

v. Waldstein/Holland
Binnenschiffahrtsrecht

de Gruyter Kommentar

v. Waldstein/Holland

Binnenschiffahrtsrecht

Kommentar

Begründet von

Otto Vortisch
(1.–3. Auflage)

Dr. Otto Zschucke
(1. Auflage)

fortgeführt von

Dr. Wilfrid Bemm (4. Auflage)
Richter am Oberlandesgericht Köln
Mitglied der Berufungskammer
der Rheinzentalkommission Straßburg

5., völlig neu bearbeitete Auflage

von

Dr. Dr. Thor v. Waldstein
Rechtsanwalt in Mannheim

Dr. Hubert Holland
Rechtsanwalt in Mannheim



RECHT

De Gruyter Recht · Berlin

Bearbeiterverzeichnis

BinSchG

§§ 1–3, 6–25, 78–91 einschließlich Dispatcheverfahren
und Haverie-Grosse-Regeln IVR, §§ 92–92f

*v. Waldstein
Holland*

§§ 4–5m, 26, 77, 93, 102–118

HGB

§§ 407–450, 452–452d, 664 mit Anlage, 740 – 753a, 902, 903

Holland

§§ 709–724

v. Waldstein

Sonstiges

BinSchLV

Holland

CMNI

Holland

SVertO

Holland

BinSchVerfG

v. Waldstein

Artt 32–40 MA

v. Waldstein

Artt 34, 35 MoselV

v. Waldstein

Zitervorschlag:

v. Waldstein/Holland, BinSchR, § 5i BinSchG Rn 2

☺ Gedruckt auf säurefreiem Papier, das die US-ANSI-Norm über Haltbarkeit erfüllt.

ISBN 978-3-89949-164-7

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.

© Copyright 2007 by De Gruyter Rechtswissenschaften Verlags-GmbH, D-10785 Berlin

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany

Einbandgestaltung: Christopher Schneider, Berlin

Datenkonvertierung: jürgen ullrich typosatz, Nördlingen

Druck und Bindung: Bercker Graphischer Betrieb GmbH & Co. KG, Kevelaer

Vorwort

Das von den Voraufgaben angestrebte Ziel, in handlicher Form eine möglichst umfassende Erläuterung des Binnenschiffahrtsrechts zu bieten, wird auch von dieser 5. Auflage verfolgt. Daher wurden in die Kommentierung die Gesetze, Verordnungen und Übereinkommen einbezogen, die neben dem Binnenschiffahrtsgesetz in der forensischen Praxis die wichtigste Rolle spielen.

Das Werk berücksichtigt die Rechtsprechung bis 1. 7. 2007. In wenigen Einzelfällen wurden auch noch Entscheidungen eingearbeitet, die nach diesem Zeitpunkt veröffentlicht wurden. Korrekturhinweise und Ergänzungsvorschläge, für die wir stets dankbar sind, erreichen uns unter BinSchR@rawaho.de.

Dem Sekretariat unserer Kanzlei, insbesondere Frau Katharina Ledig, die den Hauptteil des Typoskripts erstellt hat, sagen wir unseren herzlichen Dank. Zu danken haben wir daneben Herrn Rechtsreferendar Dr. Martin Duncker für die Recherche wichtiger Quellen. Zu Dank verpflichtet sind wir schließlich Herrn Dr. Schremmer vom Verlag Walter de Gruyter für die ebenso freundliche wie beharrliche Betreuung.

Gewidmet ist die Arbeit dem ehrenden Andenken von Dr. Wilfrid Bemm (1927–2003), der als Mitglied des Schiffahrtssenats des Oberlandesgerichts Köln (1970–1992) sowie als Mitglied der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Straßburg (1992–2003) über 30 Jahre lang die Rechtsprechung des Binnenschiffahrtsrechts maßgebend geprägt hat. Daneben hat er durch seine wissenschaftlichen Veröffentlichungen, vor allem in dem Kommentar zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der 4. Auflage des vorliegenden Werkes, entscheidende Wegmarken des Binnenschiffahrtsrechts im letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts gesetzt.

Mannheim, im August 2007

Die Verfasser

Inhaltsübersicht

Inhaltsverzeichnis	IX
Hinweise für die Benutzer	XXIII
Abkürzungsverzeichnis	XXV
Literaturverzeichnis	XXXV
1. Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG)	1
2. Handelsgesetzbuch (HGB)	451
3. Lade- und Löschzeitenverordnung (BinSchLV)	743
4. Budapester Übereinkommen (CMNI)	767
5. Schiffsfahrtsrechtliche Verteilungsordnung (SVertO)	951
6. Binnenschiffahrtsverfahrensgesetz (BinSchVerfG)	987
7. Mannheimer Akte (MA) (Auszug Artt 32 bis 40)	1035
8. Moselvertrag (MoselV) (Auszug Artt 34, 35)	1071
Sachwortverzeichnis	1075

Inhaltsverzeichnis

Hinweise für die Benutzer	XXIII
Abkürzungsverzeichnis	XXV
Literaturverzeichnis	XXXV

1. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz)

Erster Abschnitt. Schiffseigner

§ 1	[Schiffseigner]	5
§ 2	[Ausrüster]	17
§ 3	[Haftung des Schiffseigners für Verschulden der Schiffsbesatzung] . .	23
§ 4	[Beschränkung der Schiffseignerhaftung]	34
§ 5	[Ausschluß der Haftungsbeschränkung]	46
§ 5a	[Beschränkung der Haftung bei Gegenansprüchen]	57
§ 5b	[Wegfall der Haftungsbeschränkung]	59
§ 5c	[Zur Haftungsbeschränkung befugte Personen]	65
§ 5d	[Durchführung der Haftungsbeschränkung]	68
§ 5e	[Haftungsbeschränkung für Personenschäden]	97
§ 5f	[Haftungsbeschränkung für Sachschäden]	104
§ 5g	[Zusammentreffen von Personen- und Sachschäden]	105
§ 5h	[Gefährliche Güter]	106
§ 5i	[Berger und Lotse]	110
§ 5j	[Ansprüche aus Wrackbeseitigung]	112
§ 5k	[Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden]	114
§ 5l	[Begriff der Rechnungseinheit]	117
§ 5m	[Internationales Privatrecht]	118
§ 6	[Heimatort des Schiffes]	121

Zweiter Abschnitt. Schiffer

§ 7	[Allgemeine Sorgfaltspflicht und Haftung des Schiffsführers]	127
§ 8	[Besondere Sorgfaltspflichten des Schiffsführers]	135

§ 9	[Ersatzschiffsführer]	153
§ 10	[Sorgfaltspflichten des Schiffsführers für Schiff und Ladung]	156
§ 11	[Verklarungsverfahren]	161
§ 12	[Verklarungstermin]	169
§ 13	[Verklarungsbeweisaufnahme]	171
§ 14	[Verklarungskosten]	178
§ 15	[Gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffsführers]	186
§ 16	[Rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht des Schiffsführers]	187
§ 17	[Beschränkung der gesetzlichen Vertretungsmacht des Schiffsführers im Außenverhältnis]	187
§ 18	[Bevollmächtigung des Schiffsführers im Innenverhältnis]	187
§ 19	[Haftung aus Geschäften mit gesetzlicher Vertretungsmacht]	188
§ 20	[Rechte und Pflichten des Schiffsführers]	193

Dritter Abschnitt. Schiffsmannschaft

§ 21	[Begriff der Schiffsmannschaft]	197
§ 22	[Dienstantritt]	197
§ 23	[Dienstpflichten]	197
§ 24	[Lohnzahlungszeit]	198
§ 25	[Dienstbeendigung]	198

Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft

§ 26	[Anwendung handelsgesetzlicher Vorschriften]	203
§§ 27 bis 76 (<i>weggefallen</i>)		

Fünfter Abschnitt. Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck

§ 77	[Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck]	207
------	--	-----

Sechster Abschnitt. Haverei

§ 78	[Große und besondere Haverei]	225
§ 79	[Einfluß des Verschuldens]	232
§ 80	[Beitragspflicht bei späterer besonderer Haverei]	236
§ 81	[Vergütungsberechtigung bei nachfolgender besonderer Haverei]	236
§ 82	[Umfang der großen Haverei]	239
§ 83	[Aufenthalt am Zwischenort]	240
§ 84	[Haverie-Grosse-Kosten]	250
§ 85	[Berechnung der Vergütungen und Beiträge]	252
§ 86	[Ort der Schadensverteilung]	255
§ 87	[Dispache, Dispacheur]	256
§ 88	[Aufstellung der Dispache durch die Beteiligten]	256

Inhaltsverzeichnis

	Anhang zu §§ 87, 88 – Dispacheverfahren	261
	§ 149 FGG [Dispache, Zuständigkeit]	263
	§ 150 FGG [Weigerung des Dispacheurs]	264
	§ 151 FGG [Aushändigung von Schriftstücken an den Dispacheur] . .	264
	§ 152 FGG [Einsicht in die Dispache]	265
	§ 153 FGG [Verhandlung über die Dispache, Antrag und Ladung] . .	265
	§ 154 FGG [Vervollständigung der Unterlagen]	266
	§ 155 FGG [Verfahren im Termin]	267
	§ 156 FGG [Verfolgung des Widerspruchs]	268
	§ 878 ZPO [Widerspruchsklage]	269
	§ 879 ZPO [Zuständigkeit für die Widerspruchsklage] . .	269
	§ 157 FGG [Beschwerde]	271
	§ 158 FGG [Wirksamkeit der Bestätigung; Zwangsvollstreckung] . .	271
	<i>Übersicht über den Ablauf des Dispacheverfahrens</i>	272
§ 89	[Schiffsgläubigerrecht und Pfandrecht der Vergütungsberechtigten] .	274
§ 90	[Empfang beitragspflichtiger Güter]	277
§ 91	[Auslieferung oder Hinterlegung beitragspflichtiger Güter]	278
	Anhang zu §§ 90, 91 – Haverie-Grosse-Regeln IVR	
	(Fassung 2006)	285
	Vorbemerkungen	286
	Regel I: Haverie-Grosse	288
	Regel II: Stellvertretende Kosten	289
	Regel III: Einfluß des Verschuldens	290
	Regel IV: Ausschlüsse	290
	Regel V: Beweislast	291
	Regel VI: Vergütungen – Schiff	291
	Regel VII: Vergütungen – Ladung	292
	Regel VIII: Vergütungen – Fracht	293
	Regel IX: Vergütungen – Zinsen	293
	Regel X: Vergütungen – Expertisekosten etc	294
	Regel XI: Vergütungen – Währungen	295
	Regel XII: Beitragspflichtige Werte	295
	Regel XIII: Schadensfeststellungen	296
	Regel XIV: Verpflichtung zur Lieferung aller erforderlichen Angaben .	297
	Regel XV: Aufmachung der Dispache	298
	Regel XVI: Anfechtung der Dispache	298
	Regel XVII: Behandlung der Bardepots und Garantien	299
	Regel XVIII: Absichtliches Aufgrundsetzen	300
	Regel XIX: Hebung eines gesunkenen Schiffes	301
	Regel XX: Turnen usw	301
	Regel XXI: Leichterung	303
	Regel XXII: Überwinterung	304

Regel XXIII: Gemeinsame Bestimmungen über die Regeln XX, XXI, XXII	304
Regel XXIV: Nothafen	305
Regel XXV: Schiffsverbände	306
Regel XXVI: Lastwagen, Container, Paletten uä Gerät	307

Siebter Abschnitt. Zusammenstoß von Schiffen. Bergung

§ 92 [Schadensersatzpflicht beim Schiffszusammenstoß]	309
§ 92a [Ausschluß des Schadensersatzanspruchs]	315
§ 92b [Haftung des Schiffseigners für Verschulden der Schiffsbesatzung] . .	321
§ 92c [Mitverschulden]	354
§ 92d [Verschulden des Lotsen]	369
§ 92e [Haftung im Schleppverband]	370
§ 92f [Haftung der Schiffsbesatzung und des Lotsen]	372
§ 93 [Bergung]	373
§§ 94 bis 101 (<i>weggefallen</i>)	

Achter Abschnitt. Schiffsgläubiger

§ 102 [Forderungen mit Schiffsgläubigerrecht]	381
§ 103 [Pfandrecht an Schiff und Zubehör]	388
§ 104 [Pfandrecht an Schiffen eines Verbands]	389
§ 105 [Pfandrecht für Haupt- und Nebenforderungen]	389
§ 106 (<i>weggefallen</i>)	
§ 107 [Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger]	397
§ 108 [Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger innerhalb derselben Gruppe]	397
§ 109 [Rangverhältnis der Schiffsgläubigerrechte zu anderen Pfandrechten]	399
§ 110 [Ausschluß von Schiffsgläubigern durch Aufgebot]	402
§ 111 [Schiffsgläubigerrecht bei Veräußerung einer Schiffspart]	402
§ 112 (<i>weggefallen</i>)	
§ 113 [Haftung des Schiffseigners bei Einziehung des Kaufgeldes]	407
§ 114 [Persönliche Verpflichtung des Schiffseigners bei Gefährdung des Schiffsvermögens]	409
§ 115 [Schiffsgläubigerrecht an Ersatzforderungen]	415
§ 116 [Rangordnung der auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte] . .	418

Neunter Abschnitt. Verjährung

§ 117 [Verjährung]	423
§ 118 [Verjährung bei Schiffszusammenstößen]	439
§§ 119 bis 129 (<i>weggefallen; jetzt Schiffsregisterordnung</i>)	

Zehnter Abschnitt. Schlußbestimmungen

§ 130	[Zuständigkeit des Bundesgerichtshofs]	445
§ 131	[Orts-, Trajekt- und Fährverkehr]	447
§ 132	<i>(weggefallen)</i>	
§ 133	[Höhere Verwaltungsbehörde]	450

**2. Handelsgesetzbuch
(Auszug)**

Viertes Buch. Handelsgeschäfte

Vierter Abschnitt. Frachtgeschäfte

Erster Unterabschnitt. Allgemeine Vorschriften

§ 407	Frachtvertrag	451
§ 408	Frachtbrief	467
§ 409	Beweiskraft des Frachtbriefs	468
§ 410	Gefährliches Gut	477
§ 411	Verpackung, Kennzeichnung	481
§ 412	Verladen und Entladen	484
§ 413	Begleitpapiere	500
§ 414	Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen	503
§ 415	Kündigung durch den Absender	507
§ 416	Anspruch auf Teilbeförderung	513
§ 417	Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung der Ladezeit	516
§ 418	Nachträgliche Weisungen	520
§ 419	Beförderungs- und Ablieferungshindernisse	525
§ 420	Zahlung, Frachtberechnung	532
§ 421	Rechte des Empfängers, Zahlungspflicht	537
§ 422	Nachnahme	542
§ 423	Lieferfrist	543
§ 424	Verlustvermutung	547
§ 425	Haftung für Güter und Verspätungsschäden, Schadensteilung	550
§ 426	Haftungsausschluß	558
§ 427	Besondere Haftungsausschließungsgründe	562
§ 428	Haftung für andere	570
§ 429	Wertersatz	574
§ 430	Schadensfeststellungskosten	577
§ 431	Haftungshöchstbetrag	578
§ 432	Ersatz sonstiger Kosten	582

§ 433	Haftungshöchstbetrag bei sonstigen Vermögensschäden	584
§ 434	Außervertragliche Ansprüche	587
§ 435	Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen	590
§ 436	Haftung der Leute	594
§ 437	Ausführender Frachtführer	596
§ 438	Schadensanzeige	601
§ 439	Verjährung	605
§ 440	Gerichtsstand	610
§ 441	Pfandrecht	611
§ 442	Nachfolgende Frachtführer	615
§ 443	Rang mehrerer Pfandrechte	617
§ 444	Ladeschein	618
§ 445	Ablieferung gegen Rückgabe des Ladescheins	628
§ 446	Legitimation durch Ladeschein	629
§ 447	Ablieferung und Weisungsbefolgung ohne Ladeschein	631
§ 448	Traditionspapier	633
§ 449	Abweichende Vereinbarungen	635
§ 450	Anwendung von Seefrachtrecht	641
§§ 451–451h	<i>(nicht kommentiert)</i>	
§ 452	Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmittels	645
§ 452a	Bekannter Schadensort	651
§ 452b	Schadensanzeige, Verjährung	654
§ 452c	<i>(nicht kommentiert)</i>	
§ 452d	Abweichende Vereinbarungen	656
(...)		
(...)		
§ 664	[Haftung für Schäden bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck]	659
	Anlage zu § 664 Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See	659
	Artikel 1 Begriffsbestimmungen	659
	Artikel 2 Haftung des Beförderers	661
	Artikel 3 Ausführender Beförderer	661
	Artikel 4 Wertsachen	662
	Artikel 5 Haftungsbeschränkung bei Körperverletzung	662
	Artikel 6 Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck	662
	Artikel 7 Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge	663
	Artikel 8 Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten und Beauftragten	663
	Artikel 9 Mehrere Ansprüche	663

Inhaltsverzeichnis

Artikel 10 Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung	664
Artikel 11 Grundlage für Ansprüche	664
Artikel 12 Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck . .	664
Artikel 13 Verjährung von Schadensersatzansprüchen	665
Artikel 14 Zuständiges Gericht	665
Artikel 15 Nichtige Vereinbarungen	665
Artikel 16 Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften	666

(...)

Siebenter Abschnitt. Haverei

Erster Titel. Große (gemeinschaftliche) Haverei und besondere Haverei

(...)

§ 709 [Ermittlung des Schadens am Schiff]	667
§ 710 [Berechnung des zu vergütenden Schiffsschaden]	670
§ 711 [Vergütung für aufgeopferte Güter]	672
§ 712 [Vergütung für beschädigte Güter]	674
§ 713 [Abzug sonstiger Wertverringerungen und Verluste]	674
§ 714 [Nichterreichen des Reiseziels]	675
§ 715 [Vergütung für entgangene Fracht]	676
§ 716 [Verteilung des Havereischadens]	677
§ 717 [Beitrag des Schiffes]	678
§ 718 [Beitrag der Ladung]	679
§ 719 [Bewertung der beitragspflichtigen Güter]	681
§ 720 [Beitrag geworfener und wieder geborgener Güter]	683
§ 721 [Beitrag der Fracht- und Überfahrtsgelder]	684
§ 721 a [Ersatzansprüche für beitragspflichtige Gegenstände]	684
§ 722 [Abzug der Forderung aus späterem Notfall]	684
§ 723 [Ausnahmen von der Beitragspflicht]	685
§ 724 [Nachträgliche Verluste oder Wertverringerungen beitragspflichtiger Gegenstände]	686

(...)

Achter Abschnitt. Bergung

§ 740 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen	689
§ 741 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden	698
§ 742 Bergelohnanspruch	699
§ 743 Höhe des Bergelohns	703
§ 744 Sondervergütung	709
§ 745 Ausschluß des Vergütungsanspruchs	715

§ 746	Fehlverhalten des Bergers	717
§ 747	Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung	720
§ 748	Mehrheit von Bergern	723
§ 749	Rettung von Menschen	725
§ 750	Abschluß und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags	727
§ 751	Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht	730
§ 752	Rangfolge der Pfandrechte	733
§ 753	Sicherheitsleistung	735
§ 753a	Einstweilige Verfügung	737

Elfter Abschnitt. Verjährung

(...)		
§ 902	[Zweijährige Verjährung]	739
§ 903	[Beginn der Verjährung]	739
(...)		

