzinteressen in der Sachversicherung	143
aa.	BGH für die Möglichkeit der Mitversicherung von Sachersatzinteressen in der Sachversicherung	144
(1)	Obiter dictum 1960	144
(2)	Lagerhalter	144
(3)	Leasing und Kfz-Kaskoversicherung durch Leasingnehmer	145
bb.	BGH für eine haftungsrechtliche Lösung	146
(1)	Kfz-Kasko-Versicherung als Eigenversicherung im nicht gewerblichen Bereich – Haftungsrechtliche Lösung	147
(2)	Kfz-Kasko-Versicherung durch Kfz-Verkäufer	148
(3)	Kfz-Kasko-Versicherung durch GmbH	148
(4)	Versicherung für Kfz-Handel und -Handwerk durch Werkunternehmer	148
(5)	Feuer- und Leitungswasserversicherung	149
(6)	Güterschaden-Transportversicherung	150

cc.	Literatur	151
	(1) Argumente contra	152
	(2) Argumente pro	152
dd.	Gegenwärtige Sicht des BGH	154
	(1) Gebäudefeuerversicherung – Versicherungs- rechtliche (Regressverzichts-)Lösung	154
	(2) Gebäudeversicherung einer Wohnungseigentümergeinschaft	157
	(3) Kfz-Kasko-Versicherung einer KG	158
	(4) Güterschaden-Transportversicherung	159
ee.	Ergebnis	160
3.	Mitversicherung aufgrund ergänzender Vertragsauslegung	162
a.	Sachversicherung	162
aa.	Auslegungsmaßstab	162
bb.	Erkennbarkeit der Interessenlage	163
cc.	Interessenlage des Versicherers	163
dd.	Schutzwürdigkeit des Dritten	165
ee.	Mitversicherung oder Regressverzicht	165
	(1) Abschluss der Sachversicherung durch den schutzwürdigen Dritten als Versicherungs- nehmer	167
	(2) Abschluss der Sachversicherung durch den Eigentümer als Versicherungsnehmer	172
	(3) Versicherungsnehmer ist Personengesellschaft	173
b.	Haftpflichtversicherung	173
III.	Mitversicherung des Ship Managers	175
1.	Interesse	176
a.	Sachversicherungsteil der Seekaskoversicherung	176
b.	Haftpflichtversicherungsteil der Seekaskoversicherung	176
c.	P&I-Versicherung	177
2.	Ausdrückliche Mitversicherung	178
3.	Konkludente Mitversicherung	180
4.	Mitversicherung aufgrund ergänzender Vertragsauslegung	181
a.	Versicherung durch den Ship Manager	183
aa.	Stellvertretung	183
	(1) Handeln als Stellvertreter	183
	(2) Pflicht der Auftraggeber zur Mitversicherung des Ship Managers	185
	(3) Ship Manager ist Gesellschafter seiner Auftraggeberin	185
bb.	Fremdversicherung	186
	(1) § 52 Abs. 2 ADS	186
	(2) Ergänzende Vertragsauslegung	190
cc.	Eigenversicherung	192

b.	Versicherung durch die Auftraggeber	194
aa.	Keine Pflicht zur Mitversicherung	194
bb.	Pflicht zur Mitversicherung	194
cc.	Ship Manager zugleich Gesellschafter	195
c.	Regressvorbehalt	195
5.	Rechtliche Folgen	196
IV.	Rechtslage in England	199
1.	Mitversicherung von Sachersatzinteresse in der Seekaskoversicherung	199
a.	Doctrine of circuit of action	202
b.	Doctrine of an implied term in the insurance contract	202
c.	Doctrine of the true construction of the underlying contract for the provision of joint names insurance	202
2.	Mitversicherung in der P&I-Versicherung	203
B.	Prämienzahlungspflicht	206
I.	Außenverhältnis zum Versicherer	206
1.	Keine Prämienzahlungspflicht	206
2.	Prämienzahlungspflicht	209
II.	Innenverhältnis zwischen Auftraggeber und Ship Manager	211
C.	Obliegenheiten	212
I.	Mitversicherung	213
1.	Obliegenheitsverletzung durch (Mit-)Versicherten	214
2.	Obliegenheitsverletzung durch den vertragschließenden Mitversicherten	215
a.	Ansichten der Literatur	216
b.	Ansicht des BGH	217
c.	Entscheidung	218
d.	Anwendung in der Seeversicherung	222
II.	Obliegenheitsverletzung und Regressverzicht des Versicherers	222
III.	Repräsentant	224
1.	Repräsentant	225
a.	Repräsentant kraft Risikoverwaltung	225
b.	Repräsentant kraft Vertragsverwaltung	226
c.	Dogmatische Herleitung	226
2.	Wissensvertreter	226
3.	Wissenserklärungsvertreter	227
4.	Abgrenzung Repräsentant vom Wissens- und Wissenserklärungsvertreter	227
5.	Verhältnis zu Zurechnungsvorschriften des BGB und der ADS	228
a.	§ 278 BGB und § 831 BGB	228

b. §§ 31, 89 BGB	228
c. § 166 BGB	229
6. Repräsentantenstellung des Ship Managers	229
a. Repräsentant kraft Risikoverwaltung	229
aa. Übertragung der gesamten Bereederung	230
bb. Übertragung einzelner Aufgaben	231
b. Repräsentant kraft Vertragsverwaltung	233
c. Wissens- und Wissenserklärungsvertreter	233
7. Repräsentantenstellung der Auftraggeber	233
D. Herbeiführung des Versicherungsfalls	234
I. Mitversicherung	237
1. Herbeiführung des Versicherungsfalls durch (Mit-)Versicherten	237
2. Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den vertragschließenden Mitversicherten	240
II. Auswirkungen auf einen Regressverzicht des Versicherers	240
E. Regress des Versicherers	241
I. Sinn und Zweck	241
II. Ersatzanspruch gegen Dritten	242
1. Vertragsschließender Mitversicherter	242
2. (Mit-)Versicherter	244
a. Kein Repräsentant	244
b. Repräsentant	245
3. Begünstigter einer Haftungsbeschränkung	246
4. Begünstigter eines Regressverzichts	246
III. Aufgabeverbot	247
IV. Regressverzicht des Versicherers	249
1. Ausdrücklicher Regressverzicht	249
2. Konkludenter Regressverzicht	249
3. Regressverzicht aufgrund ergänzender Vertragsauslegung	249
VI. Regressausschluss aufgrund unzulässiger Rechtsausübung	250
F. Ergebnisse	251

4. Teil: Ship-Manager-Versicherung	257
A. Marktsituation	257
B. Rechtsnatur und Rechtsquellen	258
I. Rechtsnatur	258
1. Deutsche Bedingungen	258
a. Haftpflichtversicherung	258
b. Betriebs-/Berufshaftpflichtversicherung	259
c. Pflichthaftpflichtversicherung	261
d. Haftpflichtversicherung als Transportversicherung	262
e. Haftpflichtversicherung als Seeversicherung	267
2. Englische Bedingungen	268
II. Rechtsquellen	268
1. Deutsche Bedingungen	268
2. Englische Bedingungen	270
C. Versicherungsfall	271
I. Versicherungsfall	271
II. Kausalität	274
III. Zurechnung	277
D. Versicherte Gefahren	278
I. Leistung des Versicherers	278
1. Deutsche Bedingungen	278
a. Freistellungsanspruch	278
aa. Anerkenntnis- und Befriedigungsverbot	279
bb. Abtretungsverbot	282
b. Rechtsschutzanspruch	284
2. Englische Bedingungen	286
II. Mitversicherte Personen	288
III. Umfang des Versicherungsschutzes	290
1. Deutsche Bedingungen	290
a. Gesetzliche Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts	290
b. Versichertes Berufsrisiko	294
c. Weltweite Tätigkeit	295
aa. Abbedingung § 4 Ziff. 1 AVB Vermögen	295
bb. Sekundäre Risikobegrenzungen	295
(1) Inanspruchnahme vor Gerichten außerhalb der EU	296
(2) USA und Kanada	297