**3. Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie
das Liegegeld in der Binnenschifffahrt
(Lade- und Löschzeitenverordnung – BinSchLV)**

Abschnitt 1. Trockenschifffahrt

§ 1	Beginn der Ladezeit	743
§ 2	Dauer der Ladezeit	751
§ 3	Löschzeit	756
§ 4	Liegegeld	757

Abschnitt 2. Tankschifffahrt

§ 5	Beginn der Lade- und Löschzeit	759
§ 6	Dauer der Lade- bzw Löschzeit	761
§ 7	Liegegeld	763
§ 8	Inkrafttreten	765

4. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Kapitel I. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1	Begriffsbestimmungen	767
Artikel 2	Anwendungsbereich	777

Kapitel II. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

Artikel 3	Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter	783
Artikel 4	Ausführender Frachtführer	790
Artikel 5	Lieferfrist	795
Artikel 6	Pflichten des Absenders	796
Artikel 7	Gefährliche oder umweltschädliche Güter	806
Artikel 8	Haftung des Absenders	814
Artikel 9	Rücktrittsrecht des Frachtführers	819
Artikel 10	Ablieferung der Güter	823

Kapitel III. Frachturkunden

Artikel 11	Art und Inhalt	829
Artikel 12	Vorbehalte in den Frachturkunden	830
Artikel 13	Konnossement	843

Kapitel IV. Verfügungsrecht

Artikel 14	Verfügungsberechtigter	849
Artikel 15	Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts	849

Kapitel V. Haftung des Frachtführers

Artikel 16	Haftung für Schäden	857
Artikel 17	Bedienstete und Beauftragte	865
Artikel 18	Besondere Haftungsausschlußgründe	870
Artikel 19	Berechnung der Entschädigung	881
Artikel 20	Haftungshöchstbetrag	885
Artikel 21	Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung	894
Artikel 22	Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen	899

Kapitel VI. Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 23	Schadensanzeige	903
Artikel 24	Verjährung	913

Kapitel VII. Schranken der Vertragsfreiheit

Artikel 25	Nichtige Abreden	919
------------	----------------------------	-----

Kapitel VIII. Ergänzende Bestimmungen

Artikel 26	Große Haverei	929
Artikel 27	Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden	930
Artikel 28	Rechnungseinheit	931
Artikel 29	Ergänzendes nationales Recht	931

Kapitel IX. Erklärungen zum Anwendungsbereich

Artikel 30	Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen	937
Artikel 31	Nationale oder unentgeltliche Beförderungen	940
Artikel 32	Regionale Haftungs Vorschriften	942

Kapitel X. Schlußbestimmungen

Artikel 33	Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt	945
Artikel 34	Inkrafttreten	945
Artikel 35	Kündigung	946
Artikel 36	Revision und Änderung	946
Artikel 37	Änderung der Haftungshöchstverträge und der Rechnungseinheit	946
Artikel 38	Depositär	948

5. Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO)

Erster Teil. Seerechtliches Verteilungsverfahren

Erster Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen, Zuständigkeit

§ 1	Einleitung des Verteilungsverfahrens	951
§ 2	Zuständigkeit	954
§ 3	Anwendungen der Zivilprozessordnung	954

Zweiter Abschnitt. Eröffnungsverfahren und öffentliche Aufforderung

§ 4	Antrag	955
§ 5	Festsetzung der Haftungssumme, Zulassung von Sicherheiten	956
§ 6	Einzahlung der Haftungssumme	956
§ 7	Eröffnung des Verfahrens	958
§ 8	Wirkung der Eröffnung	959
§ 9	Sachwalter	960
§ 10	Öffentliche Aufforderung	961
§ 11	Bekanntmachung	962
§ 12	Rechtsmittel	963

Dritter Abschnitt. Feststellung der Ansprüche, Erlöschen von Sicherungsrechten

§ 13	Anmeldung von Ansprüchen	964
§ 14	Gegenstand der Anmeldung	965
§ 15	Anmeldung von Ansprüchen durch Schuldner	965
§ 16	Erweiterung des Verfahrens auf Ansprüche wegen Personenschäden	966
§ 17	Einstellung des Verfahrens	966
§ 18	Prüfungsverfahren	967
§ 19	Feststellung der Ansprüche	967
§ 20	Erlöschen von Sicherungsrechten	969
§ 21	Endgültige Einstellung der Zwangsvollstreckung	970
§ 22	Erlöschen von Sicherungsrechten und endgültige Einstellung der Zwangsvollstreckung bei nicht angemeldeten Ansprüchen	970

Vierter Abschnitt. Verteilung

§ 23	Verteilungsgrundsätze	971
§ 24	Erlöschen der persönlichen Haftung	972
§ 25	Rechtskräftige Feststellung der persönlichen Haftung	972
§ 26	Verfahren bei Verteilung	972
§ 27	Verfahren in besonderen Fällen	973
§ 28	Weitere Verteilung	974
§ 29	Aufhebung des Verfahrens, Nachtragsverteilung	974

Fünfter Abschnitt. Nachträgliche Erweiterung des Verfahrens bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A auf Antrag eines Schuldners

§ 30	974
------	-----------	-----

Sechster Abschnitt. Kosten aus der Bestellung eines Sachwalters und aus Rechtsstreitigkeiten über angemeldete Ansprüche

§ 31	Kostentragung	975
§ 32	Zahlung der vom Antragsteller zu tragenden Kosten	976
§ 33	Zurückbehaltung bei der Verteilung	976

Zweiter Teil. Binnenschiffrechtsrechtliches Verteilungsverfahren

§ 34	Einleitung des Verteilungsverfahrens. Anwendbare Vorschriften . . .	977
§ 35	Antragsberechtigung	977
§ 36	Anspruchsklassen	978
§ 37	Zuständigkeit	979
§ 38	Antrag	980
§ 39	Festsetzung der Haftungssumme	981
§ 40	Inhalt des Eröffnungsbeschlusses	981
§ 41	Wirkung der Eröffnung	981
§ 42	Öffentliche Aufforderung bei Verfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden	982
§ 43	Eintragung von angemeldeten Ansprüchen	982
§ 44	Erweiterung des Verfahrens auf Ansprüche wegen Personenschäden .	982
§ 45	Feststellung der Ansprüche	983
§ 46	Verteilung	983
§ 47	Verzeichnis der Ansprüche	984
§ 48	Nachträgliche Erweiterung des Verfahrens bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A oder D	984
§ 49	Kosten	984

Dritter Teil. Wirkungen der Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat

§ 50	Errichtung eines Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsüberein- kommen	985
§ 51	Errichtung eines Fonds nach dem Haftungsübereinkommen von 1992	985
§ 52	Errichtung eines Fonds nach dem Straßburger Übereinkommen . . .	986

6. Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen (Binnenschiffahrtsverfahrensgesetz – BinSchVerfG)

Erster Abschnitt. Allgemeine Verfahrensvorschriften

§ 1	[Zuständigkeit des Amtsgerichts]	987
§ 2	[Sachliche Zuständigkeit]	990
§ 3	[Örtliche Zuständigkeit]	1000
§ 4	[Zuweisung von Binnenschiffahrtssachen]	1001
§ 5	[Schiffahrtsgericht]	1011
§ 6	[Vereinbarte Zuständigkeit]	1012
§ 7	[Staatsanwaltschaft]	1012
§ 8	[Keine Anwendung von § 495a ZPO]	1013
§ 9	[Berufung und Revision in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten]	1013
§ 10	[Berufung und Revision in Strafsachen]	1015
§ 11	[Schiffahrtsobergericht]	1016
§ 12	<i>(aufgehoben)</i>	1021
§ 13	[Abgabe an das Oberlandesgericht]	1022

Zweiter Abschnitt. Besondere Verfahrensvorschriften für Rheinschiffahrtssachen

§ 14	[Begriff der Rheinschiffahrtssache]	1023
§ 15	[Rheinschiffahrtsgericht, Rheinschiffahrtsobergericht]	1023
§ 16	[Keine Verbindung mit anderen Binnenschiffahrtssachen]	1024
§ 17	[Berufung in Rheinschiffahrtssachen]	1024
§ 18	[Anrufung der Zentralkommission in Straßburg]	1024

Dritter Abschnitt. Besondere Verfahrensvorschriften für Moselschiffahrtssachen

§ 18a	[Begriff der Moselschiffahrtssache]	1027
§ 18b	[Moselschiffahrtsgericht, Moselschiffahrtsobergericht]	1027
§ 18c	[Keine Verbindung mit anderen Binnenschiffahrtssachen]	1028
§ 18d	[Berufung in Moselschiffahrtssachen]	1028
§ 18e	[Anrufung der Moselkommission in Trier]	1028

Vierter Abschnitt. Zusatz-, Übergangs- und Schlußbestimmungen

§§ 19 bis 20	<i>(aufgehoben)</i>	1031
§ 21	[Vollstreckung von Entscheidungen außerdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte]	1031

**7. Revidierte Rheinschiffahrtsakte
(Mannheimer Akte)
(Auszug)**

(...)

Artikel 32	Zuwiderhandlungen	1036
Artikel 33	Rheinschiffahrtsgerichte	1036
Artikel 34	Zuständigkeiten der Rheinschiffahrtsgerichte	1037
Artikel 35	Örtliche Zuständigkeiten	1050
Artikel 36	Verfahren bei den Rheinschiffahrtsgerichten	1054
Artikel 37	Zulässigkeit der Berufung	1056
Artikel 38	Bestimmung des Berufungsgerichts	1057
Artikel 39	Verfahrenskosten in Rheinschiffahrtsangelegenheiten	1067
Artikel 40	Vollstreckung, Vorladungen und Zustellungen	1068

(...)

**8. Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland,
der Französischen Republik und dem Großherzogtum
Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel
(Moselvertrag)
(Auszug)**

(...)

Artikel 34	[Moselschiffahrtgerichte]	1071
Artikel 35	[Zuständigkeiten der Moselschiffahrtgerichte]	1072

(...)

Sachwortverzeichnis 1075

Hinweise für die Benutzer

1. Soweit Abschnitte und/oder Paragraphen eines Gesetzes bzw. einer Verordnung amtliche *Überschriften* aufweisen, werden diese berücksichtigt. Nichtamtliche Überschriften sind mit eckigen Klammern versehen. Paragraphen ohne Gesetzeszusatz beziehen sich stets auf das gerade kommentierte Gesetz, zum Teil wird bei Zitierungen mehrerer Gesetze zur Vermeidung von Mißverständnissen zusätzlich die Bezeichnung des kommentierten Gesetzes verwendet. Hinsichtlich der Texte der in bezug genommenen Gesetze und Verordnungen verweisen wir auf die Sammelbände *Otte I und II* sowie auf www.transportrecht.de.
2. *OLG- und AG-Entscheidungen* werden ohne gesonderten Hinweis darauf zitiert, ob es sich um eine Binnenschiffahrtssache handelt und, falls ja, ob das Gericht als Schifffahrts-, Rheinschifffahrts- oder Moselschifffahrts-(ober-)gericht entschieden hat. Im Vordergrund steht bei den herangezogenen Entscheidungen die Schifffahrtsjudikatur des vergangenen Vierteljahrhunderts, insbesondere der ZKR sowie der Oberlandesgerichte Köln¹ und Karlsruhe. *Entscheidungen des BGH* wurden stets, *Entscheidungen des RG* nur noch in solchen Fällen eingearbeitet, in denen neuere Rechtsprechung nicht vorliegt. Gerichtsentscheidungen zu Paragraphen, die im Zuge der TRG-Novelle 1998 aufgehoben oder wesentlich verändert wurden, finden noch insoweit Berücksichtigung, als ihre Begründungen – insbesondere zur Ausfüllung von Blankettnormen zur Sorgfaltspflicht in der Binnenschifffahrt (§§ 3, 7ff, 21ff, 92b BinSchG) – auch auf die neue Gesetzeslage anwendbar sind.
3. *Bücher* sind in den Fußnoten nur mit Kurztitel zitiert, die im Literaturverzeichnis angegeben sind.
4. Die *Zeitschrift für Binnenschifffahrt (ZfB)* wird bis einschließlich des Jahres 1986 nach der Heftseite, ab dem Jahre 1987 nach der Sammlungsseite (SaS) zitiert. Soweit diese SaS, wie in letzter Zeit häufiger, in der Zeitschrift nicht mehr aufgeführt wird, zitieren wir nach Heftnummer und Heftseite. Grund für die Trennung der Zitierweise vor und nach 1987 ist zum einen der Umstand, daß die im Jahre 1968 begonnene Paginierung nach SaS in den Heften 8/1973–12/1975 (SaS 519–696) und 1/1976–11/1978 (ebenfalls SaS 519–696) *doppelt* verwendet wurde, was zu Verwirrungen führen muß. Außerdem wurde, da die ZfB bis einschließlich 1986

¹ Vgl. *Wilfrid Bemm* Zur Rspr des Schifffahrtsrates, in: Dieter Laum/Adolf Klein/Dieter Strauch (Hrsg), 175 Jahre OLG Köln, Köln 1994, S 79ff.

Hinweise für die Benutzer

die Heftseiten pro Jahr durchlaufend numeriert hat, in der Rechtsprechung überwiegend nach der Heftseite, erst nach 1987 durchweg nach der SaS zitiert.² Wir verbinden diese Hinweise mit der Anregung, diese – auch von *Bemm/v. Waldstein*, *RheinSchPV* angewandte³ – Zitierweise einheitlich zu verwenden.

5. Alphabetisch geordnete *Rechtsprechungsübersichten* finden sich bei § 8 Rn 46 (Sorgfaltspflichten des Schiffsführers), § 92b Rn 76 (Anscheinsbeweis), § 92c Rn 32 (Mitverschulden) sowie Artt 34, 34^{bis} MA Rn 16 (Gerichtszuständigkeit).
6. Bei größerem Umfang findet sich am Ende der Kommentierung eines Paragraphen eine eigene Rubrik für *Beweislast*; bei geringerem Umfang finden sich Hinweise zu Beweisfragen in der jeweiligen Kommentierung selbst.
7. Hinsichtlich der *Entstehungsgeschichte* des BinSchG verweisen wir auf die Voraufgabe, Einleitung, S 35ff.

² So auch die ZfB selbst, s Jahresinhaltsverzeichnis 1987 ZfB 1988, SaS 1219: „Entgegen bisheriger Übung beziehen sich die Zahlen auf die auf den Grünen Seiten verzeichneten *Sammlungsseiten*“ (Hervorhebung im Original).

³ *Bemm/v. Waldstein* RhSchPV, S XL.

Abkürzungsverzeichnis

aA	anderer Ansicht
aaO	am angegebenen Ort
Abs	Absatz
ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
ADNR	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
aE	am Ende
aF	alte Fassung
AG	Amtsgericht
AHB	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung
ALB	Allgemeine Lagerbedingungen des deutschen Möbeltransports
Alt	Alternative
amtl	amtlich
Anh	Anhang
Anm	Anmerkung
AO	Abgabenordnung
ArbG	Arbeitsgericht
ArbGG	Arbeitsgerichtsgesetz
arg	argumentum
arg e contr	argumentum e contrario
Art	Artikel (Einzahl)
Artt	Artikel (Mehrzahl)
AthenÜ	Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See
AÜG	Arbeitnehmerüberlassungsgesetz
AVB-Flußkasko	Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Flußkasko-Risiken
AVTB	Allgemeine Verlade- und Transportbedingungen
BA	Berufungsausschuß der Moselkommission
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BB	Betriebsberater
Bd	Band

Abkürzungsverzeichnis

Begr	Begründung
Begr BinSchG	Begründung BinSchG (Verhandlungen des Reichstags, Stenographische Berichte, 9. Legislaturperiode, 3. Session 1894/95, 1. Anlageband 1895, S 295ff)
betr	betreffend
Beschl	Beschluß
BFH	Bundesfinanzhof
BFHE	Entscheidungen des Bundesfinanzhofes
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGF	Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BinSchAufgG	Binnenschiffahrtsaufgabengesetz
BinSchEVO	Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen
BinSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BinSchLV	Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt
BinSchStrO	Binnenschiffahrtsstraßenordnung
BinSchUO	Binnenschiffsuntersuchungsordnung
BinSchVerfG	Binnenschiffahrtsverfahrensgesetz
BK	Berufungskammer der Rheinzentralkommission
Bl	Blatt
BN	Binnenschiffahrtsnachrichten
BRAGO	Bundesrechtsanwaltsgebührenordnung
BRAO	Bundesrechtsanwaltsordnung
BR-Drs	Bundesrats-Drucksache
Bsp	Beispiel
bspw	beispielsweise
BT-Drs	Bundestags-Drucksache
BullT	Bulletin de Transport
BW	Burgerlijk Wetboek (Bürgerliches Gesetzbuch der Niederlande)
BWastrG	Bundeswasserstraßengesetz
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzgl	bezüglich
bzw	beziehungsweise
C	Cour
CIM-COTIF	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

Abkürzungsverzeichnis

CIF	Cost Insurance and Freight
CISG	Wiener UN-Übereinkommen über Verträge über den internationalen Warenkauf
CLNI	Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt
CMNI	Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
CMR	Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr
Cour Cass	Cour de Cassation
DB	Der Betrieb
DGVZ	Deutsche Gerichtsvollzieherzeitung
dh	das heißt
DAR	Deutsches Autorecht
ders	derselbe
DonauSchPV	Donauschiffahrtspolizeiverordnung
DR	Das Recht
DVO	Durchführungsverordnung
E	Entwurf
ebd	ebenda
EFG	Entscheidungen der Finanzgerichte
Einf	Einführung
Einl	Einleitung
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EGGVG	Einführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetz
EGHGB	Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch
EGZPO	Einführungsgesetz zur Zivilprozeßordnung
engl	englisch
entspr	entsprechend
etc	et cetera (und so weiter)
ETR	Europäisches Transportrecht
EuGVO	Verordnung (EG) Nr 44/2001 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 22. Dezember 2000
evtl	eventuell
EVÜ	Römisches EWG-Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht
E-VVG	Entwurf des Versicherungsvertragsgesetzes (2004)

Abkürzungsverzeichnis

f	folgende
ff	fortfolgende
FG	Finanzgericht
FGG	Gesetz über die Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit
FlaggenrechtsVO	Flaggenrechtsverordnung
FlaggRG	Flaggenrechtsgesetz
Fn	Fußnote
franz	französisch
FS	Festschrift
FTB	Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der deutschen Binnenschifffahrt
GÄHB	Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. August 1998
gem	gemäß
GewO	Gewerbeordnung
GewStDV	Gewerbesteuerdurchführungsordnung
GewStG	Gewerbesteuergesetz
GG	Grundgesetz
ggf	gegebenenfalls
GGV BinSch	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt)
GKG	Gerichtskostengesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
Halbs	Halbsatz
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung
Hansa	Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen
HGB	Handelsgesetzbuch
HGR IVR	Haverie-Grosse-Regeln IVR
HHR	Hamburg-Regeln
HinterlO	Hinterlegungsordnung
hM	herrschende Meinung
HR	Haager Regeln
HRefG	Handelsrechtsreformgesetz 1998
HVR	Haager-Visby Regeln
idF	in der Fassung

Abkürzungsverzeichnis

idR	in der Regel
ie	im einzelnen
insb	insbesondere
InsO	Insolvenzordnung
IPrax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
iRd	im Rahmen des/der
iRv	im Rahmen von
iS	im Sinne
iSd	im Sinne des/der
iSv	im Sinne von
iü	im übrigen
IÜB	Internationales Übereinkommen über Bergung
IUeZB	Genfer Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen
iVm	in Verbindung mit
IVR	Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters
iw	im wesentlichen
JGG	Jugendgerichtsgesetz
JR	Juristische Rundschau
JurBüro	Das Juristische Büro
JVEG	Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetz
JW	Juristische Wochenschrift
KG	Kammergericht
KGJ	Jahrbuch der Entscheidungen des Kammergerichts
KostO	Kostenordnung
krit	kritisch
KSchG	Kündigungsschutzgesetz
L	Leitsatz
LAG	Landesarbeitsgericht
lat	lateinisch
LG	Landgericht
lit	litera (Buchstabe)
LLV	Verordnung über den Lade- und Löschtage sowie die Lade- und Löschzeiten in der Binnenschifffahrt vom 26. Januar 1994
LM	Lindenmaier/Möhring, Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs
London HBÜ 1976	Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen vom 19. November 1976

Abkürzungsverzeichnis

lt	laut
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
m	mit
MA	Mannheimer Akte
m Anm	mit Anmerkung
MarkenG	Markengesetz
MDR	Monatszeitschrift für Deutsches Recht
MK	Moselkommission
MoselV	Moselvertrag
MÜ	Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999
MüKo	Münchener Kommentar
mwN	mit weiteren Nachweisen
mV	mit Verweis
nF	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	NJW-Rechtsprechungs-Report
Nr	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NStZ-RR	NStZ-Rechtsprechungs-Report
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
oä	oder ähnliches
OLG	Oberlandesgericht
OLGR	OLGReport
OLGZ	Rechtsprechung des Oberlandesgerichts in Zivilsachen
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
pa	per annum
RG	Reichsgericht
RGBI	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RheinPatV	Rheinpatentverordnung
RheinSchPV	Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
RheinSchUO	Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Rn	Randnummer

XXX

Abkürzungsverzeichnis

Rspr	Rechtsprechung
RVG	Rechtsanwaltsvergütungsgesetz
S	Satz, Seite
s	siehe
SaS	Sammlungsseite (ZfB)
SchRegO	Schiffsregisterordnung
SchRG	Schiffsrechtegesetz
SeeHR	Seehandelsrecht
SeelotsG	Seelotengesetz
SeemG	Seemannsgesetz
SeeSchG	Deutsches Seeschiedsgericht
SeuffA	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten
SG	Sozialgericht
SGB	Sozialgesetzbuch
sog	sogenannt(e)
SRÄG	Seerechtsänderungsgesetz
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozeßordnung
str	streitig
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUG	Seesicherheits-Untersuchungsgesetz
SUK	Schiffsuntersuchungskommission
SVertO	Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung
SZR	Sonderziehungsrecht
TR	Transportrecht
TranspR	Transportrecht (Zeitschrift)
TRG	Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998
u	und
ua	unter anderem
UmweltHG	Umwelthaftungsgesetz
UN	Vereinte Nationen
UNCITRAL	Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht
UNECE	Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
unstr	unstreitig
Urt	Urteil
usw	und so weiter

Abkürzungsverzeichnis

UVV	Unfallverhütungsvorschrift(en)
v	von/vom
VBW	Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen eV
VerfO-BA	Verfahrensordnung für den Berufungsausschuß der Mosel- kommission
VerfO-BK	Verfahrensordnung für die Berufungskammer der Rheinzen- tralkommission
VersR	Versicherungsrecht
Vfg	Verfügung
vgl	vergleiche
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VKbl	Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr
VGt	Verkehrsgerichtstag
VO	Verordnung
Voraufl	Vorauslage
Vorb	Vorbemerkung
VR	Visby-Regeln
VRS	Verkehrsrechtssammlung
VTB	Verlade- und Transportbedingungen
VV	Vergütungsverzeichnis (RVG)
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
WA	Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Ok- tober 1929
WESKA	Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WG	Wechselgesetz
WM	Zeitschrift für Wirtschafts- und Bankrecht
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSP	Wasserschutzpolizei
YAR	York-Antwerp Rules
zB	zum Beispiel
ZfB	Zeitschrift für Binnenschifffahrt
ZfW	Zeitschrift für Wasserrecht
Ziff	Ziffer

Abkürzungsverzeichnis

zit	zitiert
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
ZPO	Zivilprozeßordnung
zT	zum Teil
ZVG	Zwangsversteigerungsgesetz

Literaturverzeichnis

- Basedow, Jürgen* Internationale multimodale Gütertransporte. Rechtsvergleichung, Einheitsrecht, Kollisionsrecht, in: *Rainer Lagoni/Marian Paschke* (Hrsg), Festschrift für Rolf Herber, Hamburg 1999, S 15ff
- Basedow, Jürgen* Der Transportvertrag, Tübingen 1987
- Bauer, Karl Heinz* Zur Änderung von Art 34 Nr II (Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgericht in Zivilsachen) der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, in: *von Ziegler/Burckhardt* (Hrsg), Festschrift für Walter Müller, Zürich 1983, S 85ff
- Bauer, Karl Heinz* Zur außervertraglichen Haftung von Schiffseigner und Besatzung für Schäden Dritter aus dem Betrieb eines Binnenschiffes und zur Reform dieser Haftung, in: *Luther/Mertens/Ulmer* (Hrsg), Festschrift für Walter Stimpel, Berlin/New York 1985, S 979ff
- Bauer, Karl Heinz* Die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg, in: *Hanau/Lorenz/Mattes* (Hrsg), Festschrift für Günther Wiese, Neuwied 1998, S 1ff
- Baumbach/Lauterbach/
Albers/Hartmann* Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und anderen Nebengesetzen, Kommentar, 65. Aufl, München 2007
- Baumbach/Hopt* Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co, Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), 32. Aufl, München 2006
- Baumgärtel, Gottfried
(Hrsg)* Handbuch der Beweislast im Privatrecht, Band 4, Köln/Berlin/Bonn/München 1988
- Bemm, Gesa* Rechtsprobleme der großen Haverei und des Dispatchverfahrens, Hamburg 1997

- Bemm, Wilfrid/
Lindemann, Dierk* Seemannsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt, 5. Aufl, Uelzen 2003
- Bemm, Wilfrid/
v. Waldstein, Thor* Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl, Berlin/New York 1996
- Braun, Thomas* Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, Hamburg 2002
- Bumiller, Ursula/
Winkler, Karl* Freiwillige Gerichtsbarkeit, 8. Aufl, München 2005
- Canaris, Claus-Wilhelm* Handelsrecht, 24. Aufl, München 2006
- Czerwenka, Beate* Neuregelung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, in: *Riedel/Wiese* (Hrsg), Probleme des Binnenschifffahrtsrechts VIII, Heidelberg 1997, S 69ff
- Czychowski, Manfred* Wasserhaushaltsgesetz unter Berücksichtigung der Landeswassergesetze und des Wasserstrafrechts, 7. Aufl, München 1998
- Didier, Timo* Risikozurechnung bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht, Duisburg 2001
- Dunkelberg, Karl* Rheinschifffahrts-Lexikon, Duisburg 1910
- Ebenroth, Carsten Thomas/
Bujong, Karlheinz/
Joost, Detlev* (Hrsg) Handelsgesetzbuch, Band 2, §§ 343–475h, Transportrecht, Bank- und Börsenrecht, München 2001
- Ensthaler, Jürgen* (Hrsg) Gemeinschaftskommentar zum Handelsgesetzbuch mit UN-Kaufrecht, 7. Aufl, Neuwied 2007
- Erman* Bürgerliches Gesetzbuch, 11. Aufl, Köln 2004
- Fischer, Martin* Leistungsstörung und Kostenlast im Frachtvertrag der Binnenschifffahrt, in: *Herber/Fischer/Korioth/Hartmann*, Transport- und Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt, Baden-Baden 2000, S 39ff
- Förtsch, R.* Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei vom 15. 6. 1895 nebst den ergänzenden Vorschriften der Gewerbeordnung und des Handelsgesetzbuchs, Leipzig 1896

Literaturverzeichnis

- Frank, Jörg* Die Ausgestaltung des Frachtrechts durch Vertragsbedingungen in der Rheinschifffahrt, Duisburg 1999
- Fremuth, Fritz/
Thume, Karl-Heinz* (Hrsg) Kommentar zum Transportrecht, §§ 407–475h HGB, CMR, WA und ADSp, Heidelberg 2000
- Geigel, Reinhart* Der Haftpflichtprozeß, 24. Aufl, München 2004
- Göhler, Erich* Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 13. Aufl, München 2002
- Goette, Wulf* Binnenschiffahrtsfrachtrecht, Kommentar zu den transportrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes, München 1995
- Handelsbräuche in der
Binnenschifffahrt* Gutachten des Vorstandes der Schifferbörse und der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Klewe zu Duisburg, 2005
- Herber, Rolf/Piper, Henning* CMR, Internationales Straßentransportrecht, Kommentar, München 1996
- Hoffmann, Bernd v.* Internationales Privatrecht, 8. Aufl, München 2005
- Hofmann, Jörg* Die gerichtliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtssachen, Duisburg 1996
- Holland, Hubert* Das lokale Recht Elsaß-Lothringens – Eine regimerechtliche Analyse, dargestellt unter besonderer Berücksichtigung des französischen Rhein- und Moselschiffahrtsrechts, Duisburg 2003
- Hübner, Christian* Inkrafttreten der CMNI – Auswirkungen für das deutsche Binnenschiffahrtsrecht, Vorträge zum Binnenschiffahrtsrecht, Band 6, Mannheim 2006
- Jauernig, Othmar* (Hrsg) BGB, Kommentar, 12. Aufl, München 2007
- Keidel, Theodor/
Kuntze, Joachim/
Winkler, Karl* Freiwillige Gerichtsbarkeit, Kommentar zum Gesetz über die Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit, 15. Aufl, München 2003
- Koller, Ingo* Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, 5. Aufl, München 2004

- Korioth, Werner* Die Neuregelung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung des gerichtlichen Verteilungsverfahrens, Duisburg 1984
- Korioth, Werner* Der Übergang vom Executionssystem zum Summenhaftungssystem in der Binnenschifffahrt, in: *Herber/Fischer/Korioth/Hartmann*, Transport- und Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt, Baden-Baden 2000, S 61ff
- Korioth, Werner* Haftung und Haftungsausschlüsse des Binnenschiffsfrachtführers im künftigen internationalen Binnenschiffahrtsfrachtrecht, in: *Thume, Karlheinz* (Hrsg), Transport- und Vertriebsrecht 2000, Festschrift für Rolf Herber, Neuwied/Kriftel 1999
- Korioth, Werner* Die Auswirkungen der seerechtlichen Haftungssysteme auf das deutsche Binnenschiffahrtsrecht, in: *Lagoni/Paschke* (Hrsg), Festschrift für Rolf Herber, Hamburg 1999, S 83ff
- Kropholler, Jan* Europäisches Zivilprozeßrecht, Kommentar zu EuGVO, Lugano-Übereinkommen und Europäischem Vollstreckungstitel, 8. Aufl, Frankfurt/M 2005
- Lindeck, A.* Das Binnenschiffahrtsrecht, Erläuterung grundsätzlicher Fragen, Mannheim/Bad Salzig 1954
- Lorenz, Egon* Versicherungsrechtliche Fragen zur großen Haverei in der Binnenschifffahrt, in: *Wüst/Lorenz/Scherner/Müller*, Probleme des Binnenschiffahrtsrechts V, Heidelberg 1988, S 39ff
- Mittelstein, Max* Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, Band 1, Reichsrechtliche Bestimmungen, 2. Aufl, Leipzig 1903
- Mittelstein, Max* Das Recht der Binnenschifffahrt, Leipzig 1918
- Musielak, Hans-Joachim* Kommentar zur Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz, 4. Aufl, München 2004
- Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch* 4.–5. Aufl, München 2003 bis 2007
- Münchener Kommentar zur Zivilprozeßordnung* 2. Aufl, München 2000–2001

Literaturverzeichnis

- Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* Band 7 und 7a (Aktualisierungsband): Viertes Buch, Handelsgeschäfte §§ 407–457, Transportrecht, München 1997 und 2000
- Otte, Karsten* (Hrsg) Binnenschiffahrtsrecht Teil I. Internationale Abkommen und Rechtsakte, Bundesrecht, ausländische Vorschriften, Minfeld 2003
- Otte, Karsten* (Hrsg) Binnenschiffahrtsrecht Teil II, Abkommen der deutschen Bundesländer, Landesgesetze, Landesverordnungen, Minfeld 2005
- Otte, Karsten* „Vorwirkung“ des CMNI durch Vereinbarung in Bedingungswerken – Umsetzung und Auswirkungen, in: *Riedel/Wiese* (Hrsg), Probleme des Binnenschiffahrtsrechts X, Heidelberg 2004, S 53ff
- Palandt* Bürgerliches Gesetzbuch, 66. Aufl, München 2007
- Prause, Fritz* Das Rechts des Schiffskredits unter besonderer Berücksichtigung des Schiffssachenrechts und des Schiffsregisterwesens, 3. Aufl, Berlin/New York 1979
- Prölss/Martin* Versicherungsvertragsgesetz, 27. Aufl, München 2004
- Prütting, Hanns ua* (Hrsg) BGB, Kommentar, 2. Aufl, Neuwied 2007
- Rabe, Dieter* Seehandelsrecht, 4. Aufl, München 2000
- Kommentar der Reichsgerichtsrate* Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgericht und des Bundesgerichtshofs, 64. Lieferung, Anhang I § 630: Bergarbeitsrecht und Anhang II § 630: Das Arbeitsrecht der See- und Binnenschifffahrt, 12. Aufl, Berlin/New York 1990
- Rittmeister, Sabine* Das Seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach neuem Recht, Hamburg 1995
- Schaps/Abraham* Das Seerecht, Band 2, 3. Aufl, Berlin/New York 1962
- Seyffert, Wiebke* Die Haftung des ausführenden Frachtführers im neuen deutschen Frachtrecht, Hamburg 2000
- Soergel* Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Band 10: Einführungsgesetz, 12. Aufl, Stuttgart/Berlin/Köln 1996

- Staudinger* Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetzen und Nebengesetzen, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch/IPR, Internationales Sachenrecht, 13. Aufl, Berlin 1996
- Thomas/Putzo* Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz, den Einführungsgesetzen und Europarechtlichen Vorschriften, 27. Aufl, München 2005
- Thume, Karlheinz* (Hrsg) Kommentar zur CMR, Heidelberg 1994
- Trost, Johannes* Die Reform des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt, in: *Riedel, Eibe* (Hrsg), Rechtsprobleme bei der Havarie von Binnenschiffen, Baden-Baden 2006, S 15ff
- Vartian, Claudine* Füllung der Lücken des CMNI durch einheitliche europäische Vertragsbedingungen? in: *Riedel/Kuhlen/Otte* (Hrsg), Probleme des Binnenschiffahrtsrechts XI, Duisburg 2006, S 37ff
- Vortisch, Otto/
Zschucke, Otto* Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, Berlin 1938¹, 1953² und 1962³
- Vortisch, Otto/
Bemm, Wilfrid* Binnenschiffahrtsrecht, 4. Aufl, Berlin/New York 1991, zit. als Voraufgabe
- v. Waldstein, Thor* Das Verklarungsverfahren im Binnenschiffahrtsrecht, Duisburg 1992
- Wassermeyer, Heinz* Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 4. Aufl, Köln/Berlin/Bonn/München 1971
- Werbke, Axel* Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG), Hamburg 2002
- WESKA Europäischer Schifffahrts- und Hafenkalendar 2007, 74. Ausgabe, Duisburg-Ruhrort 2007
- Wüst, Günther* Die große Haverei auf Hoher See und in der Binnenschifffahrt, in: *Wüst/Lorenz/Scherner/Müller*, Probleme des Binnenschiffahrtsrechts V, Heidelberg 1988, S 1ff
- Wussow, Werner* (Hrsg) Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl, Berlin/Bonn/München 2002

Literaturverzeichnis

Zöller

Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und den Einführungsgesetzen, mit Internationalem Zivilprozeßrecht, EG-Verordnungen, Kostenanmerkungen, 26. Aufl, Köln 2007

1. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG)

vom 15. Juni 1895

(RGBl 1895, 301)

zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes zur Änderung des Ölschadensgesetzes und anderer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften v. 12. 7. 2006 (BGBl. I 1461).

Änderungen des Gesetzes

Übersicht

Lfd. Nr.	Geänderte §§	Art der Änderung	Änderungsgesetz	Datum	Fundstelle
1	72, 110, 131 bis 137 142 62 bis 71 111 bis 130 138 bis 141	aufgehoben aufgehoben umbenannt in 63 bis 72 umbenannt in 110 bis 129 umbenannt in 130 bis 133	Neubekanntmachung des BinSchG	20. 5. 1898 (Inkrafttreten gleichzeitig mit dem BGB am 1. 1. 1900)	RGBl. I S. 369
2	119 bis 129	geändert	Änderungsgesetz	29. 7. 1936	RGBl. I S. 581
3	119 bis 129	aufgehoben und durch die Schiffsregisterordnung vom 19. 12. 1940 (RGBl. I S. 1591) ersetzt	Art. 1 Ziff. 4 einer VO zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken	21. 12. 1940	RGBl. I S. 1609
4	28 Abs. 2, 29 Abs 1, 2, 3, 32, 47 Abs. 2, 48 Abs. 1, 2, 3	geändert	Verordnungen	9. 11. 1940 17. 5. 1943	RGBl. II S. 257 RGBl. I S. 311

Lfd. Nr.	Geänderte §§	Art der Änderung	Änderungsgesetz	Datum	Fundstelle
5	6, 11	geändert	Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen (nach dem Gesetz vom 2. 12. 1952 – GVBl. S. 1051 – auch in Berlin anwendbar)	27. 9. 1952	BGBl. I S. 641
6	20, 25	geändert	erstes Arbeitsrechtsbereinigungsgesetz	14. 8. 1969	BGBl. I S. 1106
7	92, 102	geändert	Seerechtsänderungsgesetz	21. 6. 1972	BGBl. I S. 966
8	3, 4, 92, 117, 118, 131 92a bis 92f	geändert eingefügt	Gesetz zu dem Übereinkommen vom 15. 3. 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes	30. 8. 1972	BGBl. II S. 1005
9	132	aufgehoben	Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch	2. 3. 1974	BGBl. I S. 469
10	Bezeichnung, 29, 30, 48, 49 32	geändert aufgehoben	3. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt	21. 4. 1986	BGBl. I S. 551
11	77, 102 4a	geändert eingefügt	2. Seerechtsänderungsgesetz	25. 7. 1986	BGBl. I S. 1120
12	29, 30, 48	geändert	Tarifaufhebungsgesetz	13. 8. 1993	BGBl. I S. 1489
13	49 32	geändert eingefügt	Änderungsgesetz	26. 4. 1994	BGBl. I S. 886
14	20	geändert	Pflege-Versicherungsgesetz	26. 5. 1994	BGBl. I S. 1014, 1069

Lfd. Nr.	Geänderte §§	Art der Änderung	Änderungsgesetz	Datum	Fundstelle
15	26, 131 27 bis 76	geändert aufgehoben	Transportrechtsreformgesetz	25. 6. 1998	BGBl. I S. 1588, 1602
16	4 bis 8, 19, 77, 79, 97, 102, 104, 107 bis 109, 113 bis 115, 117, 131 5a bis 5m 106, 112	geändert eingefügt aufgehoben	Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt	25. 8. 1998	BGBl. I S. 2489
17	4, 5, 5c, 5e, 5i, 5k, 5m, 93, 102, 116, 117 94 bis 101	geändert aufgehoben	3. Seerechtsänderungs- gesetz	16. 5. 2001	BGBl. I S. 898, 902
18	5l, 93	geändert	Gesetz zur Änderung des Ölschadensgesetzes und anderer schiffahrtsrecht- licher Vorschriften	12. 7. 2006	BGBl. I S. 1461

Erster Abschnitt

Schiffseigner

§ 1 [Schiffseigner]

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

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–2
2. Schiff als Sachbegriff	3–23
3. Schiff als Rechtsbegriff	24–46
4. Schiffseignerbegriff	47–54

1. Allgemeines

Da der Begriff des **Schiffseigners** von zentraler Bedeutung für das Haftungsgefüge des BinSchG ist (vgl insbesondere §§ 2, 3, 4, 5, 5a, 5b, 5c, 6, 7 Abs 3, 15ff, 79 Abs 3, 92, 92b, 92c, 92d, 109 Abs 3, 113, 114, 115, 118 Abs 2), beginnt das Gesetz mit einer Legaldefinition, die an den **Reederbegriff** im Seerecht erinnert („Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes“, § 484 HGB), mit ihm aber nicht identisch ist (s Rn 10).