(3) Ausländische Tochtergesellschaften, ausländische Niederlassungen, ausländische Zweigstellen oder durch Kooperationsvertrag verbundene Firmen	298
d. Unmittelbarer Vermögensschaden	298
aa. Vermögensschaden	298
bb. Unmittelbarkeit	299
cc. § 1 II AVB Vermögen	300
dd. Eigenschäden	300
e. Subsidiarität	301
f. Summenmäßige Begrenzung	302
aa. Versicherungssumme	302
bb. Jahreshöchstleistung	303
cc. Serienschadenklausel	304
(1) § 3 II Ziff. 2 a) AVB Vermögen	304
(2) § 3 II Ziff. 2 b) AVB Vermögen	304
(3) § 3 II Ziff. 2 c) AVB Vermögen	305
(a) Gleiche oder gleichartige Fehlerquelle	305
(b) rechtlicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang	306
(c) Wirksamkeit nach §§ 305 ff. BGB	307
dd. Selbstbehalt	312
ee. Gebühreneinwurf	313
ff. Sozienklausel	314
2. Englische Bedingungen	314
a. Omnibus-Rule	315
b. Versicherbare Risiken und Schäden	315
c. Weltweite Tätigkeit	316
d. Subsidiarität	316
e. Summenmäßige Begrenzung	317
E. Risikoausschlüsse	318
I. Deutsche Bedingungen	318
1. Besondere vertragliche Zusagen	318
2. Überschreitung von Voranschlägen und Krediten	318
3. Wirtschaftliche Geschäfte und bankmäßige Tätigkeit	318
4. Kassenfehlbeträge und Veruntreuungen durch Personal	319
5. Herbeiführung des Versicherungsfalls	320
6. Sozien- und Angehörigenausschluss	321
7. § 69 Abgabenordnung	323
8. Innenverhältnisausschluss	323
9. Elektronische Datenverarbeitung und Internettechnologie	324
10. Verkehrsträger- und Gefahrgutbeauftragter-Ausschluss	325
11. Pflichtversicherungsausschluss	326

12. Umwelteinwirkung	328
13. Rechtsberatung	330
14. Diskriminierungsrisiken	331
II. Englische Bedingungen	332
F. Obliegenheiten	334
I. Deutsche Bedingungen	334
1. Bei Abschluss des Vertrags	334
2. Vor Eintritt des Versicherungsfalls	334
a. Gefahrerhöhung	334
aa. §§ 23 ff. VVG	334
bb. § 8 II Ziff. 1 S. 1 AVB Vermögen	335
b. Mehrfachversicherung	337
aa. Verschuldensprinzip	338
bb. Kausalitätsgegenbeweis	338
cc. Ergebnis	340
(1) Verschuldensmaßstab	341
(2) Quotenregelung	343
dd. AVB Vermögen 2008	344
c. Veräußerung des versicherten Unternehmens	344
d. Sicherung des Selbstbehalts	345
3. Nach Eintritt des Versicherungsfalls	347
a. Anzeigepflicht	347
b. Aufklärungs- und Rettungsobliegenheit	349
aa. Beginn	350
bb. Ende	351
cc. Zumutbarkeit	351
dd. Belehrungspflicht	351
c. Anerkenntnis- und Befriedigungsverbot	353
d. Sanktionen	354
aa. Verschuldensprinzip	354
bb. Kausalitätsgegenbeweis	355
4. Zurechnung	357
II. Englische Bedingungen	358
1. Bei Abschluss des Vertrags	358
a. Anzeigepflicht	358
aa. Duty of utmost good faith	358
bb. Basis of contract-Klausel	359
b. Mitversichertenstellung	362
2. Vor Eintritt des Versicherungsfalls	362
a. Anzeigepflicht	362
b. Mehrfachversicherung	364
c. Implied Warranties	364
d. ISM Zeugnis und IACS Klassifizierung	365

3. Nach Eintritt des Versicherungsfalls	365
a. duty not to make fraudulent claims	365
b. Anzeigepflicht, Aufklärungs- und Rettungs- obliegenheiten	366
G. Ergebnisse	367
Gesamtergebnis und Schlussbetrachtung	373
Anhänge	375
Anhang I: Deutscher Bereederungsvertrag	375
Anhang II: Deutsche Bedingungen der Ship-Manager-Versicherung	380
A. Risikobeschreibung	380
B. Besondere Bedingungen	381
Anhang III: Englische Bedingungen der Ship-Manager-Versicherung	383
Verzeichnis englischer Gerichtsentscheidungen	395
Literaturverzeichnis	397

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Ort
A.C.	Law Reports, Appeal Cases, House of Lords
a.E.	am Ende
a.F.	alte Fassung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen
AG	Zeitschrift für das gesamte Aktienwesen/Amtsgericht
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AHB	Allgemeine Haftpflichtbedingungen in der Fassung der Bekanntmachung von 1986.
AHB 2008	Allgemeine Haftpflichtbedingungen in der vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungs- wirtschaft empfohlenen Fassung von 2008.
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung
AktG	Aktiengesetz
All E.R.	All England Law Reports
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
AO	Abgabenordnung
Art.	Artikel
AtG	Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren
AÜG	Arbeitnehmerüberlassungsgesetz
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
AVB Vermögen	Allgemeine Versicherungsbedingungen zur Haftpflichtversicherung für Vermögensschäden in der Fassung der Bekanntmachung von 1989.

AVB Vermögen 2008	Allgemeine Versicherungsbedingungen zur Haftpflichtversicherung für Vermögensschäden in der im Zuge der VVG-Reform überarbeiteten Fassung von 2008.
AVB-WB	Allgemeine Bedingungen für die Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung von Angehörigen der wirtschaftsprüfenden sowie wirtschafts- und steuerberatenden Berufe
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungs-Aufsicht
BAnz.	Bundesanzeiger
BAV	Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen
BB	Betriebsberater
BBR/Arch	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen für die Berufshaftpflichtversicherung von Architekten, Bauingenieuren und Beratenden Ingenieuren
Bd.	Band
Begr.	Begründung
Begr.	Begründer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BHB	Besondere Bedingungen für die Berufshaftpflichtversicherung von Architekten und Bauingenieuren
BHV-IT	Zusatzbedingungen zur Betriebshaftpflichtversicherung für die Nutzer von Internet-Technologien
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BinSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BRAO	Bundesrechtsanwaltsordnung
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BR-Drucks.	Bundesratsdrucksache
Brüsseler Übereinkommen	Internationales Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen
BSGE	Entscheidungen des Bundessozialgerichts
BT-Drucks.	Bundestagsdrucksache

Bunkeröl- übereinkommen	Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden
bzw.	beziehungsweise
CERCLA	Comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act
Ch.	Chancery Law Reports
CIC	culpa in contrahendo
Co.	Company
D&O-Versicherung	Directors' und Officers' Versicherung
ders.	derselbe
DTV	Deutscher Transportversicherungs-Verband
DVIS	Deutscher Verein für internationales Seerecht
E&O-Versicherung	Errors and Omissions Versicherung
E.W.C.A. Civ.	England and Wales Court of Appeal Decisions, Civil Division
EFG	Entscheidungen des Finanzgerichts
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EG	Europäische Gemeinschaft
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EGVVG	Einführungsgesetz zum Versicherungsvertragsgesetz
Einf.	Einführung
Einl.	Einleitung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	folgend
F.A.Z.	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FD&D	Freight, Demurrage and Defence
ff.	folgende
FG	Finanzgericht
FIRG	Flaggenrechtsgesetz
Fn.	Fußnote
FS	Festschrift

GBG	Gefahrgutbeförderungsgesetz
GbV	Gefahrgutbeauftragtenverordnung
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GewO	Gewerbeordnung
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
GGVSee	Gefahrgutverordnung See
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbHR	GmbH-Rundschau
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
H.L.	House of Lords
h.M.	herrschende Meinung
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift
HGB	Handelsgesetzbuch
HmbSeeRep	Hamburger Seerechts-Report
HNS-Übereinkommen	Internationales Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe
HOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
Hs.	Halbsatz
i.d.F.	in der Fassung
i.d.S.	in diesem Sinn(e)
i.H.v.	in Höhe von
i.S.d.	im Sinne der/des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labor Organisation
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organisation
Inc.	Incorporated
ISMA	International Ship Managers Association

ISMA-Code	Bestimmungen der International Ship Managers Association
ISM-Code	Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und der Verhütung der Meeresverschmutzung
ISO	Internationale Organisation für Normung
ISPS-Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITF	International Transport Workers' Federation
ITM	Mitteilungen des Internationalen Transport-Verbandes
J.	Justice
J.B.L.	Journal of Business Law
JR	Juristische Rundschau
K.B.	Law Reports – King's Bench Division
KG	Kommanditgesellschaft/Kammergericht
KVO	Kraftverkehrsordnung für den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen
L.J.	Lord Justice
LG	Landgericht
lit.	litera
LI.L. Rep.	Lloyd's List Law Report (bis 1950 nach Band zitiert)
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports (ab 1950 nach Jahrgängen zitiert)
Lloyd's Rep. I.R.	Lloyd's Law Reports Insurance & Reinsurance
LMK	Lindenmaier-Möhrling, kommentierte BGH-Rechtsprechung
Londoner Übereinkommen	Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976)
Ltd.	Limited
LU H 1	Haftpflichtversicherung der Luftfahrzeug-Halter
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
MIA	Marine Insurance Act 1906
MTO	Multi Modal Transport Operator

NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport
Nr.	Nummer
NVOC	Non-Vessel-Owning-Carrier
NVOCC	Non-Vessel-Operating Common Carrier
NYPE	New York Produce Exchange
NZM	Neue Zeitschrift für Miet- und Wohnungsrecht
o.g.	oben genannt(e)(r),(en)
OHG	Offene Handelsgesellschaft
OLG	Oberlandesgericht
Ölhaftungs- übereinkommen	Internationales Übereinkommen für die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden
ÖISG	Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Öl- verschmutzungsschäden durch Seeschiffe
OWiG	Ordnungswidrigkeitengesetz
P&I	Protection & Indemnity
Plc.	Public Limited Company
pVV	positive Vertragsverletzung
Q.B.	Law Reports – Queen’s Bench Division
Q.C.	Queens Counsel
r+s	Recht und Schaden (Zeitschrift)
RBerG	Rechtsberatungsgesetz
RDG	Rechtsdienstleistungsgesetz
RegBegr.	Regierungsbegründung
RegE VVG	Entwurf der Bundesregierung zur Reform des Versicherungsvertragsrechts
RG	Reichsgericht
RG VA	Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung
RGBI.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RiLi	Richtlinie
RIW	Recht der internationalen Wirtschaft
Rn.	Randnummer(n)
XXVIII	

Ro/Ro	Roll on Roll off
ROHGZ	Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts
S.	Seite
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung
SchiedsVZ	Zeitschrift für Schiedsverfahren
Schiffsfonds	Schiffsfondsgesellschaft(en)
SchSV	Schiffssicherheitsverordnung
sec.	section
SeemG	Seemannsgesetz
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßenordnung
SGB	Sozialgesetzbuch
SMC	Safety Management Certificate
SMS	Safety Management System
sog.	so genannte(r)
SOLAS	Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
STCW	Übereinkommen vom 7.7.1978 in der Fassung von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten
StGB	Strafgesetzbuch
str.	strittig
Suppl.	Supplement
T.L.R.	Texas Law Review
TranspR	Transportrecht (Zeitschrift)
u.a.	unter anderem
U.S.C.	United States Code
u.s.w.	und so weiter
u.U.	unter Umständen
UmweltHG	Umwelthaftungsgesetz
UN	United Nations
USchadG	Umweltschadensgesetz
USt	Umsatzsteuer
v.	von
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz

VdS	Verband deutscher Sachversicherer
VerBAV	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen
VersR	Versicherungsrecht (Zeitschrift)
VersStG	Versicherungssteuergesetz
VersVermV	Verordnung über die Versicherungsvermittlung und -beratung
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
Vol.	Volume
Vor(bem.)	Vorbemerkung
VVaG	Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VW	Versicherungswirtschaft
W.L.R.	Weekly Law Reports
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WM	Zeitschrift für Wirtschafts- und Bankrecht, Wertpapiermitteilungen Teil IV
WPBHV	Wirtschaftsprüfer-Berufshaftpflichtversicherungsordnung
WPO	Wirtschaftsprüferordnung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZGR	Zeitschrift für Unternehmens- und Gesellschaftsrecht
Ziff.	Ziffer
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
ZMR	Zeitschrift für Miet- und Raumrecht
ZPO	Zivilprozessordnung
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft
zzgl.	zuzüglich

Einleitung

Ship Management hat sich weltweit als eigenständiges Seeschiffahrtsgewerbe etabliert und ist in der täglichen Seeschiffahrtspraxis nicht mehr wegzudenken. Es wird geschätzt, dass heute etwa 33 % der Welthandelsflotte von Ship Managern betreut werden¹. Mindestens zwei der acht weltgrößten Ship Management Gesellschaften sind in Hamburg ansässig².

Ein Ship Manager übernimmt für seine Auftraggeber einzelne oder sämtliche Aufgaben, die der Betrieb eines Schiffes mit sich bringt. In Deutschland wird auch davon gesprochen, dass ein Ship Manager das Schiff für seine Auftraggeber bereedern würde, weshalb dieser auch als Bereeder bezeichnet wird. Präziser scheint hingegen die deutsche Bezeichnung des Ship Managers als Vertragsreeder, da ein Ship Manager die Bereederung aufgrund eines sog. Bereederungsvertrags übernimmt. Aufgrund der Internationalität des Seerechts wird hier der Begriff des Ship Managers verwendet.

Trotz seiner großen Bedeutung für die Seeschiffahrt hat die Rechtswissenschaft den Ship Manager bisher vernachlässigt, was wiederum zu einigen Mißverständnissen geführt hat. So besteht in Deutschland insbesondere keine Rechtsklarheit, was genau unter einem Ship Manager zu verstehen ist. Dennoch schlägt die 2004 vom Bundesjustizministerium eingesetzte Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts in ihrem 2009 erschienenen Abschlussbericht vor, keine Regelung in Bezug auf den Ship Manager in das HGB aufzunehmen³. Auch fehlt es an einer Untersuchung, welchen Haftungsrisiken ein Ship Manager ausgesetzt ist. Besonders verwunderlich ist aber die Vernachlässigung des Ship Managers aus versicherungsrechtlicher Sicht. Hier ergeben sich aus der Stellung des Ship Managers als „verlängertem Arm“ seiner Auftraggeber diverse Probleme. Dabei geht es zum einen um die Frage, welche (See-)Versicherungen der Ship Manager für seine Auftraggeber zu welchen Bedingungen abzuschließen hat, wenn dieser mit der Versicherung des Schiffes betraut wird. In diesem Zusammenhang ist zudem fraglich, inwieweit ein Ship Manager als Versicherungsvermittler oder Versicherungsberater zu qualifizieren ist und seine Tätigkeiten in Bezug auf die Versicherung daher besonderen rechtlichen Anforderungen unterliegen. Hauptproblem aus versicherungsrechtlicher Sicht ist aber, ob ein Ship Manager in den

1 Drewry Shipping Consultants, Ship Management, S. 4 und S. 36 unter Berufung auf Lloyd's List vom September 2001 und Aussagen der International Ship Manager Association.

2 Drewry Shipping Consultants, Ship Management, S. 40, wobei wohl mindestens drei deutsche Ship Management Gesellschaften nicht berücksichtigt worden sind, von denen eine über 200 und zwei um die 100 Schiffe betreuen und damit auch zu den Top 8 zählen dürften.

3 Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zu Reform des Seehandelsrechts, S. 88.

Schutzbereich der Versicherungen seiner Auftraggeber einbezogen ist und damit vor einem Regress der Versicherer aus übergegangenem Recht geschützt ist. Hierbei ist nicht nur eine Entscheidung der aufgrund der neuen Rechtsprechung in letzter Zeit wieder aktuell gewordenen Frage der Zulässigkeit der Versicherung von Sachersatzinteressen im Rahmen einer Sachversicherung von Bedeutung. Vielmehr ist auch zu klären, ob der Ship Manager in den Schutzbereich der Versicherungen der Auftraggeber einbezogen ist, wenn dieser nicht ausdrücklich in den Versicherungen der Auftraggeber genannt ist. Diese Frage ist von besonderer praktischer Bedeutung, da Ship Manager in der Vergangenheit nicht darauf hingewirkt haben, dass sie selbst ausdrücklich in den Schutzbereich der Versicherungen ihrer Auftraggeber einbezogen werden⁴. Von der Einbeziehung in den Versicherungsschutz der Versicherungen der Auftraggeber ist wiederum abhängig, ob der Ship Manager eigene Versicherungen zu besorgen hat, und welchen Inhalt diese haben sollten. Nach Aussage der Versicherer unterhalten 60 % der Ship Manager eine eigene sog. Ship-Manager-Versicherung. Dabei ist das Verhältnis der Versicherungen der Auftraggeber zu der Ship-Manager-Versicherung von besonderer praktischer Bedeutung.

Ziel der Arbeit ist es, Klarheit in die rechtliche Behandlung des Ship Managers im Allgemeinen und speziell aus versicherungsrechtlicher Sicht zu bringen. Dabei ist Hauptziel der Arbeit, die Vollständigkeit oder Mangelhaftigkeit des Versicherungsschutzes des Ship Managers aufzuzeigen, wobei der Schwerpunkt der Arbeit auf der Frage liegt, ob ein Ship Manager in den Schutzbereich der Versicherungen der Auftraggeber einbezogen ist, wenn dieser nicht ausdrücklich in den Versicherungen seiner Auftraggeber genannt ist.