Dabei ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 1, insbesondere aber auch aus dem Vergleich mit § 2 Abs 1 Halbs 1, daß prägend für den binnenschifffahrtsrechtlichen Schiffseignerbegriff nicht das sachen- bzw registerrechtliche Faktum der Eigentümerstellung als solches ist, sondern die tatsächliche **Verwendung** eines **Binnenschiffes** zu **Schiffahrtzwecken** auf **Binnenwasserstraßen** durch den Eigentümer. Demgemäß kommt der Klärung dieser Definitionselemente, wie sie Gesetzgebung und Rspr vorgenommen haben, für die Anwendung des BinSchG maßgebende Bedeutung zu.

2. Schiff als Sachbegriff

- 3 a) Die Versuche, das **Schiff** im Sinne des BinSchG in einem bündigen Satz zu definieren, können nicht immer als zielführend bezeichnet werden und erinnern nicht selten an die berühmtgewordene Eisenbahndefinition des Reichsgerichtes¹. So wollte die amtliche Begründung des BinSchG 1894 als Schiffe subsumiert wissen „alle Fahrzeuge ..., welche zur Schifffahrt verwendet und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen. Gewöhnliche Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen bemüht zu werden pflegen, fallen nicht unter das Gesetz.“²
- 4 Diese wenig konturenreiche Formel hat der BGH dann dahingehend zu präzisieren versucht, daß unter einem Schiff „jedes schwimmfähige, mit einem Hohlkörper versehene Fahrzeug von nicht ganz unbedeutender Größe zu verstehen (sei), dessen Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß es auf dem Wasser bewegt wird.“³ Diese sogenannte **Hohlkörperdefinition** ist insofern zu ergänzen, daß der Schiffszweck sich nicht in der bloßen „Bewegung auf dem Wasser“ erschöpft, sondern ein Schiff als Nutzfahrzeug dadurch gekennzeichnet wird, daß Personen und/oder Güter mit dem Schiff von A nach B befördert werden.

b) Ausgehend von diesem Definitionsversuch sind somit für die Bestimmung des **einheitlichen Schiffsbegriffs** (§ 92 Rn 5) des BinSchG wesentlich:

aa) Schwimmfähiger Hohlkörper

- 5 Dieses Schiffsmerkmal, das vor allem für die frühere und mit dem Wegfall des Flößeigesetzes im Jahr 1998 endgültig irrelevante **Abgrenzung zum Floß** entwickelt wurde, dürfte heute nur in den seltensten Fällen streitig werden. Auf einen bestimmten nautischen Zuschnitt des Hohlkörpers kommt es nicht an, so daß auch Transportzwecken gewidmete **schwimmende Flüssigkeitsbehälter** oder **Hebeprähme** als Schiff im Sinne von § 1 anzusehen sind.⁴

bb) Fahrzeuggröße

- 6 Von dem Schiffsbegriff des BinSchG erfaßt werden nicht nur die heute in einer Länge von bis zu 135m und einer Tonnage von über 4.000 t eingesetzten Fahrzeuge der Berufsschifffahrt, sondern auch Kleinfahrzeuge (vgl §§ 4 Abs 5, 92 Abs 3 S 1). Vom Haftungsregime des Gesetzes ausgenommen werden sollen lediglich Fahrzeuge mit einer völlig unbedeutenden Größe. Demgemäß hat bereits die amtliche Begründung

1 RGZ 1, 247, 252.

2 Begr BinSchG, 312.

3 BGH NJW 1952, 1135 = LM § 4 BinSchG Nr 3.

4 RGZ 55, 320.

zum BinSchG⁵ idR mit Muskelkraft betriebene **Nachen, Gondeln** bzw. „gewöhnliche Boote“ vom Anwendungsbereich des § 1 ausgenommen. Hierzu wird man auch **Ruder- und Padelboote, Tretboote** sowie kleinere unmotorisierte **Beiboote, Schlauchboote** bzw. **Segelboote** zu rechnen haben. Dagegen wurde ein **Jollenkreuzer** mit 20 m² Segelfläche⁶ bzw. ein **Schärenkreuzer** mit 30 m² Segelfläche⁷ ebenso als Schiff im Sinne von § 1 eingeordnet wie eine mit einem Außenbordmotor ausgestattete **Pontonfähre** von 12 t Tragfähigkeit,⁸ ebenso ein 23,8 m langer **Stelzenponton**⁹ sowie ein 33 m langer **Baggerponton**.¹⁰ Wann die Schwelle von der zu vernachlässigenden Bootsklasse zu einer **nicht ganz unbedeutenden Größe**¹¹ im Einzelfall überschritten wird, ist streitig.¹²

cc) *Gefährdungspotential*

Allein die Bezeichnung „Boot“ oder „Schiff“ taugt als Unterscheidungskriterium nicht.¹³ Vielmehr ist gerade wegen des engen Zusammenhangs zwischen § 1 und der Haftungsnorm des § 3 auf das von dem jeweiligen Fahrzeug ausgehende **Gefährdungspotential**, insbesondere in bezug auf **Motorisierung**¹⁴ und **Geschwindigkeit**, abzustellen.¹⁵ Die **technische Zulassung** des Binnenschiffs zum Verkehr (§§ 4, 5 BinSchUO) und die damit verbundene Ausstellung eines **Schiffsattests** durch die Schiffsuntersuchungskommission (SUK) (§ 6 BinSchUO) sind zwar die Regel, konstituierend für den Schiffsbegriff sind Zulassung und Attest jedoch nicht.

Ein mit einem 55 PS Motor ausgestattetes, 8 m langes und 2,35 m breites **Proviantboot**¹⁶ zählt ebenso als Schiff iSv § 1 wie ein **Werkstattschiff**.¹⁷ Vor allem aber unterfällt die unverändert wachsende Zahl **motorisierter Sportboote**,¹⁸ Wassersportgeräte wie etwa **Jet-Bikes, Windsurfbretter**¹⁹ sowie **Segelyachten** auch dann dem

⁵ Begr BinSchG, 312.

⁶ BGH NJW 1972, 538 = VersR 1972, 246 = NJW 1972, 538 = BGHZ 57, 309.

⁷ OLG Köln VersR 2002, 1534, 1535.

⁸ OLG Karlsruhe ZfB 1992, SaS 1382.

⁹ OLG Karlsruhe VersR 1999, 385 = ZfB 1998, SaS 1712 = TranspR 1999, 304.

¹⁰ OLG Hamm VersR 1998, 1133.

¹¹ BGH NJW 1952, 64, 1135; 1972, 538.

¹² Vgl auch § 1.02 Nr. 1a RhSchUO: „Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr“.

¹³ BGH NJW 1972, 538, 539.

¹⁴ OVG Hamburg ZfB 1979, 191, 192.

¹⁵ BGH NJW 1972, 538; 1974, 470.

¹⁶ BGH VersR 1960, 305, 307; BGH NJW 1958, 457.

¹⁷ BFH BStBl 1955 III, 358.

¹⁸ Vgl dazu die gesetzliche Definition des Sportbootes in § 1.01 Nr 9 BinSchStro: „Ein Wasserfahrzeug, das für Sport- oder Erholungszwecke verwendet wird.“ bzw. in § 1 Nr 2 Sportbootführerscheinverordnung – Binnen vom 22. 3. 1989, BGBl I S 536, 1102: „Sportboote (sind) von ihren Bootsführern nicht gewerbsmäßig, gewöhnlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendete Fahrzeuge von weniger als 15 m² Wasserverdrängung ausgenommen Fahrzeuge, die durch Muskelkraft oder nur hilfsweise mit einem Treibsegl von höchstens 3 m² Fläche fortbewegt werden.“

¹⁹ KG ZfB 1981, 380; BayVerfGH BayVBl 1979, 335.

Schiffsbegriff des § 1,²⁰ wenn deren Eignern nach dem ausdrücklichen Wortlaut von § 4 Abs 1 die Möglichkeit, im Havariefall ihre Haftung summenmäßig zu begrenzen, nicht zusteht (§ 4 Rn 20ff).

dd) Verwendung zu Schiffahrtszwecken

- 9 Das Fahrzeug muß zunächst fähig und dazu bestimmt sein, sich nur auf dem Wasser fortzubewegen. Daher zählen **Wasserflugzeuge** und **Luftkissenfahrzeuge**, die – im Gegensatz zu einem **Tragflächenboot**²¹ – nur gelegentlich auf dem Wasser bewegt werden, nicht als Schiffe iSv § 1.
- 10 Im Gegensatz zu dem **Reederbegriff** des Seerechts, bei dem das **Erwerbsmotiv** Tatbestandsmerkmal für den Reeder ist („eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes“, § 484 HGB; vgl aber Einschränkung für die Haftungsvorschriften gemäß Art 7 Abs 1 EGHGB), können in der Binnenschifffahrt auch nicht kommerziell betriebene Schiffe²² „zur Schiffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern“ von dem Schiffseigner verwendet werden (§ 1).²³
- 11 In diesem Zusammenhang stehen heute im Vordergrund insbesondere die **Sportboote** (Rn 8), deren Verwender Schiffseigner iSv § 1 sind.²⁴ Gleichwohl wird die Binnenschifffahrt überwiegend bestimmt von dem Bild des Berufsschiffes, das als **Nutzfahrzeug** der Beförderung von Gütern oder – im Bereich der **Fahrgastschifffahrt** – von Personen dient. Auch wenn bei eingetragenen Binnenschiffen (§ 1 Schiffsrechtgesetz) die **Gewinnerzielungsabsicht** des Eigners steuerlich als der Regelfall angesehen wird (§§ 2 GewStG, 5 GewStDV), ist diese Eignerabsicht für den Schiffsbegriff nicht bestimmend. Maßgeblich ist vielmehr die **Verwendung zur Schiffahrt**, so daß die Rspr **Wahrschauflöße**²⁵ ebensowenig wie **Wohn- und Lagerschiffe** sowie **Gaststätten- bzw Theater-, Messe- und Ausstellungsschiffe**, sofern sie dauerhaft an Land, insbesondere mittels Schorbäumen, festgemacht sind,²⁶ als Schiffe im Sinne des Gesetzes angesehen hat.
- 12 Maßgeblich ist grunds der regelmäßige und dauerhafte Verwendungszweck.²⁷ Gleichwohl werden auch Schiffe, die nur vorübergehend als **Hotel- oder Lagerschiff** eingesetzt werden, unverändert § 1 zugeordnet.²⁸ **Badeanstalten** am Strom, bei de-

20 BGH NJW 1952, 64 = BGHZ 3, 34, 43; 62, 146; BGH NJW 1972, 538; KG VersR 1974, 564; Klein VersR 1978, 197.

21 OLG Karlsruhe TranspR 2003, 245 = VersR 2003, 752.

22 OLG Köln VersR 2002, 1534, 1535.

23 RGZ 51, 324; BGH NJW 1952, 1135; BGHZ 3, 34.

24 Arg § 4 Abs 1; BGH ZfB 1960, 104; BGHZ 35, 150 = NJW 1961, 1526; BGH VersR 1972, 456; BGH NJW 1974, 1654.

25 ZKR Urt v 3. 5. 1993 (Az 277 Z 2/93).

26 OVG Hamburg ZfB 1979, 191; OLG Karlsruhe ZfB 1992, SaS 1382.

27 BGHZ 25, 244.

28 OLG Karlsruhe ZfB 1992, SaS 1382.

nen der Schwimmbereich durch schwimmende Pontons eingegrenzt wird, können dagegen wegen fehlenden Schifffahrtzweckes ebensowenig zu den Schiffen gezählt werden wie **Schwimmdocks**.²⁹

Bewegliche Schiffsbrücken sind keine Schiffe, stehen diesen aber im Falle von Schiffs-kollisionen gleich (§ 92 Abs 3 S 2). Dagegen unterfallen **Schwimmkräne, Schwimmbagger bzw Elevatoren** unmittelbar dem Schiffsbegriff nach § 1 (s auch § 5e Abs 1 Nr 4).³⁰ Dies gilt ebenso für **Schuten** und **Leichter**,³¹ wobei die **gewerbliche Nutzung** in diesen Fällen zwar die Regel, für den Schiffsbegriff aber nicht konstituierend ist.³² Auch eine **Leerfahrt** eines grundsätzlich dem Binnenschifffahrts-transport gewidmeten Fahrzeugs ändert nichts am Vorliegen eines Schiffes iSv § 1.

Bei **Fähren** ist zu differenzieren: für **frei schwimmende** Fähren gilt § 1 ebenso wie das sonstige BinSchG, **nicht frei fahrende** Fähren unterfallen dagegen nicht dem Schiffsbegriff, das BinSchG ist insoweit mit wenigen Ausnahmen (§ 131 Rn 10) nicht anwendbar (§ 131 Abs 4).³³

Wasserschutzpolizeiboote, Feuerlöschboote sowie Fahrzeuge der Wasserstraßenverwaltung und des **Zolls**, die auf Binnenwasserstraßen eingesetzt werden, unterfallen als „andere Schiffe“ iSv § 5e I Nr 1 (§ 5e Rn 3) dem Schiffsbegriff des § 1, wobei für diese Fahrzeuge die Registerpflicht gemäß § 10 Abs 3 SchRegO entfällt.

ee) Einsatz auf Binnengewässern

Die **Binnengewässer** umfassen die gesamten **Binnenwasserstraßen**, also sowohl die natürlichen Ströme, Flüsse, Wasserläufe und Seen, als auch die künstlichen Wasserwege, die Kanäle. Die Erwähnung der Flüsse erfolgt in § 1 nur beispielhaft, wie sich aus dem Hinweis auf die sonstigen Binnengewässer ergibt (s auch § 26, wo nur von „Binnengewässern“ gesprochen wird). Unerheblich ist, wer **Eigentümer** der Binnengewässer ist, so daß das BinSchG auch Anwendung findet auf private Gewässer, auf denen Schifffahrt stattfindet.³⁴ Zur (teilweisen) Einschränkung des sachlichen Geltungsbereichs der BinSchG s § 131 Rn 1ff.

Wegen der seit 1998 einheitlichen Geltung der Summenhaftung sowohl im Seerecht als auch im Binnenschifffahrtsrecht hat die früher wichtige Abgrenzung zwischen einerseits der Schifffahrt auf See und andererseits der Schifffahrt auf Binnengewässern an Bedeutung verloren. Entscheidend ist, ob das Fahrzeug zur Fahrt auf **Binnenwas-**

²⁹ RGZ 86, 424.

³⁰ OLG Köln Urt v 9. 5. 1969 (Az 3 U 191/68); RGZ 51, 334; BGHZ 76, 201 = VersR 1980, 546 = NJW 1980, 1747; BGH VersR 1978, 712.

³¹ RGZ 51, 334; 64, 21; 78, 178.

³² BGH NJW 1972, 538, 539.

³³ S § 131 Rn 1ff, 9ff.

³⁴ RG JW 1900, 351 Nr 27.

ser- oder Seewasserstraßen bestimmt ist.³⁵ Nach § 1 FlaggenrechtsVO³⁶ verläuft die Grenze zwischen der Seewasser- und der Binnenwasserstraße entlang der Festland- und Inselküstenlinie, entlang der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen sowie entlang der Verbindungslinie der Molenköpfe bei Küstenhäfen bzw der äußeren Uferausläufer von nicht zu den Binnenwasserstraßen zählenden Flüssen. Die **seewärtige Begrenzung** der Binnenwasserstraßen Eider, Elbe, Ems,³⁷ Trave und Weser ergibt sich dabei aus dem als Anlage 2 zu § 1 Abs 1 Nr 1 BWaStrG³⁸ veröffentlichten Verzeichnis der Binnenwasserstraßen des Bundes. Hilfsweise ist auf die in seemännischen Kreisen herrschende Anschauung abzustellen.³⁹

- 18** Ob das Schiff in das Binnenschiffs- oder Seeschiffsregister eingetragen ist (§§ 3 SchRegO, 1 SchRG), ist nicht allein ausschlaggebend, kann aber eine entsprechende Zuordnung indizieren. Ist ein Fahrzeug für beide Gebiete einsatzfähig, kommt es auf seine **Bestimmung und regelmäßige Verwendung** an.⁴⁰ In Zweifelsfällen, etwa bei einem **Küstenmotorschiff**, entscheidet über die haftungsrechtliche Einordnung der jeweilige Reiseverlauf bzw Havarieort.⁴¹ Für die **Unterscheidung Seeschiff – Binnenschiff** nicht maßgeblich ist, ob die zugrunde liegenden Frachtverträge die Anwendung von See- oder Binnenschiffahrtsrecht vorsehen.⁴² Wird indes ein Seeschiff im Rahmen einer **Überführungsfahrt der Werft** auf einer Binnenwasserstraße zur Abnahme an einen Seeplatz verschleppt, ist das Schiff nicht iSv § 1 zur Schifffahrt auf einem Binnengewässer bestimmt. Unabhängig von der verkehrsrechtlichen Geltung der BinSchStrO für diese Verschleppung kommt daher i ü, insbesondere haftungsrechtlich, Seerecht zur Anwendung.⁴³
- 19** Das gleiche gilt, soweit sich bei der **Beladung** eines Binnenschiffes **ex Seeschiff** in einem Seehafen eine Havarie ereignet.⁴⁴ Dagegen findet Binnenschiffahrtsrecht für die Haftung eines **Lotsen** Anwendung, der ein Seeschiff auf einer Binnenwasserstraße als Hilfsschiffsführer überführt.⁴⁵

35 Zur Abgrenzung vgl § 1 BWaStrG sowie BGH VersR 1978, 712 = ZfB 1978, 394; BGHZ 26, 201; OLG Celle VersR 1990, 1297; RGZ 102, 45; HansOLG VersR 1960, 412.

36 FlaggenrechtsVO v 4. 7. 1960 BGBl I 1389, geändert durch VO v 26. 10. 1994 BGBl I 3176.

37 Zu den Grenzen des Fahrwassers auf der Unterems s BGH ZfB 1978, 93.

38 BWaStrG v 2. 4. 1968 BGBl I 173, neugefaßt durch Bekanntmachung v 4. 11. 1998 BGBl I 3294, zuletzt geändert durch Gesetz v 18. 6. 2002 BGBl I 1914.

39 RGZ 13, 68, 72f; 102, 45; BGHZ 76, 201, 204.

40 Vgl Art 7 EGHGB „Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt“; BGHZ 25, 244.

41 BGH VersR 1980, 546; LG Hamburg VersR 1981, 729.

42 OLG Celle VersR 1990, 1297; BGHZ 25, 244; BGH VersR 1976, 203.

43 BGHZ 25, 244, 246.

44 OLG Hamburg VersR 1985, 58.

45 OLG Hamburg TranspR 1996, 33; zur begrenzten Lotsenhaftung analog § 21 SeelotsG vgl BGH ZfB 1989, SaS 1256.

c) Beginn und Ende der Schiffseigenschaft

Ein **Schiffsbauwerk** ist noch kein Schiff, weil ihm in der Regel die Schwimmfähigkeit (§ 740 HGB Rn 5), jedenfalls die Zweckbestimmung zur Beförderung von Personen und/oder Gütern fehlt. Ähnliches gilt für den noch unausgerüsteten **Schiffskörper** nach dem Stapellauf. Erst mit der endgültigen Fertigstellung und der Überprüfung des Schiffsgefäßes durch Klassifikationsgesellschaft bzw Schiffsunter-suchungskommission erfährt das Fahrzeug die Widmung zur Personen- und/oder Güterbeförderung und damit die rechtliche Qualifikation als Schiff iSv § 1 (arg §§ 72 SchRegO, 81 SchRG). **20**

Der nur **vorübergehende Verlust einzelner Schiffsmerkmale** (zeitweilige Außer-dienststellung, Werftaufenthalt, vorübergehender Einsatz als Hotel- oder Ausstel-lungsschiff) ändert nichts an der Schiffseigenschaft.⁴⁶ Ebenso wenig schädlich ist der Umstand, daß das Fahrzeug außerhalb seiner Einsatzzeit an Land gelagert (Sport-boote) oder in seine Einzelteile (Pontonfähre) zerlegt wird.⁴⁷ **21**

d) Schiffswracks

Ist das Wrack zwar gesunken, aber noch (wirtschaftlich) bergungs- und reparaturfä-hig (vgl §§ 479, 873 HGB; s § 5j Rn 2), besteht die Schiffseigenschaft iSv § 1 fort, so-lange der Schiffseigner sein Eigentum nicht aufgibt (bei eingetragenen Schiffen: gem § 7 Abs 1 SchRG; iü gem § 959 BGB).⁴⁸ Im Falle eines Schiffszusammenstoßes iSv § 92 ist das Fahrzeug vor seiner Bergung zunächst kein Schiff mehr.⁴⁹ Auch an gesunken-ten Schiffen wirken grundsätzlich bestehende Schiffsgläubigerrechte fort.⁵⁰ **22**

Ist das Fahrzeug indes nicht mehr (wirtschaftlich) bergungs- und/oder reparaturfä-hig, geht die Schiffseigenschaft gemäß § 1 verloren.⁵¹ Soweit ein Schiff aus Alters-gründen oder im Zuge einer Abwrackaktion abgewrackt,⁵² also das Schiffskasko (Rn 26) eingeschmolzen wird, verliert es seine Schiffseigenschaft mit dem Ende der Schwimmfähigkeit.⁵³ **23**

3. Schiff als Rechtsbegriff

a) Das Binnenschiff ist eine **bewegliche Sache** iSv § 90 BGB, so daß grundsätzlich **24**
allgemeines Schuld- und Sachenrecht zur Anwendung kommt. Für nicht im Schiffs-

⁴⁶ OLG Karlsruhe ZfB 1992, SaS 1382.

⁴⁷ OLG Karlsruhe ZfB 1992, SaS 1382.

⁴⁸ OLG Köln ZfB 2006, Heft Nr 12, S 47.

⁴⁹ BGHLM § 4 BinSchG Nr 3.

⁵⁰ BGH NJW 1952, 1135.

⁵¹ RGZ 95, 228.

⁵² Zu dem Begriff der Abwrackung s AG Duisburg-Ruhrort ZfB 1979, 380.

⁵³ OVG Hamburg ZfB 1979, 191.

register eingetragene Schiffe gilt dies uneingeschränkt. Soweit das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist (§§ 1 SchRG, 9ff SchRegO), werden die fahrnisrechtlichen Vorschriften sowie das Zwangsvollstreckungsrecht weitgehend durch dem Grundstücksrecht ähnliche registerrechtliche Regelungen ersetzt.⁵⁴ Te gilt folgendes:

- 25 aa)** Für zu registrierende Schiffe sind bei dessen Anmeldung zum Schiffsregister bestimmte Angaben zu machen, insbesondere zu dem – nach §§ 3, 4 MarkenG schutzfähigen⁵⁵ – **Namen** des Schiffes (§ 12 Nr 1 SchRegO) sowie dessen **Heimatort** (§§ 12 Nr 3 SchRegO, 6 BinSchG; s § 6 Rn 1ff).
- 26 bb) Wesentliche Bestandteile** eines Schiffes, insbesondere Kasko (von spanisch: casco = Schiffsrumpf), Herft, Strau, Planken, Platten, Spanten, Schrauben, Steuerhaus, Schiffskräne, Schiffsschraube, Lukendach, Ankerwinden, Heizschlangen im Rohrsystem von Tankschiffen, etc können nicht Gegenstand besonderer Rechte sein (§ 93 BGB). Der **Schiffsmotor** zählt jedenfalls, wie der Name schon sagt, bei einem Motorschiff zu einem wesentlichen Bestandteil, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen serienmäßig hergestellten Motor handelt oder ob etwa ein späterer Ausbau (wirtschaftlich) möglich ist.⁵⁶
- 27 cc)** Alle übrigen dem Zweck des Schiffsbetriebes dienenden Sachen wie Anker, Trossen, Ketten, Drähte, Beiboote, abmontierbare Sprechfunkgeräte, und ähnliches sind **Zubehör** und damit sonderrechtsfähig (§ 97 BGB). Auf das gesamte Zubehör erstrecken sich auch die Schiffsgläubigerrechte (§ 103 Abs 1; §§ 103–105 Rn 7). Die Schiffshypothek bei einem eingetragenen Schiff erstreckt sich indes nur auf das Zubehör, das dem Schiffseigentümer gehört (§ 31 SchRG).
- 28 dd)** Die **Effekten** der Schiffsbesatzung, also dem persönlichen Gebrauch dienende Sachen wie Kleidung, Wohnungseinrichtung, Unterhaltungsgeräte uä, sind kein Schiffszubehör. **Bunkervorräte** oder **Container** sind weder wesentliche Bestandteile, noch Zubehör eines Binnenschiffs.
- 29 ee)** Wird das Recht zum Schiffsbesitz (§ 854 BGB) entzogen oder durch verbotene Eigenmacht (§ 858 BGB) gestört, so hat der Schiffsbesitzer **Ansprüche auf Wiedereinräumung des Besitzes** bzw **Unterlassung der Störung** (§§ 861, 862 BGB).
- 30 ff)** Der Schiffseigentümer kann, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen, mit seinem Schiff **nach Belieben verfahren** und andere von jeder Einwirkung ausschließen (§ 903 BGB).

⁵⁴ BGH NJW 1958, 357.

⁵⁵ *Deutsch* TranspR 2000, 113.

⁵⁶ BGHZ 10, 171, 176; 18, 226, 26, 225; BGH VersR 1960, 305, 307; BGH NJW 1958, 457 = ZfB 1958, Heft 2, S 63; RGZ 152, 91, 98 = JW 1936, 3177 Nr 2; RGZ 62, 406; 152, 22 = JW 1936, 1123 Nr 1; OLG Hamm ZfB 1992, SaS 1360; OLG Köln JW 1936, 466 Nr 31.

gg) Die **Aufgabe des Eigentums** regelt sich bei nicht eingetragenen Schiffen nach § 959 BGB, bei registrierten Schiffen nach § 7 Abs 1 SchRG. **31**

hh) Das **Recht zur Aneignung** eines **herrenlosen Schiffes** steht bei nicht eingetragenen Schiffen dem Finder (§ 973 BGB), bei eingetragenen Schiffen ausschließlich dem Bund zu (§ 7 Abs 2 SchRG). **32**

ii) Soweit der Besitzer des Schiffes kein Recht zum Besitz hat (§ 986 BGB), hat der Eigentümer einen **Herausgabeanspruch** gegen den Besitzer (§ 985 BGB). **33**

kk) Gegenüber einem Störer, der das Eigentumsrecht anders als durch Besitzentziehung oder Besitzstörung (§§ 861, 862 BGB, s Rn 29) beeinträchtigt, steht dem Eigentümer ein **Beseitigungs- und Unterlassungsanspruch** zu (§ 1004 BGB). **34**

ll) Die **schuldrechtliche Veräußerung** eines Binnenschiffs einschließlich der Gewährleistung erfolgt nach §§ 433ff BGB, wobei für eingetragene Binnenschiffe Grundstückskaufrecht, insb §§ 435 S 2, 436, 438 Abs 1 Nr 1, 442 Abs 2 u 448 Abs 2 BGB Anwendung findet (§ 452 BGB).⁵⁷ Eine **notarielle Beurkundung** des Kaufvertrages (§ 128 BGB) ist ebensowenig erforderlich wie die **Schriftform** (§ 126 BGB).⁵⁸ Für das **Zustimmungserfordernis** des Ehegatten zu einem Kaufvertrag über ein Binnenschiff gem §§ 1365, 1366 BGB ist nicht nur erforderlich, daß der Kaufgegenstand das gesamte Vermögen des Verkäufers darstellt; Voraussetzung ist daneben, daß dieser Umstand für den Käufer erkennbar war.⁵⁹ Zur rechtlichen Bedeutung eines *letter of intent* beim Binnenschiffverkehrsverkauf vgl BFH ZfB 1980, 58. **35**

b) Für die **Übertragung des Eigentums** ist zu differenzieren:

Nicht eingetragene Binnenschiffe

aa) Die **Eigentumsübertragung** erfolgt durch Einigung und Übergabe (§ 929 BGB). Ein gutgläubiger **Erwerb vom Nichtberechtigten** ist, vorbehaltlich abhanden gekommener Schiffe (§ 935 BGB), möglich (§ 932 BGB).⁶⁰ §§ 929a, 932a sind als *leges speciales* für Seeschiffe auf Binnenschiffe unanwendbar. Eine notarielle Beurkundung der Einigung ist nicht erforderlich. **36**

Eingetragene Binnenschiffe

bb) Die Eigentumsübertragung erfolgt durch **Einigung und Eintragung in das Binnenschiffsregister** (§ 3 Abs 1 SchRG). Die Einigung über den Eigentumsübergang bedarf keiner Form.⁶¹ Da sie aber vor der Eintragung in das Binnenschiffsregi- **37**

⁵⁷ LG Hannover Urt v 29. 5. 2007 (Az 24 O 14/07).

⁵⁸ LG Osnabrück ZfB 1991, SaS 1340.

⁵⁹ LG Osnabrück ZfB 1991, SaS 1340.

⁶⁰ OLG Brandenburg OLG R 2004, 89.

⁶¹ *Lechner* TranspR 2006, 440, 442.

ster nur unter der Voraussetzung des § 3 Abs 2 SchRG bindend ist und iü die Einigung dem Schiffsregister in öffentlich beglaubigter Form nachzuweisen ist (§§ 30, 37 SchRegO), ist die **notarielle Beurkundung** der Einigung die Regel.

- 38 cc)** Für die Eigentumsübertragung von **Schiffsbauwerken** von Binnenschiffen gilt § 3 SchRG entsprechend (§§ 76, 78 SchRG); das gleiche gilt für **Wracks** von Binnenschiffen.⁶² Soweit das Binnenschiff ins Ausland verkauft wird, ist es im Register zu löschen (§§ 17, 20 SchRegO).
- 39 dd)** Der **gutgläubige Erwerb** eingetragener Binnenschiffe richtet sich – analog § 892 BGB – nach §§ 16ff SchRG. Dies gilt auch dann, wenn das veräußerte Binnenschiff im Seeschiffsregister eingetragen ist.⁶³ Die Vermutung, daß Schiffseigentümer ist, wer als solcher im Schiffsregister eingetragen ist (§ 15 SchRG), kann dadurch entkräftet werden, daß die von dem eingetragenen Berechtigten behaupteten Erwerbsgründe durch Vollbeweis widerlegt werden.⁶⁴
- 40 ee)** Die **Ersitzung** eines Binnenschiffs erfolgt bei nicht eingetragenen Schiffen nach §§ 937ff BGB, bei eingetragenen Schiffen durch die § 900 Abs 1 BGB (Tabularersatzung) nachgebildete **Registerersatzung** gemäß § 5 SchRG.
- c) Ebenso zu differenzieren ist bei der **Zwangsvollstreckung in Binnenschiffe**:
- 41 aa)** Bei **nicht eingetragenen Binnenschiffen** erfolgt die **Pfändung** gemäß §§ 803ff ZPO, der die **öffentliche Versteigerung** gemäß § 814 ZPO nachfolgt.
- 42 bb)** Bei **eingetragenen Binnenschiffen** erfolgt die **Zwangsversteigerung** und die Eintragung einer **Schiffshypothek** gemäß §§ 162ff ZVG, 864, 870a ZPO; eine **Zwangsverwaltung** (§§ 146ff ZVG) von Binnenschiffen ist ausgeschlossen (vgl Wortlaut § 162 ZVG: „Zwangsversteigerung eines ... Schiffs“).
- 43 cc)** Besonderheiten gelten für die Befriedigung von **Schiffsgläubigern** aus dem Schiff gemäß §§ 102ff, die sowohl für eingetragene, als auch für nicht eingetragene Binnenschiffe in Betracht kommt (vgl dazu ie §§ 103–105 Rn 3ff).
- 44 dd)** Binnenschiffe unterliegen als **Wasserfahrzeuge** im Sinne des **Internationalen Privatrechts** dem Recht des Herkunftsstaats. Das ist „der Staat der Registereintragung, sonst des ... Heimorts“ (Art 45 Abs 1 Nr 2 EGBGB).⁶⁵ Zum Begriff des Heimorts vgl § 6 Rn 4f. **Schiffsbauwerke** werden von Art 45 Abs 1 Nr 2 EGBGB nicht erfaßt, für sie gilt das Recht des Lageortes (*lex rei sitae*, Art 43 EGBGB).
- 45** Nicht maßgeblich ist die nach Art 45 EGBGB anwendbare Rechtsordnung dann, wenn zu einer anderen Rechtsordnung eine **wesentlich engere Verbindung** besteht

⁶² OLG Hamburg VRS 1, 137; vgl auch Brauer MDR 1956, 67.

⁶³ BGH MDR 1990, 1095 = ZfB 1990, SaS 1300, 1301.

⁶⁴ BGH VersR 1957, 16 = DB 1956, 1107.

⁶⁵ BGH NJW 1995, 2097; BGH RIW 2000, 700.

(Art 46 EGBGB). Dies ist etwa bei eingetragenen Binnenschiffen denkbar, die über einen längeren Zeitraum jenseits des Registerortes eingesetzt werden. Bei nicht eingetragenen Wasserfahrzeugen ist ein Auseinanderfallen zwischen dem – durch tatsächliche Verhältnisse, nicht etwa die „Papierlage“ bestimmten Verhältnisse begründeten (s § 6 Rn 4f) – Heimatort (§ 6) gemäß Art 45 Abs 1 Nr 2 EGBGB und dem „Näheort“ gemäß Art 46 EGBGB nicht möglich.

e) Die an Bord eines Binnenschiffes eingerichteten Wohnungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder unterliegen dem grundrechtlichen Schutz der **Unverletzlichkeit der Wohnung** (Art 13 Abs 1 GG), so daß Durchsuchungen grundsätzlich einer richterlichen Anordnung bedürfen.⁶⁶ **46**

4. Schiffseignerbegriff

a) **Schiffseigner** iS des § 1 ist nur derjenige Eigentümer eines Schiffes, der das zur Binnenschifffahrt bestimmte Fahrzeug zu Schifffahrtzwecken verwendet, gleichviel, ob der Eigentümer selbst an Bord ist und/oder gleichzeitig als Schiffsführer fungiert (sog **Schiffseigner – Schiffsführer**) oder ob er den Schiffsbetrieb von Land aus organisiert. Der Nichteigentümer, der das Binnenschiff eines anderen zu gleichen Zwecken nutzt, ist sog **Ausrüster** im Sinne von § 2 Abs 1 und wird in dieser Vorschrift dem Schiffseigner nach § 1 gleichgestellt (§ 2 Rn 1). **47**

Soweit ein Schiffseigner oder Ausrüster mit einem oder mehreren, aber „idR mit nicht mehr als drei Binnenschiffen“ die Schifffahrt betreibt, spricht man von einem **Partikulier** (vgl die frühere Legaldefinition des aufgehobenen § 13 Binnenschiffsverkehrsgesetzes).⁶⁷ **48**

Die Person des **Schiffseigentümers** kann daher, muß aber nicht mit derjenigen des Schiffseigners identisch sein. Demgemäß sind die überwiegend **haftungsrechtlichen Vorschriften für den Schiffseigner im BinSchG** (s Rn 1) streng von den **sachen- bzw registerrechtlichen Vorschriften für den Schiffseigentümer** (vgl insbesondere §§ 2, 78, 111 sowie §§ 10, 12 Nr 6, 18 Abs 1 SchRegO sowie §§ 2ff SchRG) zu unterscheiden. **49**

b) Das BinSchG stellt an die Person des Schiffseigners keine besonderen **Anforderungen**. Daher können zunächst alle natürlichen und juristischen Personen, sei es des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts, Schiffseigner sein. **50**

Formelle Voraussetzung für die Stellung als Schiffseigner ist ebenso wie für die Schiffseigentümerstellung die **Rechtsfähigkeit** iSv § 1 BGB. Eine **Geschäftsfähigkeit** des Schiffseigners iSv §§ 104ff BGB ist grundsätzlich nicht erforderlich, aller- **51**

⁶⁶ FG Hamburg Urt v 14. 3. 1985 (Az IV 93/83 S-M).

⁶⁷ AG Bremen ZfB 1979, 102.

dings setzt die wirksame Verwendung eines Binnenschiffes dann voraus, daß der geschäftsunfähige (§ 104 BGB), minderjährige (§ 106 BGB) bzw betreute (§ 1896 BGB) Schiffseigner bei seinen Rechtshandlungen im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb wirksam vertreten wird (§§ 164ff, 1626, 1629, 1793, 1902 BGB), eine **Minderjährigengeschäftsfähigkeit** nach § 112 BGB kommt nicht in Betracht, da ein Minderjähriger die für die Leitung eines selbständigen Schiffahrtbetriebes erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse nicht besitzt.⁶⁸

- 52 c)** Ebenso wie das Gesetz sachenrechtlich vorsieht, daß es mehrere **Miteigentümer eines Binnenschiffes** gibt (§ 111), deren einzelne Anteile bei der Anmeldung des Schiffes im Schiffsregister anzugeben sind (§ 12 Nr 6 SchRegO), sind – vergleichbar den **Mitreedern** oder **Partenreedern** im Seerecht (§ 490 HGB)⁶⁹ – **Mitschiffseigner** denkbar, bei denen die Verwendung eines Binnenschiffes von mehreren (juristischen oder natürlichen) Personen gemeinschaftlich betrieben wird.⁷⁰
- 53 d)** Ob der Schiffseigner **Kaufmann** ist, bemißt sich ausschließlich nach dem Handelsgewerbebegriff von § 1 HGB⁷¹. In gleicher Weise richtet sich die Frage, ob der Schiffseigner **Unternehmer** ist, allein nach dem Unternehmerbegriff von § 14 BGB. Im Rahmen des BinSchG kommt diesen Einordnungen keine besondere Bedeutung zu. Die Verpflichtung des Bundes, die Binnenflotte und den Binnenschiffsverkehr „im allgemeinen deutschen Interesse“ zu fördern (§ 1 Abs 1 Nr 1 BinSchAufgG, Art 74 Abs 1 Nr 21 GG), bedeutet nicht, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die **Vermögensinteressen** des Schiffseigners unmittelbar zu berücksichtigen hätte.⁷²
- 54 e)** **Prozessual** ist der Schiffseigner für Klagen auf Schadensersatz (§§ 3, 92, 92b) bzw auf Erfüllung (§ 7 Abs 3) passivlegitimiert. Dabei ist maßgeblich die Legitimation als Schiffseigner zum **Zeitpunkt** der Havarie⁷³ bzw der die Verpflichtung begründenden Handlung. Die Beendigung der Schiffsverwendung iSv § 1 nach diesem Anknüpfungzeitpunkt, insbesondere die Veräußerung des Schiffes, hat auf die **Passivlegitimation** des Schiffseigners keinen Einfluß mehr. Erst recht entfällt die Passivlegitimation nicht dadurch, daß die Schiffseignereigenschaft nach Eintritt der Rechtshängigkeit des geltend gemachten Anspruchs beendet wird (sog *perpetuatio fori*, § 265 Abs 2 ZPO).⁷⁴ Zur Passivlegitimation bei Geltendmachung eines **Schiffsgläubigerrechts** vgl §§ 103–105 Rn 24.