Die Arbeit gliedert sich in vier Teile. Im ersten Teil wird Grundlegendes zum Ship Manager mit dem Ziel herausgearbeitet, den rechtlichen Rahmen für die Behandlung des Ship Managers im Allgemeinen abzustecken. Der zweite Teil ist der Aufgabe des Ship Managers, für die Versicherung des Schiffes zu sorgen, gewidmet. Der anschließende dritte Teil ist der Hauptteil der Arbeit. Hier wird der mögliche Versicherungsschutz des Ship Managers über die Versicherungen der Auftraggeber herausgearbeitet. Im vierten Teil wird schließlich der Versicherungsschutz der derzeit in Deutschland und England angebotenen Ship-Manager-Versicherung dargestellt und versicherungsrechtlich untersucht. Im Gesamtergebnis kann damit der Versicherungsschutz des Ship Managers über die Versicherungen der Auftraggeber dem Versicherungsschutz, den der Ship Manager über eine Ship-Manager-Versicherung erhält, gegenübergestellt werden. Damit kann schließlich die Frage beantwortet werden, wieweit der Versicherungsschutz des Ship Managers reicht.

4 BIMCO Bulletin, Vol. 100, Nr. 3/2005, S. 27 und 35.

1. Teil: Ship Management

A. Entwicklung

I. Geschichtliches

1. Römisches Reich

Zu Zeiten des römischen Reiches lag die Seefahrt grundsätzlich allein in den Händen der Kaufleute. Eine gewerbsmäßige Arbeitsteilung innerhalb des Schiffsbetriebs und eine Trennung von Reederei und Seehandel wurde wenig praktiziert. Dieses basierte auf dem Umstand, dass die Kaufleute die Handelsschiffe grundsätzlich im Alleineigentum besaßen. Die Kaufleute betrieben die Seeschifffahrt zudem im Rahmen eines kapitalistischen Großbetriebs und beförderten mit ihren Schiffen ausschließlich eigene Ware⁵.

Das Alleineigentum der Kaufleute an ihren Schiffen resultierte aus dem Umstand, dass das Kapital für den Kauf und den Betrieb von Schiffen ohne den Zusammenschluss einer Personenmehrheit aufzubringen war⁶. Schiffe waren recht einfach gebaut und deshalb verhältnismäßig preiswert. Auch gab es noch keine umfangreichen gesetzlichen Anforderungen an den Betrieb der Schiffe. Haftungsrisiken bestanden kaum⁷. Die Transportwege waren recht kurz und die Gefahren der See überschaubar – bis zum späteren Mittelalter wurde die Handelsschifffahrt im Wesentlichen als Küstenschifffahrt betrieben⁸. Piraterie war zudem kaum ein Problem⁹. Der Betrieb der Schiffe war mit einer teilweise ungeschulten Besatzung möglich, denn obwohl bereits Segel verwendet wurden, war das Ruderschiff die Norm bis zum Ende des Mittelalters¹⁰. Eine Entlohnung war nicht erforderlich, da die Schiffe fast ausschließlich mit Hilfe von Sklaven betrieben wurden¹¹. Das Be- und Endladen der Schiffe wurde durch die eigene Besatzung ausgeführt. Tonnage musste nicht organisiert werden, da eigene Ware transportiert wurde. Kapital konnte über ein Seedarlehen („foenus nauticum“) geriert werden. Hierbei gab es an einem

5 *Ruhwedel*, Die Partenreederei, S. 32.

6 Dennoch kannte das Recht schon ein Zusammenschluss mehrerer Personen zum gemeinsamen Betrieb eines Schiffes (*plures exercitores*), aber aufgrund der Vorherrschaft kapitalistischer Großbetriebe war ein solcher Zusammenschluss nicht üblich. Vgl. dazu ausführlich *Ruhwedel*, Die Partenreederei, S. 29 ff.

7 Zu den Haftungsrisiken vgl. *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 9 – 19.

8 *Enge*, Transportversicherung, S. 19; a.A. *Goldschmidt*, Handbuch des Handelsrechts, Teil A, S. 26 Fn. 33 und S. 68 der die Ansicht vertritt, dass bereits im Altertum Hochseeschifffahrt auf dem atlantischen Ozean, dem roten und persischen Meer und dem indischen Ozean erfolgte.

9 *Ruhwedel*, Die Partenreederei, S. 32.

10 *Goldschmidt*, Handbuch des Handelsrechts, Teil A, S. 26.

11 *Perdikas*, Die Entstehung der Versicherung im Mittelalter, S. 1.

Seetransport unbeteiligter Kapitalgeber dem Betreiber des Schiffes ein Darlehen, das bei Verlust des Schiffes verloren war, bei glücklicher Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen jedoch mit hohen Zinsen (10 – 50 %¹²) zurückzuzahlen war¹³.

Dennoch gab es auch schon im römischen Reich ein vom Seehandel zu trennendes Seeschiffahrtsgewerbe, wenn dieses auch kaum praktiziert wurde. Die Existenz eines Schiffahrtsgewerbes wird dadurch belegt, dass das römische Recht bereits den Reeder kannte („exercitor navis“). Nach römischem Rechtsverständnis war ein Reeder derjenige, dem ein Schiff zum Erwerbe dient, gleich, ob er Eigentümer des Schiffes war, oder ob er es gemietet hatte¹⁴. Damit kannte das römische Recht neben dem heutigen Reeder i.S.v. § 484 HGB bereits einen Charterer, der nach heutigem Verständnis als Ausrüster bzw. Bareboat-Charterer i.S.v. § 510 HGB zu verstehen gewesen sein dürfte¹⁵. Zudem galt im römischen Reich das sog. „lex Rhodia de iactu“, was übersetzt soviel bedeutet, wie rhodisches Gesetz über den Seewurf. Das rhodische Gesetz über den Seewurf ist der Vorläufer der heutigen großen Haverrei nach §§ 700 ff. HGB¹⁶. Nach dem rhodischen Gesetz über den Seewurf waren, soweit in bestimmten Fällen von Seenot Ladung oder zum Schiff gehöriges Zubehör, wie z.B. Rettungsboote oder Anker, über Bord geworfen wurden (sog. Seewurf), die daraus resultierenden Schäden zwischen Schiffs- und Ladungseigentümern aufzuteilen¹⁷. Da aber ein entsprechendes Gesetz nur bei Fremdtransporten Sinn macht, belegt dieses, dass bereits im römischen Reich ein Schiffahrtsgewerbe existiert hat, wenn dieses auch bedeutungslos gewesen sein mag.

Der im römischen Reich vorherrschende Großbetrieb machte es bereits erforderlich, Aufgaben zu delegieren. Die Kaufleute bedienten sich dazu eines sog. „magister navis“, der grundsätzlich gleichfalls ein Sklave war. Dieser war zugleich nautischer Leiter und Geschäftsführer des ihm anvertrauten Schiffes. Als Geschäftsführer war er insbesondere für die Ausrüstung des Schiffes, Verproviantierung, die Anstellung bzw. den Kauf der Mannschaft und die Instandhaltung des Schiffes zuständig. Zum Verkauf und Kauf der Ware war er nur befugt, wenn er dazu besonders beauftragt war¹⁸. Da das römische Recht keine Stellvertretung kannte, wurde, im Fall eines Verkaufes der transportierten Ware durch den „magister navis“, dieser selbst Vertragspartner¹⁹.

12 *Röpling*, Die Geschichte der englischen Seeversicherung, S. 15.

13 *Büchner/Winter*, Grundriss der Individualversicherung, S. 23.

14 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 7.

15 A.a.O.

16 *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seerecht, S. 18 f.

17 *Puttfarken*, Seehandelsrecht, S. 320, Rn. 754.

18 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 8.

19 A.a.O., S. 10.

Der „magister navis“ vereinte Aufgaben und Befugnisse des heutigen Kapitäns (§§ 511 ff. HGB), des Korrespondentreeders (§§ 492 ff. HGB) und des Ship Managers in einer Person. Wie ein Ship Manager, aber auch wie ein Kapitän und Korrespondentreeder, wurde der magister navis aufgrund seiner besonderen nautischen Fähigkeiten berufen und hatte weitgehende Geschäftsführungsbefugnisse.

2. Mittelalter

Mit dem Niedergang der römischen Weltherrschaft schwand auch der Wohlstand. Als Folge dessen ging insbesondere der Seehandel zurück. Die Seefahrt war infolge der zahlreichen Kriegszüge zur See und durch die Überhandnahme der Seeräuberei unsicher geworden²⁰. Außerdem waren die Betriebskosten gestiegen, da freie Arbeit nunmehr auch in der Handelsschiffahrt üblich wurde²¹. Damit entstand im Mittelalter die Berufsgruppe der Seeleute. An die Stelle des kapitalistischen Großbetriebs trat der Kleinbetrieb²². Der Kleinbetrieb wurde grundsätzlich nicht als Einzelbetrieb, sondern in genossenschaftlicher Form betrieben²³. Dafür fanden sich mehrere Personen zusammen, um gemeinsam ein Schiff anzuschaffen und zu betreiben. Neben der Kapitalbeschaffung dienten die Zusammenschlüsse der Risikostreuung.