⁶⁸ Vgl OLG Köln NJW-RR 1994, 1450.

⁶⁹ BGH VersR 1991, 1062.

⁷⁰ BGH ZfB 1991, SaS 1312 u 1323.

⁷¹ S dazu OLG Karlsruhe ZfB 1998, SaS 1687/1688 zur Rechtslage vor dem HRefG von 1998 (BGBl 1474).

⁷² OLG Köln VersR 2002, 852, 853.

⁷³ OLG Köln ZfB 1996, SaS 1590.

⁷⁴ RG Das Recht 1928 Nr 132; RGZ 78, 307, 310.

§ 2 [Ausrüster]

(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.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–3
2. Ausrüsterbegriff	4–14
3. Verhältnis Ausrüster – Dritter	15–17
4. Verhältnis Ausrüster – Eigentümer	18–19
5. Verhältnis Eigentümer – Dritter	20–22

1. Allgemeines

§ 2 erweitert den Schiffseignerbegriff des § 1 (§ 1 Rn 47ff), und damit insbesondere **1** den Kreis derjenigen, die Dritten gegenüber adjektivisch nach § 3 haften (§ 3 Rn 2). Der Verwender eines Binnenschiffes, der dieses im eigenen Namen einsetzt, hat also für Forderungen aus dem Schiffsbetrieb grundsätzlich auch dann geradzustehen, wenn ihm dieses Schiff nicht gehört. In seinem Auseinanderfallen von Eigentum und Haftung weist der Ausrüsterbegriff **2** **Parallelen mit dem Halterbegriff** in §§ 839 BGB, 7 StVG, 33 LuftVG etc auf, wobei das fehlende Eigentum bei § 2 zwingende Tatbestandsvoraussetzung ist (Rn 4), während die Eigentumsposition eine Halterhaftung nach den zitierten Gefährdungshaftungstatbeständen nicht ausschließt.

Die Bedeutung des **Ausrüsters** liegt vor allem auf dem Gebiet der **Passivlegitimation**, insbesondere bei Havarieprozessen: Derjenige, der auf der Basis interner Abreden mit dem Eigentümer ein Binnenschiff betreibt und somit den Nutzen daraus zieht, soll sich gegen ihn erhobenen (Schadensersatz-)Forderungen nicht dadurch entziehen können, daß er auf die sachenrechtliche Lage (kein Eigentum) verweist. Umgekehrt verlagert derjenige Schiffseigentümer, der sein Schiff an einen Ausrüster verchartert oder anderweitig dessen Verwendungsmöglichkeit sicherstellt, die Haftung aus dem Schiffsbetrieb auf den Ausrüster.¹

¹ OLG Karlsruhe VersR 2006, 96, 97; ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1520/1521; OLG Köln ZfB 1996, SaS 1590; LG Bremen Hamburger Seerechts-Report 2006, 176, 178.

- 3 Von dem **seerechtlichen Ausrüster** gemäß § 510 HGB unterscheidet sich der binnenschiffsrechtliche Ausrüster dadurch, daß der wirtschaftliche Erwerbsszweck zwar in beiden Fällen die Regel, indes nur bei § 510 HGB gesetzliche Tatbestandsvoraussetzung für den Ausrüster ist.²

2. Ausrüsterbegriff

a) Fehlendes Alleineigentum

- 4 In Abgrenzung zu dem Schiffseignerbegriff des § 1 ist grundsätzlich Tatbestandsvoraussetzung des Ausrüsters iSv § 2, daß er Nichteigentümer des Binnenschiffs (zum Schiffsbegriff vgl § 1 Rn 2ff) und damit auch Nichtschiffseigner ist; denn Schiffseigner (§ 1) oder Ausrüster (§ 2) stehen einem (potentiellen) Anspruchsinhaber nur alternativ, nicht kumulativ als Anspruchsgegner zur Verfügung. Hiervon hat die Rspr in der Rechtsfigur des **Miteigentümer – Ausrüsters**³ dahingehend eine Ausnahme gemacht, daß vom Ausrüsterbegriff des § 2 „alle diejenigen Schiffsverkehrsunternehmen erfaßt (werden), die ein ihnen nicht *allein* gehöriges Schiff zur Schiffsfahrt verwenden.“⁴

b) Verwendung zur Binnenschifffahrt

- 5 Maßgeblich sind insoweit ausschließlich die **tatsächlichen Verhältnisse**; für den Ausrüsterbegriff nicht konstitutiv, aber evtl indiziell ist der Inhalt der internen Abmachung zwischen dem Schiffseigentümer und dem Ausrüster. Die Verwendung kann aufgrund eines dinglichen oder obligatorischen Rechtes wie Nießbrauch, Miete, Leihe, Treuhandverhältnis⁵ erfolgen. In der Binnenschifffahrt häufig sind sog **Bareboat-Charterverträge**, bei denen nur („bare“) das Schiff (ohne Besatzung) vermietet wird und der Mieter dann seine eigene Besatzung verpflichtet.⁶
- 6 Tatbestandsbegründend für den Ausrüster iSv § 2 ist daneben die Veranlassung weiterer Schritte zur Schiffsverwendung wie zB die Erledigung von **Reparaturen**,⁷ die Bezahlung von **Bunkerrechnungen**⁸ sowie der Abschluß von **Versicherungsverträgen** für das Schiff.⁹

2 BGH VersR 1978, 560; LG Bremen Hamburger Seerechts-Report 2006, 176, 178.

3 BGH ZfB 1974, 280 = NJW 1974, 1332 = BGHZ 62, 320 = MDR 1974, 915.

4 BGH ZfB 1974, 280 = NJW 1974, 1332; vgl auch BGHZ 33, 234.

5 OLG Schwerin VRS 1953, 111.

6 Zu den unterschiedlichen Charterverträgen vgl *Rabe* SeeHR, § 510 HGB Rn 9ff.

7 ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521.

8 BGH TranspR 2006, 315, 316; OLG Karlsruhe ZfB 2003, SaS 1883, 1884/1885 = TranspR 2003, 250 = VersR 2003, 1421; OLG Zweibrücken ZfB 2003, SaS 1885; ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521.

9 ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521.

Demgegenüber ist es für die Frage der Ausrüstereigenschaft nicht entscheidend, ob das Schiff die **Flagge** des Ausrüsters führt oder nicht.¹⁰ Wesentlich ist somit die Nutzung des Binnenschiffs im eigenen Namen, wobei das **wirtschaftliche Risiko** des Binnenschiffahrtsbetriebes beim Ausrüster liegt.¹¹ Maßgeblich ist der tatsächliche Umstand, daß der Ausrüster „ein fremdes Schiff wie ein Eigentümer benutzte.“¹²

Soweit eine Werft nach einem Schiffsneubau im Rahmen einer Überführungsfahrt temporär alle Ausrüstermerkmale in sich vereinigt, ist sie bis zur Abnahme durch den Auftraggeber am Ziel als **Quasi-Ausrüster** anzusehen und haftet demgemäß nach § 2.¹³

Soweit neben dem Ausrüster noch eine weitere (juristische) Person die Ausrüstermerkmale vollständig in sich vereinigt, handelt es sich um den sog **Auch-Ausrüster**, der in gleicher Weise wie der Ausrüster haftet.¹⁴ Tritt jemand in einer Weise auf, die im rechtsgeschäftlichen Verkehr den Anschein erweckt, er sei Ausrüster, haftet er nach Rechtscheinsgrundsätzen als sog **Schein-Ausrüster**,¹⁵ wobei eine solche Haftung im deliktischen Bereich, insbesondere für Havarieforderungen, naturgemäß ausscheidet.¹⁶

Werden **Sportboote** (ohne Besatzung) **verchartert**, bleibt grundsätzlich der Vercharterer und Eigentümer Schiffseigner und damit – neben dem Schiffsführer des Sportbootes (§ 7) – gem §§ 3, 4 Abs 5 haftbar. Denn der Vercharterer behält sich vertraglich das Recht vor, das Sportboot zu tanken, zu warten, zu reparieren, zu versichern, etc. Etwas anderes gilt dann, wenn diese Rechte und Pflichten auf der Basis eines langfristigen Chartervertrages vom Vercharterer auf den Charterer verlagert werden,¹⁷ so daß die Ausrüstermerkmale in seiner Person zusammenfallen. In gleicher Weise kann der **Leasingnehmer** eines Sportbootes dann dessen Ausrüster gem § 2 werden, wenn die Bank als Leasinggeber und Eigentümer sämtliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem unmittelbaren Schiffsbetrieb auf den Leasingnehmer übertragen hat.

c) Ausrüster – Schiffsführung oder Anvertrauen an Schiffsführer

Der Schiffsverwender hat nur dann die Eigenschaft des Ausrüsters, wenn ihm das Recht zur Führung des Schiffes, sei es in eigener Person oder durch einen von ihm

10 ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521; offen gelassen v OLG Köln TranspR 2005, 212 = ZfB 2006, Heft Nr 4, S 53, 54.

11 ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521.

12 *Specht* ZfB 1978, 128, 131.

13 BGHZ 25, 244, 246ff.

14 OLG Köln TranspR 2005, 212 = ZfB 2006, Heft Nr, 4 S 53.

15 OLG Bremen Hansa 1956, 469.

16 OLG Köln TranspR 2005, 212 = ZfB 2006, Heft Nr 4, S 53; OLG Hamburg VersR 1978, 560, 561; LG Bremen Hamburger Seerechts-Report 2006, 176, 178.

17 OLG Karlsruhe ZfB 2003, SaS 1883, 1885.

beauftragten Schiffsführer (zum Begriff des Schiffsführers s § 7 Rn 1ff), übertragen ist und er von diesem Recht Gebrauch macht, er also *de facto* an die Stelle des Schiffseigners tritt, dessen Schiffsführungsbefugnis also ausschließt.¹⁸ Soweit der Verwender selbst das Schiff führt, ist die Person des Ausrüsters selten zweifelhaft.

- 12** Wesentlich umstrittener ist, wann das alternierend mögliche Tatbestandsmerkmal „**Anvertrauen der Schiffsführung**“ gegeben ist. Nach herrschender Rspr ist dies dann gegeben, wenn der von dem Ausrüster eingesetzte Schiffsführer vollumfänglich dem **Direktionsrecht** des Ausrüsters unterliegt.¹⁹
- 13** Dabei ist eine arbeitsrechtliche Vertragsbeziehung zwischen dem Ausrüster und dem Schiffsführer bzw der übrigen Schiffsbesatzung (§ 3 Abs 2) zwar die Regel, aber nicht zwingend erforderlich.²⁰ Ausreichend ist, wenn dem Ausrüster im Rahmen eines **Arbeitnehmerüberlassungsvertrages** mit einer Personalagentur gegenüber der Schiffsbesatzung das ausschließliche **Weisungsrecht** vorbehalten bleibt.²¹ §§ 2 Abs 1, 3 Abs 1 sind entsprechend anwendbar auf sämtliche Personen, die im Rahmen des Schiffsbetriebes für den Schiffseigner/Ausrüster typische Schiffsdienste verrichten, mit denen erfahrungsgemäß besondere Gefahren für Dritte verbunden sind, so daß im Schadensfall dem Geschädigten wegen Gleichheit der Interessenlage ein gleichartiger Schutz zu gewähren ist.²²

d) Maßgeblicher Zeitpunkt

- 14** Die Passivlegitimation für Klagen auf Schadensersatz (§§ 3, 92, 92b) bzw auf Erfüllung (§ 7 Abs 3) richtet sich – ebenso wie beim Schiffseigner (§ 1 Rn 54) – danach, wer zum **Zeitpunkt der Havarie** bzw der die Verpflichtung begründenden Handlung Ausrüster war. Dagegen kommt es bei der Pfandklage darauf an, wer zum **Zeitpunkt der Klageerhebung** Ausrüster ist (§§ 103–105 Rn 24).²³

3. Verhältnis Ausrüster – Dritter

- 15 a)** Der Ausrüster wird für die Dauer des Ausrüsterverhältnisses Dritten gegenüber als Schiffseigner angesehen und hat dessen Rechte und Pflichten. In dieser Zeit ist er Dritten gegenüber wie ein Schiffseigner verantwortlich und haftet insbesondere nach den §§ 3–7, 15–20, 25, 77, 92–92f, 99, 103, 109, 112, 114, 115 und ebenso im

¹⁸ BGH NJW-RR 1997, 538; BGHZ 22, 197, 201.

¹⁹ OLG Köln TranspR 2005, 212 = ZfB 2006, Heft Nr 4, S 53; OLG Karlsruhe ZfB 2003, SaS 1883, 1885; ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521; BGHZ 22, 197, 200.

²⁰ BGHZ 25, 244, 249; OLG Köln ZfB 1996, SaS 1590, 1592 u 1592, 1593.

²¹ OLG Köln TranspR 2005, 212; aA ZKR ZfB 1995, SaS 1517, 1521 u OLG Karlsruhe ZfB 1998, SaS 1683, 1685, wo auf die förmliche Anstellung abgehoben wird.

²² OLG Karlsruhe VersR 2006, 96, 97/98 mwN; s auch § 3 Rn 18ff.

²³ OLG Hamburg TranspR 1994, 69, 70.

Rahmen des § 904 S 2 BGB für Schäden aus **Notstandsmaßnahmen**.²⁴ Den Ausrüster trifft die **adjektivische, summenmäßig begrenzbare Haftung** nach den §§ 3, 4ff für Verschulden der Schiffsbesatzung im gleichen Umfang, wie sie den Schiffseigner ohne Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses treffen würde. Soweit eine persönliche Haftung in Frage steht (§§ 7 Abs 3, 114), haftet der Ausrüster unmittelbar mit seinem Vermögen.²⁵

b) Solange ein Ausrüsterverhältnis besteht, ist der Schiffseigentümer nicht Schiffseigner, weil er sein Schiff nicht zur Binnenschifffahrt verwendet. Der Ausrüster ist aber nicht Rechtsnachfolger des Schiffseigners, sondern er hat kraft gesetzlicher Bestimmung für die Dauer des Ausrüsterverhältnisses die Rechtstellung des Schiffseigners. Mit der Beendigung des Ausrüsterverhältnisses und der weiteren Verwendung des Schiffes im eigenen Interesse erwirbt der Eigentümer aufgrund dieser tatsächlichen Umstände die Schiffseignerstellung zurück.²⁶ **16**

c) Für die Zeit des Ausrüsterverhältnisses ist der Ausrüster für alle gegen einen Schiffseigner zu richtenden Klagen **passiv legitimiert** (Rn 14 sowie §§ 103–105 Rn 24). Über die Einzelheiten der tatsächlichen Ausrüstungsverhältnisse besteht im Havariefall,²⁷ erst recht im Rahmen eines Verklarungsverfahrens,²⁸ eine **Auskunftspflicht** seitens des Ausrüsters gemäß § 242 BGB. **17**

4. Verhältnis Ausrüster – Eigentümer

Da der Ausrüster weder Eigentümer des Schiffes, noch Rechtsnachfolger des Schiffseigners wird, sondern lediglich für die Dauer des Ausrüstungsverhältnisses gesetzlich dem Schiffseigner gleichgestellt wird („wird angesehen“, § 2 Abs 1), ist er, sofern nicht eine Einwilligung des Eigentümers vorliegen sollte (§ 185 BGB), nicht berechtigt, das Schiff zu veräußern, zu belasten oder sonst – jenseits der Rechte und Pflichten eines Ausrüsters gem § 2 Abs 1 – wie ein Eigentümer darüber zu verfügen. Solche Verfügungen des Ausrüsters haben die gleichen Wirkungen wie die eines sonstigen **Nichtberechtigten** (§§ 932, 933, 936, 1207, 1208, 1260, 1262 BGB). **18**

Iü bestimmt sich das Rechtsverhältnis zwischen Schiffseigentümer und Ausrüster²⁹ nach dem Inhalt der getroffenen Vereinbarung, die ggf der Inhaltskontrolle nach §§ 305ff BGB unterliegt. Soweit solche (schriftlichen) Abmachungen fehlen, finden **19**

²⁴ BGHZ 6, 102 = NJW 1952, 1132.

²⁵ BGHZ 6, 102 = NJW 1952, 1132.

²⁶ BGH NJW-RR 1997, 541.

²⁷ AG Mainz ZfB 2001, SaS 1824.

²⁸ AG Mannheim Beschl v 8. 12. 2006 (Az 30 H 2/06).

²⁹ Ein Rechtsverhältnis zwischen Schiffseigner und Ausrüster kann es nicht geben (Rn 4, 18), aA OLG Düsseldorf ZfB 2004, SaS 1926, 1927, wo Schiffseigentümer und Schiffseigner verwechselt werden.

die mietrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 535ff BGB entsprechende Anwendung, § 2 hat für das Verhältnis Ausrüster – Eigentümer keinen eigenen Regelungsinhalt.³⁰

5. Verhältnis Eigentümer – Dritter

- 20 a)** Falls dem Dritten aus einer Forderung gegen den Ausrüster ein Schiffsgläubigerrecht an dem Schiff zusteht, steht dem Dritten gleichwohl – entgegen dem insoweit unklaren Wortlaut von § 2 Abs 2³¹ – ein **weiterer Anspruchstitel gegen den Schiffseigentümer** nicht zu, so daß einer entsprechenden Klage des Dritten gegen den Schiffseigentümer das Rechtsschutzbedürfnis fehlt.³² Denn der Eigentümer kann den Schiffsgläubiger an der Durchführung der Zwangsvollstreckung ohnehin nicht hindern.³³
- 21** Unbeschadet hiervon steht dem Schiffseigentümer die **Drittwiderspruchsklage** nach § 771 ZPO mit der Argumentation offen, die Schiffsverwendung durch den Ausrüster sei gegenüber dem Schiffseigentümer widerrechtlich gewesen (§ 2 Abs 2). Hierfür trägt der Schiffseigentümer die **Beweislast** (§ 2 Abs 2). Eine normale Leistungsstörung im Ausrüsterverhältnis, etwa die Rückständigkeit der Charterrate, reicht für den Ausschluß des Schiffsgläubigerrechtes des Dritten nicht aus.
- 22 b)** Soweit dies einzelne Hafengesetze bzw Hafenordnungen vorsehen, ist eine Regelung, die für **Hafengebühren** neben dem Ausrüster zusätzlich den Schiffseigentümer heranziehen will, *contra legem* (§ 2) und daher mit dem Grundgesetz (Art 20 Abs 3 GG) nicht vereinbar. Die anderslautende Argumentation des Bundesverfassungsgerichts, der vermeintlich Gebührenpflichtige (hier: Schiffseigentümer) stehe der Leistung für den Schiffsbetrieb näher als die Allgemeinheit,³⁴ entspricht fiskalischem (Wunsch-)denken nach möglichst vielen Schuldnern für öffentlich-rechtliche Forderungen. Überzeugend ist diese Ansicht, die einem *in dubio pro fisco* gleichkommt, nicht. Denn hierdurch würde im Ergebnis eine Differenzierung zwischen privilegierten öffentlich-rechtlichen und nicht privilegierten zivilrechtlichen Anspruchsinhabern für Forderungen aus dem Schiffsbetrieb („Dritte“ iSv § 2) vorgenommen, für die es Gründe in der Sache nicht gibt. So kann sich beispielsweise der Havariegegner seinen Anspruchsgegner noch viel weniger aussuchen als ein Hafentreiber.
- 23 c)** Passivlegitimiert ist der Eigentümer indes *anstatt* des Ausrüsters für Ansprüche des Bergers auf **Bergelohn** nach § 742 HGB (§ 740 HGB Rn 15, § 742 HGB Rn 6).