Genossenschaftlich organisierten sich Steuerleute (nach heutigem Verständnis Kapitäne und Offiziere), Schiffshandwerker und Matrosen. Aber auch Verwandte und Freunde der vorher genannten Personengruppen steuerten Kapital bei, in der Hoffnung auf einen Gewinn²⁴. Die Betriebskosten wurden dadurch gering gehalten, dass üblicherweise sämtliche Mitreeder auf dem Schiff mitfuhren. Die Mitreeder waren zugleich Kaufleute, da die transportierten Waren grundsätzlich für gemeinschaftliche Rechnung gekauft und verkauft, und ein eventueller Gewinn oder Verlust auf sämtliche Mitreeder verteilt wurde. Durch diese genossenschaftliche Organisation verwischten die Grenzen zwischen den Beteiligten: Schiffseigentümer, Kaufmann bzw. Ladungsinteressent und Seemann waren identisch²⁵. Zuweilen stellten die Zusammenschlüsse aber auch einen sog. „naucleus“ ein, soweit den Mitreedern die erforderlichen nautischen Kenntnisse fehlten. Der „naucleus“ war lediglich nautischer Führer, nicht aber Inhaber der Schiffsgewalt²⁶. Die Schiffsgewalt hatte der Schiffsrat inne, der sich aus den mitfahrenden Mitreedern zusammensetzte²⁷.

20 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 20.

21 *Perdikas*, Die Entstehung der Versicherung im Mittelalter, S. 12.

22 A.a.O. unter 6.

23 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 20.

24 *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seerecht, S. 141.

25 *Hanses*, Die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen unter besonderer Berücksichtigung der historischen Entwicklung, S. 5.

26 *Herdling*, Die Machtbefugnisse des Kapitäns, S. 9.

27 *Weber*, Die Schiffsgewalt des Kapitäns, S. 36.

Im späteren Mittelalter wird die Durchführung von Fremdtransporten durch Vermietung des Schiffes an Kaufleute immer häufiger²⁸. Zunächst werden die Schiffe ohne Besatzung (heutige Bareboat Charter), später mit Besatzung (heutige Zeit- und Reisecharter) vermietet²⁹. Diese Entwicklung wurde insbesondere durch das Aufkommen des Versicherungsgeschäfts gefördert. Durch die Gründung von Niederlassungen im Ausland, wie den hansischen Kontoren, war es zudem überflüssig geworden, dass der Kaufmann die Ware selbst begleitete³⁰. Es wurde außerdem zunehmend üblich, dass an den Reisen nicht mehr sämtliche Mitreeder teilnahmen. Die an Land verbleibenden Mitreeder beauftragten stattdessen einen anderen Mitreeder, gelegentlich auch einen vertrauenswürdigen Dritten, die kommerzielle Leitung des Seeunternehmens wahrzunehmen. Dieser sog. Reedereigeschäftsführer war für das Anheuern der Besatzung, die Ausrüstung des Schiffes und die Ladungsfürsorge während der Reise verantwortlich. Alle übrigen Besatzungsmitglieder einschließlich des nautischen Leiters waren dem Reedereigeschäftsführer untergeordnet. Anfangs fuhr er noch auf den Schiffen mit, später erteilte er vom Heimathafen aus Weisungen³¹. Damit vollzog sich nicht nur die Trennung zwischen der Reederei und dem Seehandel als selbstständigen Gewerbe³², sondern auch die langsame Auflösung der genossenschaftlichen Strukturen des frühen Mittelalters hin zu einer Trennung zwischen den an der Seefahrt beteiligten Personen. Insbesondere wurde eine Trennung zwischen dem nautischen Führer des Schiffes und dem Reedereibetrieb eingeleitet, wobei in dem bestellten Reedereigeschäftsführer zugleich die Urform des heutigen Korrespondentreeders i.S.v. § 492 HGB und des Ship Managers zu sehen ist.

3. Neuzeit

Durch die Entdeckung neuer Erdteile und Routen eingeleitet, unterstützt durch die stetige Verbesserung der Schiffsbau- und Schifffahrtstechnik, erlebte die Schifffahrt einen außerordentlichen Aufschwung.

Die genossenschaftlichen Strukturen verloren zunächst mehr und mehr an Bedeutung, der Einzelbetrieb betrat die Bühne³³. Die für den Betrieb der Schiffe notwendigen Personen wurden angestellt, anstatt sie an dem Unternehmen über genossenschaftlichen Strukturen zu beteiligen³⁴. Die Betriebsführung übernahmen die Eigentümer der Einzelbetriebe vom Land aus. Damit ge-

28 Hinsichtlich der *colonna* und *commenda*, die neben der Fremdvermietung weitere Beschäftigungsmöglichkeiten für die Mitreeder ermöglichten vgl. *Ruhwedel*, Die Partenreederei, S. 41 f. und *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 22 ff.

29 *Ruhwedel*, Die Partenreederei, S. 40.

30 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 103.

31 *Goldschmidt*, Handbuch des Handelsrechts, Teil A, S. 341.

32 *Wüstendörfer*, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Bd. I, S. 26.

33 *Rehme*, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, S. 103.

34 *Wagner*, Handbuch des Seerechts, Bd. 1, S. 29.

wann die Person des nautischen Schiffsführers an Bedeutung – er wurde alleiniger Träger der Schiffsgewalt, er wurde Kapitän³⁵.

Doch sowohl der Einzelbetrieb als auch der genossenschaftlich organisierte Betrieb wurden schließlich durch Aktiengesellschaften abgelöst. Durch den Einsatz von Stahl beim Schiffsbau, der Nutzbarmachung der Dampfmaschine für den Schiffsantrieb Mitte des 19. Jahrhunderts und die damit einhergehenden stetig wachsenden Schiffsgrößen stiegen die Schiffskaufpreise erheblich. Genossenschaftlich organisierte Betriebe oder Einzelbetriebe konnten Anschaffungskosten von rund einer Million Mark pro Schiff nur schwer aufbringen. Hinzu kam, dass aufgrund der Auswanderungswelle nach Amerika und der wachsenden Warenströme, zunächst vornehmlich zwischen Europa und Amerika, die Nachfrage nach regelmäßiger und schneller Schiffsfolge auf festen Reisewegen und mit festen Fahrplänen (Linienschiffahrt) die freie Frachtfahrt (sog. Trampfahrt) ablöste³⁶. Die Linienschiffahrt benötigte aber eine wesentlich höhere Anzahl von Schiffen als die Trampfahrt. Neben der damit einhergehenden weiteren Steigerung des Kapitalbedarfes stellte sich auch ein rechtliches Problem. Partenreedereien waren in den Art. 456 ff. des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches von 1861, die mehr oder weniger unverändert in die §§ 489 ff. HGB 1897 übernommen wurden, auf ein Schiff beschränkt³⁷. Deshalb wurden Aktiengesellschaften gegründet, um am Kapitalmarkt das notwendige Kapital aufzubringen und damit eine Mehrheit von Schiffen aufzukaufen, hauptsächlich zum Betrieb in der Linienschiffahrt. Anfang 1903 entfielen z.B. schon 81,1 % der gesamten Hamburger Dampfer-tonnage auf Aktiengesellschaften, wovon 97,3 % in der Linienschiffahrt beschäftigt wurden³⁸.

Durch das Betreiben der Schiffe im Rahmen von Aktiengesellschaften, die damals wie heute vorrangig ihren Kapitalgebern verpflichtet sind, und durch den wachsenden Konkurrenzdruck aufgrund Zusammenwachsens der Volkswirtschaften zu einer einheitlichen Weltwirtschaft, wurden die Reedereien gezwungen, die Umschlagperioden soweit wie möglich zu verkürzen. Um dieses Ziel zu erreichen, begann eine fortschreitende Spezialisierung der Arbeitsleistungen und damit einhergehend eine immer weitere Einschränkung der Befugnisse des Kapitäns. Insbesondere wurden dem Kapitän Verrichtungen abgenommen, die nicht rein nautischer Natur waren, was zur Bildung neuer selbstständiger Erwerbszweige führte. Zwar sah das Gesetz in §§ 513 und 526 Abs. 2 HGB wie heute noch vor, dass der Kapitän Sorge zu tragen hat für die Seetüchtigkeit des Schiffes, seine Einrichtung und Ausrüstung, seine Besatzung und Verproviantierung. Jedoch begannen diese Aufgaben durch

35 *Herdin*, Die Machtbefugnisse des Kapitäns, S. 11.

36 *Bothe*, in: Münchener Handbuch, Bd. 1, § 87 Rn. 5.