30 OLG Köln ZfB 1996, SaS 1592.

31 ZKR ZfB 2001, SaS 1828, 1830.

32 ZKR ZfB 2001, SaS 1828, 1830.

33 ZKR ZfB 2001, SaS 1828, 1831.

34 BVerfGE 91, 207 = NJW 1995, 2343 = NVwZ 1995, 368 = TranspR 1995, 204.

§ 3 [Haftung des Schiffseigners für Verschulden der Schiffsbesatzung]

(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 Schiff angestellten Personen.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–3
2. Verhältnis zu anderen Haftungsbestimmungen	4–13
3. Haftungsvoraussetzungen	14–31
4. Unmittelbare persönliche Haftung der Schiffsbesatzung	32–34
5. Unmittelbare persönliche Haftung des Schiffseigners	35–38
6. Umfang der Haftung	39–44
7. Haftungsbeschränkung und Haftungsfreizeichnungen	45–48
8. Beweislast	49–54

1. Allgemeines

a) Der **Schiffseigner** (zum Begriff vgl § 1 Rn 47) haftet zunächst grundsätzlich nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für andere Personen, im Rahmen bestehender vertraglicher Schuldverhältnisse zu Dritten im Wege der Haftung für **Erfüllungsgehilfen** (§ 278 BGB), außerhalb solcher vertraglicher Schuldverhältnisse deliktisch auf der Basis der Haftung für **Verrichtungsgehilfen** (§ 831 BGB). Neben dieser vertraglichen und deliktischen Haftung setzt § 3 eine **zusätzliche Zurechnungshaftung sui generis**, aus der sich eine **besondere gesetzliche Verantwortlichkeit für fremdes, schuldhaftes Tun** ergibt. **1**

b) Nach dieser **Prinzipalhaftung**¹ des § 3 Abs 1, der mit der Reederhaftungsnorm des Seerechts (§ 485 HGB) wörtlich übereinstimmt, haftet der Schiffseigner – vertraglich und außervertraglich – für den Schaden, den eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung von Dienstverrichtungen einem Dritten schuldhaft zufügt. Neben die Haftung des schuldhaft handelnden Besatzungsmitgliedes tritt somit die Haftung des Schiffseigners; beide haften dem Geschädigten als **Gesamtschuldner**.² **2**

¹ BGHZ 26, 152, 157.

² BGHZ 6, 102; 26, 152; BGH ZfB 1959, 415; RGZ 9, 162; RGZ 63, 310.

§ 3 Abs 1 ist keine selbständige Deliktznorm,³ so daß es auf ein eigenes (Weisungs- oder Auswahl-)Verschulden des Schiffseigners nicht ankommt. Anknüpfungspunkt für die **adjektivische Haftung** des Schiffseigners ist vielmehr eine schuldhaft Verletzung fremder Rechtsgüter durch ein Besatzungsmitglied des Schiffes.⁴

- 3 c) Wegen der besonderen Gefahren, die mit dem Schiffsbetrieb gerade für Dritte verbunden sind,⁵ will der Gesetzgeber insbesondere dem außervertraglich Geschädigten einen **zusätzlichen Anspruchsgegner** bzw „einen zahlungskräftigen Zweitschuldner,⁶ zur Verfügung stellen, der als Schiffseigner solventer ist als das schuldhaft handelnde Besatzungsmitglied und der vor allem – trotz bislang fehlender Pflichtversicherung in der Binnenschifffahrt – idR umfassend gegen die Gefahren von Schiffsunfällen **versichert** ist.

2. Verhältnis zu anderen Haftungsbestimmungen

- 4 a) Wie der Schiffseigner nach § 3, haftet der Geschäftsherr **vertraglich**, insbesondere aus § 280 BGB, nach **§ 278 BGB** für fremdes Verschulden ohne Rücksicht auf sein eigenes Verhalten. § 278 BGB ist aber insofern weitergehend als § 3, als **Erfüllungshilfe** iSv § 278 BGB nicht nur die unmittelbaren Besatzungsmitglieder des Schiffes gemäß § 3 Abs 2 sind, sondern darüber hinaus auch die vom Schiffseigner an Land beschäftigten Personen, etwa Büro- oder Lagerpersonal,⁷ Kranführer, Steigerleute, usw. Ein **Entlastungsbeweis** ist weder bei § 3 noch bei § 278 BGB möglich.
- 5 b) Neben die adjektivische Haftung nach § 3 tritt im Rahmen von Frachtverträgen die **Receptumhaftung des Frachtführers** (§ 26 iVm §§ 425ff HGB), bei der dieser aufgrund der **Zurechnungsnorm** des § 428 HGB für Tun/Unterlassen seiner **Leute** wie für eigenes Verhalten haftet (s zu § 428 HGB Rn 1, 4f).
- 6 c) Im Verhältnis zu der **deliktischen Haftung für Verrichtungsgehilfen** (§ 831 BGB) ist § 3 bereits anderer rechtsdogmatischer Struktur. Denn der Geschäftsherr haftet nach § 831 BGB – widerleglich (§ 831 Abs 1 S 2 BGB; Rn 8) – für vermutetes eigenes Verschulden, insbesondere Auswahlverschulden (sog *culpa in eligendo*),⁸ während der Schiffseigner nach § 3 für fremdes Verschulden unwiderleglich mithaftet.
- 7 Ein weiterer Unterschied besteht darin, daß nach § 831 BGB nur ein **rechtswidriges Verhalten** des Verrichtungsgehilfen nötig ist, während die Haftung nach § 3 zusätzlich ein **schuldhaftes Verhalten** eines Besatzungsmitgliedes voraussetzt.

3 BGH BGHReport 2006, 1024.

4 BGHZ 26, 152.

5 BGHZ 3, 34, 40; krit *Herber* TranspR 1993, 211.

6 BGHZ 26, 152, 158.

7 OLG Hamburg HansGZ Hauptbl 1908, Nr 53.

8 RGZ 78, 107.

Allerdings besteht für den Geschädigten, der seinen Anspruch auf § 831 BGB stützen will, der entscheidende Nachteil darin, daß sich der Geschäftsherr darauf berufen kann, er habe seine Sorgfaltspflichten aus § 831 Abs 1 S 2 BGB erfüllt, also die Besatzungsmitglieder sorgfältig ausgewählt und den Schiffsbetrieb sachgerecht organisiert und überwacht. Diese **Exkulpationsmöglichkeit** scheidet bei § 3 aus.⁹ Die Rechtsnatur des § 3 als eine „einen Entlastungsbeweis ausschließende Haftungsnorm“¹⁰ **verschärft** somit den Grad der Schiffseignerhaftung nicht unerheblich.

d) Die **Organhaftung (§§ 30, 31, 89 BGB)** wiederum hat mit der Schiffseignerhaftung nach § 3 die Ähnlichkeit, daß sie Haftung als solche nicht begründet, sondern zuweist.¹¹ Anknüpfungspunkt ist indes bei §§ 30, 31, 89 BGB ausschließlich die deliktische Handlung der schädigenden Person (s auch § 5b Abs 2), während § 3 auch die Haftung für Handlungen der Schiffsbesatzung im Rahmen von Vertragserfüllungen umfaßt.

e) Bei der **Staatshaftung (§ 839 BGB, Art 34 GG)** fehlt es wie bei § 3 an einer Exkulpationsmöglichkeit. Andererseits ist die Staatshaftung – im Gegensatz zur Schiffseignerhaftung – dadurch stark eingeschränkt, daß der Staat bei schuldhafter Beteiligung eines Dritten auf Schadensersatzansprüche gegen diesen verweisen und dadurch seine Haftung abwenden kann (§ 839 Abs 1 S 2 BGB).

f) Im Verhältnis zu der **Schiffseignerhaftung bei Zusammenstoßen von Schiffen (§ 92b)** ist § 3 *lex generalis* (s § 92b Rn 2).

g) Bei **Anspruchskonkurrenz** zwischen den vorgenannten Haftungsnormen gelten diese grundsätzlich nebeneinander, § 3 ist selbständige Anspruchsgrundlage,¹² hat aber keine die vertragliche, deliktische oder sonstige Haftung abschließend modifizierende Wirkung.¹³ Eine solche abschließende Bedeutung scheidet schon an dem Wortlaut von § 3.¹⁴ Umgekehrt sind insbesondere deliktische **Haftungsprivilegien** wie §§ 831 Abs 1 S 2, 839 Abs 1 S 2 BGB nicht geeignet, die unbeschadet dessen bestehende Schiffseignerhaftung zu beeinträchtigen oder zu beseitigen. Soweit der Geschädigte gegen einen anderen Schiffseigner nach § 3 seine Schadensersatzforderung durchsetzen kann, wird dadurch die subsidiäre Amtshaftung des Bundes nach § 839 BGB,¹⁵ nicht aber die evtl daneben bestehende Schiffseignerhaftung des Bundes nach § 3 beseitigt.

⁹ RGZ 116, 213; 149, 6; 151, 296; 161, 209; BGHZ 26, 152; BGH VersR 1958, 163.

¹⁰ Baumgärtel/*Korloth* Beweislast, § 3 Rn 2.

¹¹ Vgl BGHZ 99, 298, 302; BGH NJW 2003, 2984.

¹² BGH VersR 1965, 230, 231 = LM § 3 BinSchG Nr 5; BGH NJW 1972, 538, 539; RGZ 102, 38, 42; 151, 296, 297.

¹³ BGHZ 26, 152.

¹⁴ RG JW 1935, 1843.

¹⁵ RG DR 1944, 843.

- 13** Zum **Verhältnis von Schiffseignerhaftung und Frachtführerhaftung**¹⁶ vgl § 407 HGB Rn 8, zur Auswirkung der Anspruchskonkurrenz auf die **Verjährung** vgl § 117 Rn 31ff.

3. Haftungsvoraussetzungen

- 14** a) Als Anspruchsgegner kommt nur ein **Schiffseigner** iSv § 1 in Betracht. Das kann, muß aber nicht der Eigentümer des Schiffes sein (Einzelheiten s o § 1 Rn 47ff). Dem Schiffseigner bei der Passivlegitimation gleichgestellt ist der **Ausrüster** iSv § 2 Abs 1 (Einzelheiten s o § 2 Rn 1ff).
- 15** b) Ersatzfähig ist nur der **Schaden** eines **Dritten**. Der Schiffseigner selbst oder das Besatzungsmitglied (§ 3 Abs 2), das pflichtwidrig oder schuldhaft gehandelt hat, scheidet also als Inhaber eines selbständigen Anspruches nach § 3¹⁷ von vorneherein aus.¹⁸ Dagegen kommen die übrigen Besatzungsmitglieder des eigenen Schiffes¹⁹ ebenso als Forderungsinhaber in Betracht wie Interessenten eines anderen havariebeteiligten Schiffes (§ 92), Ladungsbeteiligte (§ 7 Abs 2) oder Reisende (§ 77).
- 16** Hinsichtlich des eingetretenen **Schadens** gelten die allgemeinen Vorschriften der §§ 249ff, 842ff BGB (vgl u § 92b Rn 18ff). Zu beachten ist die **summenmäßige Beschränkbarkeit** der Schiffseignerhaftung für diesen Schaden (§ 4 Rn 1ff).
- 17** c) Schadensursächlich muß ein **Tun/Unterlassen „eine(r) Person der Schiffsbesatzung oder ein(es) an Bord tätige(n) Lotse(n)“** (§ 3 Abs 1) geworden sein. Auf diese Personen beschränkt sich die **adjektivische Haftung** des Schiffseigners. Zur Schiffsbesatzung zählen der Schiffsführer (§ 7; zu Einzelheiten su § 7 Rn 1ff), die Schiffsmannschaft (§ 21; zu Einzelheiten su §§ 21–25 Rn 3ff) sowie „alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen“ (§ 3 Abs 2).²⁰ Bei einem **Schubverband** ist die Besatzung des Schubbootes zugleich die Besatzung der Schubleichter.²¹ Daher haftet der Leichteigner nicht für Schäden Dritter aus nautischen Fehlern der Besatzung des Schubbootes, das einem anderen gehört.²²
- 18** Nach dem **arbeitsrechtlich** geprägten Wortlaut zählen zur Besatzung nicht nur Personen, „die als Arbeitnehmer kraft eines auf eine gewisse Dauer berechneten unmittelbaren Dienstverhältnisses in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft eingegliedert sind.“²³ Soweit der Schiffseigner den Schiffs-

16 BGH ZfB 1983, 389.

17 BGH NJW 1972, 538, 539.

18 RGZ 45, 55.

19 RGZ 13, 119.

20 RGZ 13, 117; 20, 86.

21 OLG Köln ZfB 1979, 459.

22 BGH ZfB 1984, 19.

23 BGHZ 3, 34, 39.

betrieb durch Subunternehmer und deren Personal aufrecht erhält (etwa Bewachungs-, Beladungspersonal), haftet er für Schäden, die aus der Betriebsgefahr des Schiffes für Dritte erwachsen, **analog § 3**.²⁴ Die Exkulpationsmöglichkeit des § 831 Abs 1 S 2 BGB ist in diesem Haftungszusammenhang ausgeschlossen.²⁵ Voraussetzung für die entsprechende Anwendung von § 3 ist indes eine uneingeschränkte **Weisungsbefugnis** des Schiffseigners gegenüber dem im Schiffszusammenhang eingesetzten Personal.²⁶

Nichts anderes gilt, wenn der Schiffseigner die unmittelbare Besatzung nicht selbst **19** arbeitsvertraglich anstellt, sondern über eine Personalagentur im Wege der **Arbeitnehmerüberlassung** auf seinem Schiff einsetzt. Auch das begründet die zusätzliche Haftung nach § 3²⁷.

Eine entsprechende Anwendung von § 3²⁸ ist schließlich auch im Hinblick auf Ansprüche geboten, die dadurch entstehen, daß der Schiffsführer in Ausübung seiner Dienstverrichtungen eine **Notstandsmaßnahme** iSv **§ 904 S 1 BGB**²⁹ zu treffen gezwungen ist und der Schiffseigner dafür verschuldensunabhängig Schadensersatz nach § 904 S 2 BGB zu leisten hat.³⁰ **20**

Ebenso haftet der Schiffseigner für das schuldhafte Fehlverhalten eines an Bord tätigen **Lotsen**. Soweit dieser unmittelbar die Schiffsführung ausübt, ergibt sich dies bereits aus § 3 Abs 2.³¹ Tritt der Lotse als **nautischer Berater** des Schiffsführers auf,³² resultiert die Schiffseignerhaftung aus § 3 Abs 1 (vgl u §§ 21–25 Rn 5). **21**

Der Schiffseigner haftet nur für den von ihm bzw der Schiffsführung beauftragten **Vertragslotsen**. Sofern dem Schiff, was in der Binnenschifffahrt ohnehin kaum denkbar ist, ein **Zwangslotse** aufoktroiyert wird,³³ scheidet eine adjektivische Haftung des Schiffseigners aus. Das ergab sich früher bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs 2 („alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahmen der Zwangslotsen“), resultiert iü aber auch aus der Natur der **Prinzipalhaftung**, wonach der Schiffseigner (nur) für diejenigen haftet, die er kraft eigener Entscheidung für seinen Schiffsbetrieb einsetzt bzw durch den Schiffsführer einsetzen läßt (§ 7). **22**

24 BGHZ 3, 34, 40; 26, 152, 156; 57, 309, 313; BGH VersR 1979, 570, 571; 1976, 771, 772; BGH ZfB 1997, SaS 1658 = TranspR 1997, 156; OLG Köln ZfB 1996, SaS 1590, 1592; s auch § 2 Rn 13.