37 So schon die damals h.A.; a.A. *Schmidt*, Die Partenreederei als Handelsgesellschaft, S. 88 m.w.N.

38 *Wüstendörfer*, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Bd. I, S. 35, S. 38.

zentrale Heuerstellen, die Seeberufsgenossenschaft und die Schiffsklassifikationsgesellschaften bzw. Reederei-Inspektoren wahrgenommen zu werden. Auch das Ein- und Ausladen der Güter begann durch Spezialunternehmen durchgeführt zu werden, den Kaiumschlagbetrieben. Das Stauen der Güter auf dem Schiff begann durch Stauereiunternehmen und das Befestigen der Ladung zur Sicherung gegen ladungs- und stabilitätsgefährdende Bewegungen durch sog. Garnierer bzw. Ladungsbefestiger besorgt zu werden. Schließlich wurde dem Kapitän auch die kaufmännisch-rechtsgeschäftliche Betätigung im Heimathafen und während der Reise immer weiter abgenommen. Das Gesetz spricht dem Kapitän zwar heute noch in den §§ 526 ff. HGB umfassende Befugnisse zu, insbesondere außerhalb des Heimathafens. So bestimmt beispielsweise § 527 Abs. 2 HGB, dass der Kapitän auch für das Eingehen von Frachtverträgen zuständig ist. Diese Vorschrift begründet sich aber mit der grundsätzlichen Unerreichbarkeit des Kapitäns außerhalb des Heimathafens in früherer Zeit. Durch die Erfindung der Telegrafie und des Funkes änderten sich die Rahmenbedingungen jedoch grundlegend, und die Beauftragung von Schiffsmaklern bzw. -agenten nahm den noch bestehenden Befugnissen in §§ 526 ff. HGB weiter die Relevanz³⁹.

Die genossenschaftliche Organisationsform hielt sich lediglich noch in Nischen, die die Linienreederei nicht ausfüllte, nämlich in der Trampfahrt, der Hochseefischerei und der Küstenschiffahrt⁴⁰.

Nach dem zweiten Weltkrieg hat die genossenschaftliche Organisationsform in Deutschland eine Renaissance erlebt. Dieses basierte auf der Steuergesetzgebung. Bereits im Jahr 1949 wurden durch den damaligen § 7 d EStG steuerliche Sonderabschreibungen auf Seeschiffe gewährt. Das führte dazu, dass auch schiffsfremdes Kapital wieder Beteiligungsmöglichkeiten an Schiffen suchte, um in den Genuss der Sonderabschreibungen zu kommen. Neben der Partenreederei bot sich dafür als Gesellschaftsform insbesondere die GmbH & Co. KG an. Die Entdeckung der GmbH & Co. KG als Finanzierungsinstrument war die Geburtsstunde der sog. Schiffsfonds. Der Begriff Fonds bezeichnet ein Sondervermögen, das in einer Kapitalanlagegesellschaft zusammengeführt ist. Bei einer Schiffsfondsgesellschaft (Schiffsfonds) besteht das Gesellschaftsvermögen aus einem oder mehreren Schiffen⁴¹. Grundsätzlich sind Schiffsfondsgesellschaften (Schiffsfonds) als geschlossene Fonds organisiert. Geschlossen bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der Schiffsfonds nur eine vorab festgelegte Kapitalsumme durch den Eintritt von Gesellschaftern aufzubringen beabsichtigt. Schiffsfonds werden zudem meist als sog. Publikumsgesellschaften organisiert. Dabei handelt es sich um Personengesellschaften, die zum Zwecke der Kapitalsammlung einer Vielzahl von

39 A.a.O., S. 44 f.

40 *Bothe*, in: Münchener Handbuch des Gesellschaftsrechts, Bd. 1, § 87 Rn. 5.

41 Handelt es sich um mehrere Schiffe, spricht man von einem Flottenfonds.

Gesellschaftern offen stehen⁴². Als Gesellschaftsform wird fast ausschließlich die GmbH & Co. KG gewählt⁴³. Die GmbH & Co. KG ist eine Personengesellschaft in Form der KG, wobei durch die Beteiligung einer GmbH als regelmäßig einzige Komplementärin erreicht werden kann, dass grundsätzlich keine natürliche Person unbeschränkt haftet. Regelmäßig beteiligen sich die Gesellschafter nicht direkt an dem Schiffsfonds, sondern indirekt über eine Treuhandgesellschaft, welche in der Mehrheit der Fälle eine GmbH ist. Die Treuhandgesellschaft beteiligt sich dann im eigenen Namen als Kommanditistin an der GmbH & Co. KG. Das sog. Fondsmanagement obliegt gem. § 164 HGB ausschließlich der Komplementärin, mithin den Geschäftsführern der Komplementär-GmbH. Die Geschäftsführer der Komplementär-GmbH betreiben das Fondsschiff bzw. die Fondsschiffe jedoch grundsätzlich nicht selbst. Sie werden im Gesellschaftsvertrag vielmehr standardmäßig ermächtigt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei mit sich bringt, auf einen Ship Manager zu übertragen.

Ein als GmbH & Co. KG organisierter Schiffsfonds hat gegenüber einer Partenreederei i.S.v. § 3 489 ff. HGB wesentliche Vorteile aus Sicht der Kapitalanleger. So haben gem. § 500 Abs. 1 HGB die Mitreeder einer Partenreederei grundsätzlich eine Nachschusspflicht, was hingegen gem. § 707 BGB bei der KG regelmäßig nicht der Fall ist. Zudem haften bei einer Partenreederei die Mitreeder für den Bruchteil, der ihrem Part entspricht, gem. § 507 Abs. 1 HGB unmittelbar und persönlich für alle Reedereiverbindlichkeiten. Die Haftung der Kommanditisten gem. § 171 Abs. 1 HGB ist hingegen der Höhe nach auf den Betrag seiner Hafteinlage begrenzt und zudem ausgeschlossen, soweit die Einlage geleistet ist. Auch aus Sicht der Initiatoren ist eine Schiff-KG gegenüber einer Partenreederei vorteilhafter. Sind doch die Kommanditisten gem. § 164 BGB grundsätzlich von der Geschäftsführung ausgeschlossen, wohingegen den Mitreedern einer Partenreederei gem. § 491 HGB die Geschäftsführung gemeinsam zusteht, wobei sie gem. § 492 HGB einen Korrespondentreeder mit dem Geschäftsbetrieb betrauen können. Aufgrund dieser Vorteile der als GmbH & Co. KG organisierten Schiffsfonds gegenüber der Partenreederei haben die Schiffsfonds die Partenreederei als Finanzierungsform abgelöst⁴⁴. Seit 2001 sind keine neuen Partenreedereien mehr gegründet worden.

Mit der Entdeckung der GmbH & Co. KG als vorzugswürdige Alternative zur Partenreederei wurde die Trennung zwischen dem Korrespondentreeder i.S.v. §§ 492 ff. HGB und dem Ship Manager eingeleitet. Das erste deutsche Urteil, das im Zusammenhang mit Ship Management erging, datiert aus dem Jahr

42 Teilweise wird für das Vorliegen einer Publikumsgesellschaft zudem verlangt, dass die Gesellschafter am Kapitalmarkt geworben worden sind oder sich jedenfalls nicht untereinander kennen und der Gesellschaftsvertrag vorformuliert ist.

43 *Winter/Christian/Gerhard*, Grundlagen der Schiffsfiananzierung, S. 862.

44 Puttfarcken, Seehandelsrecht, S. 218 f., Rn. 534 a.E.; In ihrem Abschlussbericht schlägt die Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts vor, das Institut der Partenreederei abzuschaffen, vgl. S. 9 und S. 69.

1951⁴⁵ und es ging dabei bezeichnenderweise um die Abgrenzung eines Korrespondentreeders von einem Ship Manager.

II. Heutige Bedeutung

Ship Management ist in der heutigen Seeschifffahrt nicht mehr wegzudenken und gewinnt stetig an Bedeutung. Es wird geschätzt, dass heute etwa 33 % der Welthandelsflotte von Ship Managern betreut werden⁴⁶. Die Gründe für die wachsende Bedeutung sind vielfältiger Natur.

1. Komplexität des Seerechts

Einer der wichtigsten Gründe für die wachsende Bedeutung des Ship Managements sind die stetig wachsenden, komplexen gesetzlichen Anforderungen, denen die Seeschifffahrt ausgesetzt ist. Das Seerecht, als Sonderrecht der Seeschifffahrt, setzt sich zusammen aus einer kaum überschaubaren Flut von nationalen und internationalen Vorschriften. Hinzu kommt, dass zu den internationalen Vorschriften unterschiedlichste Rechtsprechung weltweit existiert. Die nationalen Vorschriften geben immer wieder Anlass zu Streitigkeiten innerhalb der Wissenschaft und der Rechtsprechung. Schließlich ist das Seerecht auch noch bestimmt durch die besonderen Bedingungen der an der Schifffahrt beteiligten Personen, wie insbesondere die besonderen Bedingungen von Versicherungen, Versicherungsmaklern, Schiffsfinanzierern und Klassifikationsgesellschaften, die teilweise untereinander stark differieren. Darüber hinaus kommen zu diesem Wirrwarr von Vorschriften ständig neue Bestimmungen hinzu.

Dieses Durcheinander von nationalen und internationalen Gesetzen, Rechtsprechung und Bedingungswerken, erfordert mehr und mehr die Einschaltung von Spezialisten in Form von Ship Managern.

2. Outsourcingvorteile

Mit der Beauftragung von Ship Manager mit der Anstellung der Schiffsbesatzung im eigenen Namen und für eigene Rechnung gehen die typischen Vorteile einher, die sich aus dem sog. „Outsourcing“ ergeben. Durch eine entsprechende Beauftragung können die Auftraggeber die umfangreichen öffentlich-rechtlichen Vorschriften über die Anforderung an die Qualifikation der Seeleute und das komplexe deutsche Seearbeitsrecht in den Verantwortungsbereich des Ship Managers übergeben. Damit können wiederum Haftungsrisiken reduziert werden⁴⁷.

45 HOLG Bremen Hansa 1951, S. 996.

46 Drewry Shipping Consultants, Ship Management, S. 4, S. 36 unter Berufung auf Lloyd's List vom September 2001 und Aussagen der International Ship Manager Association.

47 Str., a.A. wohl Rabe, Seehandelsrecht, § 485 Rn. 11

Aber auch die Beauftragung eines Ship Managers mit der Anstellung der Besatzung im Namen und für Rechnung der Auftraggeber zieht sog. „Outsourcingvorteile“ nach sich. Zwar treten die Auftraggeber hier in unmittelbare vertragliche Beziehungen zu der Besatzung. Doch neben dem Vorteil, dass dem Auftraggeber sämtliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Anstellung abgenommen werden, entledigen sich die Auftraggeber insbesondere dem sog. Beschaffungsproblem. So hat ein Ship Manager aufgrund seiner Marktstellung grundsätzlich bessere Möglichkeiten, geeignete Besatzungsmitglieder zu beschaffen.

3. Kostenersparnisse

Mit der Beauftragung von Ship Managern gehen regelmäßig Kostenersparnisse einher. Ship Manager haben sich heute häufig eine Marktmacht aufgebaut, mittels derer sie die Kosten des täglichen Schiffsbetriebs, wie insbesondere für Reparaturen, Personal und Nachschub, senken können. Auch im Zusammenhang mit der Versicherung des Schiffes, ergeben sich durch die Beauftragung eines Ship Managers u.U. Kostenersparnisse. So wirkt sich die Beauftragung eines Ship Managers dann positiv auf die Prämienkalkulation aus, wenn der Ship Manager bereits mehrere Schiffe bereedert, die bei demselben Versicherer versichert sind, und der Ship Manager bisher einen guten Schadensverlauf vorzuweisen hat. Den Stellenwert, den Ship Management im Zusammenhang mit der Versicherung des Schiffes einnimmt, ist Klausel 12 der DTV-Kaskoklauseln und der entsprechenden Bestimmung in den Bedingungen der P&I-Versicherung⁴⁸ zu entnehmen. Danach hat der Versicherungsnehmer die Obliegenheit, die Übertragung der Besatzung, Ausrüstung und Inspektion auf einen anderen anzuzeigen. Der Versicherer hat das Recht, die Versicherung innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Anzeige mit einer Frist von 14 Tagen zu kündigen. Unterlässt der Versicherungsnehmer vorsätzlich die Anzeige, verletzt der Versicherungsnehmer also die Obliegenheit, wird der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei. Damit geht Klausel 12 DTV-Kaskoklauseln weiter als bei den in Klausel 11 DTV-Kaskoklauseln geregelten Fällen von Gefahränderung, obwohl es sich bei einem Wechsel der Bereederung im Grundsatz auch um eine Gefahränderung handelt. Anders als bei einem Wechsel der Bereederung wird in den übrigen Fällen einer Gefahränderung i.S.v. Klausel 11 DTV-Kaskoklauseln dem Versicherer kein Kündigungsrecht eingeräumt, sondern der Versicherer kann lediglich unter den Voraussetzungen der Klausel 11.4 DTV-Kaskoklauseln eine Zuschlagsprämie verlangen⁴⁹.

48 Schwampe, in: Thume/de la Motte, Transportversicherungsrecht, S. 728 Rn. 263.

49 Str., ob dieses auch bei einem Wechsel der Bereederung zulässig ist. Bejahend: Zeller, Die Deckung von Haftpflicht-Risiken im Rahmen der Seekaskoversicherung, S. 592 f.; a.A. Trölsch, Die Obliegenheiten der Seeversicherung, S. 392.

4. Speziell in Deutschland: Schiffsfonds

Seit 1980 werden in Deutschland Schiffsfonds dem breiten Publikum angeboten⁵⁰. Seitdem hat Ship Management in Deutschland wesentlich an Bedeutung gewonnen.

Viele deutsche Reeder haben ihre Flotte erweitert, indem sie die Bereederung von über Schiffsfonds finanzierten Schiffen übernommen haben. Diese Entwicklung wurde gefördert durch die Tatsache, dass sich mit dem Verkauf von Schiffsfonds, die sich aufgrund der bis vor kurzem ausgesprochen attraktiven steuerlichen Behandlung großer Beliebtheit erfreuten, viel Geld verdienen ließ. Viele deutsche Reeder haben deshalb zudem eigene Emissionshäuser und Treuhandgesellschaften gegründet, die Schiffsfonds initiieren, vertreiben und verwalten. Bereits vor dem Hintergrund der Abschaffung der Sonderabschreibungsmöglichkeiten⁵¹ sowie der Abschaffung des erweiterten Verlustausgleichs⁵² war jedoch die Nachfrage nach Schiffsfonds zurückgegangen. Die Option zur pauschalen Gewinnermittlung auf Grundlage des Schiffsraums (Tonnagebesteuerung⁵³) hat die Schiffsfonds für Anleger aber zunächst weiterhin interessant gemacht. Jedoch hat die Finanzmarktkrise zu einem Einbruch der Charter- und Frachtraten geführt, und die aktuellen Überkapazitäten werden sich durch die Auslieferung weiterer Schiffe noch erheblich verstärken. Es wird erwartet, dass sich die Ladekapazitäten in den kommenden zwei Jahren verdoppeln werden⁵⁴. Daher ist gegenwärtig die Nachfrage nach Schiffsfonds eingebrochen, weshalb von den Schiffsfonds zunächst keine weiteren Wachstumsimpulse für die Ship Management Branche ausgehen dürften.

B. Begriff

I. Internationales Einheitsrecht

Aufgrund der der Seeschifffahrt immanenten Internationalität ist das Seerecht eines der Rechtsgebiete, in denen die internationale Rechtsvereinheitli-

50 *Lüdicke*, Geschlossene Fonds, S. 230.

51 Bis 1998 ließ § 82 f. EStDV i.V.m. § 51 Abs. 1 Nr. 2 w EStG auf im Inland registrierte Handelsschiffe im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung sowie in den folgenden vier Wirtschaftsjahren Sonderabschreibungen in Höhe von insgesamt 40 % der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten zu.

52 Durch § 2 b EStG bzw. ab 11.11.2005 § 15 b EStG, sowie durch die Abschaffung von § 52 Abs. 33 EStG (der eine erweiterte Verlustverrechnung in Höhe von 125 % der Kommanditeinlage zuließ), Abschaffung von § 34 c Abs. 4 EStG (der eine wahlweise Tarifiermäßigung – Begünstigung von 80 % der laufenden Schifffahrtseinkünfte unter deutscher Flagge mit dem halben Durchschnittssteuersatz – ermöglichte) und die Abschaffung des halben durchschnittlichen Steuersatzes für Veräußerungsgewinne nach § 34 EStG i.V.m. § 16 EStG a.F.

53 § 5 a EStG.

54 F.A.Z. vom 27.12.2006, Nr. 300, Seite 19.

chung am frühesten begann und am weitesten entwickelt ist. In mehreren internationalen Übereinkommen findet der Ship Manager Erwähnung. Im Folgenden wird daher zunächst untersucht, inwieweit internationales Einheitsrecht zwingende Vorgaben für die Definition des Ship Managers enthält. Dabei werden nur solche Übereinkommen untersucht, die in innerstaatliches Recht eingearbeitet oder aber durch Transformation nach Art. 59 GG unmittelbar zur Geltung gelangt sind, denn nur insoweit können die Übereinkommen für eine deutsche Definition bindend sein.

Ein internationales Übereinkommen gilt in Deutschland nur dann in der Originalfassung, wenn das Übereinkommen nach Art. 59 GG in nationales Recht transformiert worden ist. Der Originaltext internationaler Übereinkommen ist in der Regel nicht auch in Deutsch abgefasst, weshalb grundsätzlich eine (amtliche) deutsche Übersetzung erfolgt. Die amtliche Übersetzung ist jedoch unverbindlich und stellt eine bloße Anwendungshilfe für Gerichte dar. Es gilt die meist englische und gegebenenfalls in weiteren Sprachen abgefasste Originalfassung. Anders hingegen, wenn internationale Übereinkommen in deutsches Recht eingearbeitet worden sind. Dann gilt grundsätzlich die deutsche, eingearbeitete Fassung, wobei diese deutsche Fassung unter Umständen abkommenskonform auszulegen ist⁵⁵.

1. Brüsseler und Londoner Übereinkommen

a. Brüsseler Übereinkommen

Der Managerbegriff taucht erstmalig in Artikel 6 Abs. 2 des internationalen Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (Brüsseler Übereinkommen)⁵⁶ auf. Wie bereits der Bezeichnung des Abkommens zu entnehmen ist, ist wesentlicher Inhalt des Übereinkommens die Einführung international einheitlicher Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten für bestimmte Schäden. Als Beschränkungsberechtigte werden im Brüsseler Übereinkommen neben dem „Owner“ unter anderem auch der „Charterer, Manager and Operator of a Ship“ genannt⁵⁷. Dabei definiert das Brüsseler Übereinkommen den Managerbegriff nicht weiter.

Der deutsche Gesetzgeber hat bei der Einarbeitung des Brüsseler Übereinkommens in das HGB und in einige Nebengesetze⁵⁸ ebenfalls auf eine Definition des Managers verzichtet, erwähnt diesen nicht einmal gesondert. Die in Artikel 2 des Brüsseler Übereinkommens genannten Begriffe Charterer, Manager und Operator hat der deutsche Gesetzgeber in § 486 Abs. 1 HGB a.F. unter dem Oberbegriff des Reeders zusammengefasst. Begründet wurde diese

55 Herber, Seehandelsrecht, S. 25 f.

56 BGBl. 1972 II S. 672.

57 Vgl. Art. 6 Abs. 2 des Brüsseler Übereinkommens.

58 Seerechtsänderungsgesetz von 1972, BGBl. 1972 I S. 966.

Zusammenfassung damit, dass die Begriffe Charterer, Manager und Operator dem deutschen Reeder im Sinne von § 484 HGB bzw. im Fall des Operators und Charterers einem Ausrüster i.S.v. § 510 HGB entsprechen würden⁵⁹.

Ob hingegen in England im Zusammenhang mit dem Brüsseler Übereinkommen zumindest teilweise der Versuch einer Definition des Ship Managers unternommen wurde, ist strittig. In England wurde das Brüsseler Übereinkommen durch eine Änderung des Merchant Shipping Act 1894 im Jahr 1958 in nationales Recht übernommen. In Section 503 (3) des Merchant Shipping Act 1894 in der Fassung von 1958⁶⁰ heißt es: „... any person interested in or in possession of the ship, and, in particular, any manager or operator of the ship“. Ein Teil der Literatur versteht dabei die über das Brüsseler Abkommen hinausgehende Formulierung „... any person interested in or in possession of the ship, ...“ als ein Definitionsmerkmal des Manager- und Operatorbegriffs⁶¹. Eine andere Ansicht bestreitet dieses mit folgender Begründung: Aufgrund des Wortlautes „and, in particular“ beziehe sich die Formulierung „any person interested in or in possession of the ship“ nicht auch auf die Begriffe Manager und Operator, sondern es handele sich vielmehr um eine Aufzählung. Mit „any person interested in or in possession of the ship“ seien vielmehr Werften als Schiffbauer oder Ausbesserer gemeint⁶². Der zweiten Ansicht ist zuzustimmen. Es handelt sich bei der zitierten Passage der Section 503 (3) des Merchant Shipping Act 1894 um eine Aufzählung. Die Formulierung „any person interested in or in possession of the ship“ zielt daher tatsächlich auf Werften als Schiffsbauer oder Ausbesserer und nicht auf den vorgenannten Manager ab. Die für diese Ansicht gegebene Begründung – der Wortlaut – ist jedoch als Argument nicht überzeugend: Der Wortlaut ist nicht eindeutig und streitet deshalb für beide dargestellten Ansichten. Vielmehr ergibt sich dieses Ergebnis aus der Geschichte des Merchant Shipping Act, denn schon die ursprüngliche Version des Merchant Shipping Act 1894 erfasste Werften als Schiffsbauer oder Ausbesserer⁶³. Aber selbst wenn der ersten Ansicht gefolgt werden würde, die die Formulierung „... any person interested in or in possession of the ship, ...“ als ein Definitionsmerkmal des Manager- und Operatorbegriffs verstehen will, würde dieses für die deutsche Definition des Ship Managers keine bindende Wirkung haben. Schließlich ging die englische Umsetzung des Brüsseler Übereinkommens über die Originalfassung des Brüsseler Übereinkommens in Bezug auf das Einfügen der Passage „... any person interested in or in possession of the ship“ hinaus. Außerdem wurde das Brüsseler Übereinkommen 1976 durch das sog. Londoner Übereinkommen ersetzt.

59 *Herber*, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 25.

60 Abgedruckt bei *Griggs/Williams/Farr*, Limitation of Liability, Appendix I, S. 471 f.

61 *Herber*, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, S. 48; *Brice*, The new Law, S. 29.

62 *Rabe*, Seehandelsrecht, LondonHBÜ 1976, Art. 1 Rn. 9.; *Sotiropoulos*, Die Beschränkung der Reederhaftung, S. 158.

63 *Sotiropoulos*, Die Beschränkung der Reederhaftung, S. 157 m.w.N.

b. Londoner Übereinkommen

Das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Londoner Übereinkommen oder Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976) enthält wie das Brüsseler Übereinkommen keine bindenden Vorgaben für den Managerbegriff. Erneut werden der Manager und der Operator in den von dem Übereinkommen geschützten Personenkreis übernommen. So heißt es in der englischen Originalfassung des Londoner Übereinkommens in Artikel 1 Abs. 2: „The term shipowner shall mean owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship“. Doch wiederum fehlt eine Definition des Managerbegriffs. Das Londoner Übereinkommen trat am 1. Dezember 1986 völkerrechtlich in Kraft und gilt seit dem 1. September 1987 auch für die BRD⁶⁴. Im Gegensatz zum Brüsseler Übereinkommen wurde beim Londoner Übereinkommen auf eine Einarbeitung in das HGB verzichtet. Stattdessen wurde in § 486 HGB – wie heute noch – direkt auf das Londoner Übereinkommen verwiesen und bestimmt, dass nach diesem die Haftung für Seeforderungen beschränkt werden kann. In der deutschen Übersetzung des Londoner Übereinkommens⁶⁵ heißt es in Artikel 1 Abs. 2: „Der Ausdruck Schiffseigentümer umfasst den Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Seeschiffes“. Folglich wurde der Manager erneut mit dem deutschen Reeder gleichgestellt und der Operator mit einem Ausrüster. In der Denkschrift der Bundesregierung zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen⁶⁶ heißt es hierzu: „Der Begriff Reeder ‚Manager‘ ist nicht im engeren Sinne des § 484 HGB auszulegen, sondern umfasst namentlich auch den Korrespondentreeder“. Der Manager i.S.d. Londoner Übereinkommens sollte damit auch ein Korrespondentreeder einer Partenreederei i.S.v. § 492 HGB sein. Die deutsche Übersetzung und die Ausführungen in der Denkschrift zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen sind jedoch nicht bindend, sondern es gilt die englische, französische, spanische und russische Originalfassung.

In Bezug auf den Manager hat sich bei der folgenden Änderung des Londoner Übereinkommens im Mai 1996⁶⁷ nichts geändert: Auch in der geltenden Fassung wird der Manager nicht näher präzisiert. Folglich enthält auch das Londoner Übereinkommen keine Vorgaben für die Definition des Managers.

2. Ölhaftungsübereinkommen

Fraglich ist, ob nicht im Gegensatz zu dem Brüsseler und Londoner Übereinkommen das Internationale Übereinkommen für die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Ölhaftungsübereinkommen) bindende Vorga-

64 Bekanntmachung vom 17.7.1987, BGBl. II, S. 407; zugleich ist das Brüsseler Übereinkommen von 1957 außer Kraft getreten, vgl. Bekanntmachung vom 17.7.1987, BGBl. 1987 II S. 409.

65 BGBl. 1986 II S. 786.

66 BT-Drucks. 10/3553.

67 BGBl. 2000 II S. 790.