25 BGHZ 3, 34, 40; vgl auch RGZ 126, 35; 111, 37.

26 OLG Karlsruhe VersR 2006, 96, 97/98; BGHZ 26, 152, 155; BGH VersR 1976, 771, 772.

27 OLG Köln TranspR 2005, 212 = ZfB 2006, Heft Nr 4, S 53.

28 Zur grundsätzlich entsprechenden Anwendung von § 3 bei einer „Gleichheit der Interessenlage“ s BGH NJW-RR 1997, 541.

29 OLG Köln ZfB 1998, SaS 1694.

30 BGHZ 6, 103 = NJW 1952, 1132; krit zu dieser Entsch *Rabe* SeeHR § 485 HGB Rn 45; s auch BGHZ 19, 82.

31 RGZ 126, 87.

32 BGHZ 59, 242, 246ff.

33 Zur **Seelotsenpflicht** auf der Ems s OLG Oldenburg ZfB 1998, SaS 1677.

- 23 d)** Weitere Anspruchsvoraussetzung ist, daß das Verhalten des Besatzungsmitgliedes „in Ausführung von Dienstverrichtungen“ (§ 3 Abs 1) erfolgt. Davon zu unterscheiden ist ein schadensursächliches Verhalten lediglich bei **Gelegenheit** der Schiffsdienste,³⁴ insbesondere **strafbewehrtes** Verhalten an Bord oder im Landzusammenhang des Binnenschiffsbetriebs. Hierfür haftet der Schiffseigner nicht nach § 3.
- 24** Für eine Zurechnung erforderlich ist vielmehr eine Tätigkeit, die mit der **Verwendung des Binnenschiffs**, nicht notwendig dessen kaufmännischer Nutzung,³⁵ in **unmittelbarem Zusammenhang** steht,³⁶ wobei ein weiter Maßstab geboten ist.³⁷ Dazu zählt somit „jedes Verhalten, das mit dem zu leistenden Schiffsdienst nach Zweck und Art in einem inneren Zusammenhang steht.“³⁸
- 25** Nicht erforderlich ist, daß das Besatzungsmitglied zu der Tätigkeit, in deren Folge dann der Schaden eingetreten ist, eigens bestellt wurde. Ausreichend ist ein äußerer Bezug der Arbeit zu dem Schiffsbetrieb; dazu kann sogar eine **Schwarzfahrt** eines nichtlegitimized Besatzungsmitgliedes zählen.³⁹
- 26 Binnenschiffahrtstypisch** gehören vor allem folgende Arbeiten zum Arbeitsgebiet der Schiffsbesatzung: Bedienung sämtlicher Steuer-,⁴⁰ Radar- bzw Sprechfunkeinrichtungen, Abgabe von Schallzeichen, An- und Ablegen, Bedienen der Ankerwinde, Beladen und Löschen,⁴¹ Reinigung des Schiffes, Kontrolle der Beleuchtung, Überwachung aller technischen Anlagen, Beachtung der Bemannungs- und Fahrtzeitvorschriften, korrektes Durchführen aller nautischen Maßnahmen bei einer Schleusung, usw.
- 27 e)** Schließlich ist es, da es eine **Gefährdungshaftung** in der Binnenschiffahrt nicht gibt (§ 92a Rn 14ff), erforderlich, daß der Schaden **schuldhaft**⁴² durch ein Besatzungsmitglied verursacht wurde. Die Verantwortlichkeit eines Besatzungsmitgliedes ohne Verschulden, wie sie nach § 22 WHG in Betracht kommt, begründet keine Haftung des Schiffseigners.⁴³ Die Schiffsverwendung des Schiffseigners (§ 1) muß nur zum Zeitpunkt der schuldhaften Besatzungshandlung bestehen, während der Schaden nach dem Ende der Schiffsverwendung eintreten kann.⁴⁴ Das Verschulden umfaßt Vorsatz oder Fahrlässigkeit (§ 276 BGB). Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt; dabei kommt den Prüfmerkmalen der

34 RGZ 13, 118.

35 Insoweit unterscheidet sich § 3 von § 485 HGB; vgl *Rabe* SeeHR § 485 HGB Rn 3.

36 BGHZ 50, 238.

37 BGH VersR 1976, 771.

38 BGH VersR 1976, 771.

39 RGZ 111, 37; OLG Köln Urt v 8. 11. 1959 (Az 3 U 51/57); BGHZ 50, 238.

40 BGH VersR 1979, 570.

41 BGH MDR 1958, 307.

42 OLG Karlsruhe VersR 2006, 96, 97.

43 OLG Karlsruhe VersR 1977, 566.

44 BGH ZfB 1983, 287.

Voraussehbarkeit und der Vermeidbarkeit des pflichtwidrigen, rechtswidrigen Erfolges besondere Bedeutung zu.⁴⁵

Die im Verkehr erforderliche Sorgfaltspflicht orientiert sich an den **objektiven Merkmalen** und ist grundsätzlich von den persönlichen Eigenschaften, Gewohnheiten und Ansichten des Schädigers unabhängig. Dessen möglicherweise subjektiv laxen Ansprüche an die eigenen **Sorgfaltspflichten** sind also nicht geeignet, die Haftungszurechnung nach § 3 auszuhebeln. **28**

Ebensowenig sind in der Schifffahrt vereinzelt eingerissene **Unsitten** oder **Mißbräuche** geeignet, den Fahrlässigkeitsvorwurf entfallen zu lassen.⁴⁶ Andererseits kann einem Besatzungsmitglied, das sich bei seinen Handlungen an anerkannten **Schiffahrtsbräuchen**⁴⁷ orientiert, kein Sorgfaltsverstoß zur Last gelegt werden. **29**

Ein **Verstoß gegen Gesetze**, insbesondere das Binnenschiffahrtsverkehrsrecht sowie Vorschriften der Binnenschiffs- bzw Rheinschiffsuntersuchungsordnung stellt grundsätzlich ein Verschulden dar.⁴⁸ **30**

Zu den **Dienstplichten des Schiffsführers** s u zu § 7 Rn 8ff u § 8 Rn 3ff, zu denjenigen der Schiffsmannschaft s u §§ 21–25 Rn 8ff. **31**

4. Unmittelbare persönliche Haftung der Schiffsbesatzung

a) Die adjektivische Zusatzhaftung des Schiffseigners (§ 3) läßt die **unmittelbare Haftung** gegen das rechtswidrig und schuldhaft handelnde Besatzungsmitglied unberührt (§§ 823, 249 BGB). Schiffseigner und Besatzungsmitglied haften dem Geschädigten somit als **Gesamtschuldner**. Versäumt der Kläger, im Havarieprozeß den Schiffseigner mitzuverklagen, entfaltet ein stattgebendes Urteil gegen ein Besatzungsmitglied mangels Parteienidentität (§ 325 ZPO) keine Rechtskraft im Verhältnis zu dem Schiffseigner.⁴⁹ **32**

b) Ein Schiffsführer haftet nach § 823 Abs 1, Abs 2 BGB iVm mit dem jeweils einschlägigen Schutzgesetz auch für solche schuldhaft verursachten Schäden, die anlässlich der **Ruderführung** durch einen Steuermann unter Anleitung des Schiffsführers entstehen;⁵⁰ ebenso ist der Schiffsführer verpflichtet, der Besatzung klare und widerspruchsfreie Weisungen zu erteilen. Gibt er an verschiedene Besatzungsmitglieder jedenfalls teilweise widersprüchliche Befehle, so hat er sich davon zu über-

⁴⁵ BGHZ 39, 285.

⁴⁶ BGH VersR 1971, 1881.

⁴⁷ Vgl Handelsbräuche 2005, S 26ff.

⁴⁸ RGZ 67, 50.

⁴⁹ BGH VersR 1965, 230.

⁵⁰ OLG Köln ZfB 1998, SaS 1689.

zeugen, welche Weisungen konkret umgesetzt wurden und ob dies den ordnungsgemäßen Schiffsbetrieb sicherstellt.⁵¹

- 34 c) Soweit das Besatzungsmitglied im Außenverhältnis gegenüber einem Dritten haftet, hat es nach dem **Rechtsinstitut des innerbetrieblichen Schadensausgleichs** einen **Freistellungsanspruch** gegen den Schiffseigner (vgl § 7 Rn 11ff sowie §§ 21–25 Rn 11).

5. Unmittelbare persönliche Haftung des Schiffseigners

- 35 a) Neben der Zurechnungshaftung für fremdes Verschulden (§ 3) haftet der Schiffseigner auch für **eigenes Verschulden**. Das ergab sich vor der Neuordnung der Haftungsbeschränkung zum 1. 9. 1998 bereits unmittelbar aus dem Wortlaut von § 4 Abs 2 S 1 aF: „Durch die vorstehenden Bestimmungen (= frühere Haftungsbeschränkung mit Schiff und Fracht nach § 4 Abs 1 aF) wird die persönliche Haftung des Schiffseigners in Fällen eigenen Verschuldens desselben nicht berührt.“ Die frühere Formulierung hatte indes nur deklatorischen Charakter, so daß sich durch deren Wegfall an der Haftung des Schiffseigners für unmittelbares eigenes Verschulden nichts geändert hat.
- 36 b) Soweit der Schiffseigner sein Schiff selbst führt, resultiert seine eigene Haftung als **Schiffseigner – Schiffsführer** aus § 7 iVm §§ 823ff BGB, ohne daß es auf die Zurechnungsnorm des § 3 ankäme. Zählt der Schiffseigner nicht zur Besatzung, haftet er vertraglich (insbesondere § 280 BGB) und deliktisch (§§ 823ff BGB) für rechtswidriges und schuldhaftes eigenes Tun/Unterlassen. Daneben haftet der Schiffseigner qua seiner Eigenerstellung gegebenenfalls auch unabhängig von Rechtswidrigkeit und Schuld (§§ 677ff BGB, 228 S 1, 904 BGB, 22 WHG).⁵²
- 37 c) Im Vordergrund der persönlichen Schiffseignerhaftung steht insbesondere die Verantwortlichkeit für **Ausrüstungsmängel** des Schiffes, die ein sog **kommerzielles Verschulden** des Schiffseigners begründen. Denn es ist der Schiffseigner, der Verwender des Binnenschiffs (§§ 1, 2), der für den gefahrlosen Zustand sowie Betrieb seines Schiffes verantwortlich ist.⁵³ Im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflichten

⁵¹ BGH NJW 2006, 1271.

⁵² BGHZ 76, 35, 312; OLG Köln VersR 1989, 402.

⁵³ Die bis 1998 geltende Gesetzgebung, bei der die unmittelbare persönliche Exekutionshaftung des Schiffseigners nur bei (eigenen) nautischen Fehlern, nicht aber bei Ausrüstungsmängeln des Schiffes beschränkt war (§ 4 Abs 2 S 1 aF; *arg e contr* § 4 Abs 2 S 2 aF) hatte durch diese Differenzierung einen wichtigen Anreiz für den Schiffseigner geschaffen, im eigenen Haftungsbeschränkungsinteresse stets für den verkehrssicheren Zustand seines Fahrzeuges zu sorgen. Die Beschränkbarkeit durch die Summenhaftung, die diese Unterscheidung grundsätzlich nicht mehr kennt (zu den Einzelheiten § 4 Rn 25), scheidet nur noch bei leichtfertigem kommerziellen Verschulden des Schiffseigners (§ 5b) aus, das indes in den wenigsten Fällen für den Geschädigten beweisbar ist. IS der Erhöhung der technischen Zuverlässigkeit der Binnenschiffe und damit der Verkehrssicherheit auf den Flüssen muß die Beseitigung der früheren Haftungs differenzierung somit als kontraproduktiv bezeichnet werden; s dazu auch OLG Köln ZfB 2001, SaS 1839/1840.

muß er dafür sorgen, daß alle Personen, die mit dem Schiff in Kontakt geraten (Betreten und Verlassen des Schiffes, Arbeiten an Bord, Lade- und Löschmaßnahmen von Land aus, Nähebeziehung im Schiffsverkehrs, etc) dies gefahrlos tun können. Entfalten beispielsweise bestimmte Schiffseinrichtungen (zB Laderaumboden) Gefahren für externe Rechtsgüter (zB landseitige Verladeeinrichtungen eines Hafenbetriebes), trägt der Schiffseigner für hieraus bzw aus der Unterlassung von Warnhinweisen resultierenden Schäden die persönliche Verantwortung.⁵⁴

d) Ist der Schiffseigner personenidentisch mit dem **Frachtführer**, haftet er außerdem nach Maßgabe der §§ 407ff, 425ff HGB (§ 407 HGB Rn 8). **38**

6. Umfang der Haftung

a) Durch die Neuregelung der Haftungsbeschränkung zum 1.9.1998 wurde die frühere **Exekutionshaftung** durch die **Summenhaftung** ersetzt: An Stelle der auf Schiff und Fracht beschränkten (§ 4 Abs 1 Nr 1 aF) bzw auf den Wert und auf die Fracht beschränkt – persönlichen Haftung (§ 114 aF) ist die unbeschränkt – persönliche, aber summenmäßig beschränkbare Haftung (§ 4 Abs 1) getreten (zu den Einzelheiten § 4 Rn 1ff). **39**

b) Forderungen gegen den Schiffseigner aus dem Schiffsbetrieb, insbesondere vertraglicher (§ 102 Nr 5) und deliktischer Art (§ 102 Nr 4) gewähren dem Forderungsinhaber ein **Schiffsgläubigerrecht** nach Maßgabe der §§ 102ff. § 114 hat jedoch – jedenfalls für den Hauptfall der Personen – und/oder Sachschäden bzw Bergungskosten im Zusammenhang mit einer Havarie (§ 102 Nr 4, Nr 3) – regelmäßig keine eigenständige Bedeutung mehr, da sich durch die **Neuaussendung** des Schiffes an der unbeschränkt persönlichen, aber summenmäßig beschränkbar Haftung des Schiffseigners für solche Forderungen (§ 4) nichts ändert (§ 114 Rn 11ff). **40**

c) Neben dem Schiffseigner haften – ebenfalls summenmäßig beschränkbar (§ 4) – schuldhaft handelnde **Besatzungsmitglieder** bei Sach- und Personenschäden nach den §§ 823, 249 BGB, 7ff BinSchG als **Gesamtschuldner** nach § 830 BGB. **41**

d) Die Eigner mehrerer havarieteiliger Schiffe haften dem Geschädigten bei **Sachschäden** nach Maßgabe der Mitverschuldensquote als **Einzelschuldner** (§ 92c Abs 1),⁵⁵ bei **Personenschäden** als **Gesamtschuldner** (§ 92c Abs 2).⁵⁶ **42**

e) Im Verhältnis zwischen dem Geschädigten und dem Schiffseigner kann dieser den **Mitverschuldenseinwand** erheben, der zur Minderung oder gar Aufhebung der Schiffseignerhaftung führen kann.⁵⁷ Dabei ist § 92c beim Zusammenstoß von Bin- **43**

54 OLG Köln ZfB 1994, SaS 1468; OLG Karlsruhe VersR 1997, 858.

55 BGH VersR 1959, 608; BGH LM § 92 BinSchG Nr 13.

56 Zu den Einzelheiten § 92c Rn 10ff.

57 BGH LM RheinSchPV 1954 Nr 1.

nenschiffen (§ 92) *lex specialis* gegenüber § 254 Abs 1 BGB,⁵⁸ gleichwohl ist die zu § 254 Abs 1 BGB ergangene umfangreiche Rspr⁵⁹ entsprechend heranzuziehen.

- 44 Dagegen gilt das Gebot der **Schadensminderungspflicht** des Geschädigten (§ 254 Abs 2 BGB) unmittelbar, insbesondere für Maßnahmen nach der Havarie⁶⁰ (§ 92c Rn 3ff).

7. Haftungsbeschränkung und Haftungsfreizeichnung

- 45 a) Der Schiffseigner kann, soweit er nicht **leichtfertig** gehandelt hat (§ 5b) oder es sich um privilegierte Ansprüche gem § 5 handelt, seine gesetzliche ebenso wie seine vertragliche (§ 4 Abs 1 S 2) Haftung **summenmäßig** nach Maßgabe der §§ 4ff **beschränken** (§ 4 Rn 1ff).
- 46 b) Im rechtsgeschäftlichen Bereich kann die gesetzlich nicht zwingende Haftung des Schiffseigners nach § 3 *inter partes* eingeschränkt oder abbedungen werden, und zwar sowohl einzelvertraglich, als auch im Rahmen von **Geschäftsbedingungen**. Soweit dies im Rahmen eines Einzelvertrages erfolgt, sind lediglich die Grenzen zu beachten, die sich aus den allgemeinen Gesetzen (§§ 134, 138 BGB) sowie nach dem Grundsatz von Treu und Glauben (§ 242 BGB) für die Erfüllung des Vertrages ergeben.
- 47 **Verlade- und Transportbedingungen** (Konnossementbedingungen), die eine solche teilweise oder vollständige Haftungsfreizeichnung vorsehen, unterliegen der Einbeziehungs- und Inhaltskontrolle nach §§ 305ff BGB. Danach ist der Haftungsausschluss für Personenschäden sowie für vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten grundsätzlich unwirksam (§ 309 Nr 7a und b BGB).⁶¹ Eine Freizeichnung von oder auch nur eine Haftungsbeschränkung für eine Verletzung von **Kardinalpflichten** des Schiffseigners/Frachtführers, insbesondere bezüglich der **Fahr- und Ladetüchtigkeit** des Binnenschiffs,⁶² ist ebenfalls unwirksam.⁶³
- 48 Weiter unzulässig sind: Freizeichnungen von grundlegenden **Organisationsmaßnahmen** im Schiffsbetrieb,⁶⁴ Freizeichnungen von der Einhaltung der Pflicht, die **Frachtgüter** nur an den legitimierten Inhaber des Konnossements oder des Ladescheins **auszuliefern**,⁶⁵ Klauseln, die einen **Regreß des Transportversicherers** erschweren

58 RGZ 78, 176; BGH MDR 1959, 551 und 731 = VersR 1959, 504 = ZfB 1959, 337, 338; BGH MDR 1959, 913 = ZfB 1959, 415, 416.

59 Vgl BGH NJW 2006, 286; BGH VersR 1997, 1158.

60 OLG Bremen VersR 1976, 558.

61 Anders noch BGH NJW 1973, 2107.

62 BGHZ 49, 356 = NJW 1968, 1567; BGHZ 71, 167 = NJW 1978, 1341.

63 BGHZ 82, 162; BGH VersR 1984, 580, 581.

64 BGH NJW 1973, 2154.

65 BGH VersR 1974, 590.

oder verunmöglichen.⁶⁶ Zur Möglichkeit der Haftungsfreizeichnung im Rahmen von Frachtverträgen s iü § 449 HGB Rn 2ff.

8. Beweislast

a) Die Behauptung, ein Besatzungsmitglied des Schiffes habe in Ausführung von Dienstverrichtungen dem Geschädigten schuldhaft einen Schaden zugefügt, ist eine **klagbegründende Tatsache**, für die dem Kläger grundsätzlich der **Vollbeweis** obliegt.⁶⁷

b) In bestimmten Fallkonstellationen können dem Anspruchsteller **Beweiserleichterungen** zugute kommen. Wenn der äußere Tatbestand nach dem regelmäßigen Ablauf in der Binnenschifffahrt den Schluß zuläßt, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verabsäumt wurde, ist der **Anschein** eines Verschuldens des betreffenden Besatzungsmitgliedes gegeben.⁶⁸

Dieser Anscheinsbeweis beruht auf einem **typischen Geschehensablauf**, bei dem der festgestellte und vom Anspruchsteller zu beweisende⁶⁹ Sachverhalt idR bestimmte Folgen zeitigt. Es handelt sich also nicht um eine **Umkehr der Beweislast** und auch nicht um eine **Schuldvermutung**, sondern um eine **Beweiswürdigungsregel**, nach der der in Anspruch Genommene die ernsthafte Möglichkeit eines atypischen Geschehensablaufes darzulegen und zu beweisen hat, andernfalls er haftet.⁷⁰

Dabei spielen **allgemeine Erfahrungssätze** des Gerichts, wie sie sich insbesondere nach jahrelanger Praxis als Schiffsrichter herausbilden (§ 1 BinSchVerfG Rn 1), eine maßgebliche Rolle.⁷¹ Zu den **Anwendungsfällen** des Anscheinsbeweises auf der Basis der umfangreichen Rspr s § 92b Rn 68ff, 76.

c) Steht das schuldhafte Verhalten eines Besatzungsmitgliedes fest, gelingt dem Anspruchsteller aber nicht der Beweis, die schadenstiftende Handlung/Unterlassung einem bestimmten Besatzungsmitglied zuzuordnen, reicht dies gleichwohl zur Begründung der Annexhaftung des Schiffseigners nach § 3 aus.⁷² Ist bewiesen, daß mehrere Besatzungsmitglieder schuldhaft gehandelt haben, läßt sich aber nicht nachweisen, welche Handlung ie welchem Schaden entspricht, haftet nicht nur der Schiffseigner adjektizisch nach § 3, sondern die Besatzungsmitglieder auch unmittelbar als Gesamtschuldner (§§ 830, 840 BGB).

⁶⁶ BGHZ 65, 364; 82, 162.

⁶⁷ RGZ 126, 329.

⁶⁸ RGZ 121, 160; 130, 357; 135, 136; 138, 20.

⁶⁹ BGH NJW 1976, 2032.

⁷⁰ BGHZ 8, 239; BGH NJW 1972, 1131; BGH ZfB 1971, 338; 1985, 262.

⁷¹ BGH NJW 1951, 360; 1961, 777.

⁷² OLG Königsberg Verkehrsrecht 1927, S 466, Nr 328.

- 54 d) Enthalten **Verlade- und Transportbedingungen** vom allgemeinen Prozeßrecht abweichende, den Verwender begünstigende Beweislastregeln, sind diese – auch im Rechtsverkehr zwischen Unternehmern⁷³ – unwirksam (§ 309 Nr 12 BGB).⁷⁴

§ 4 [Beschränkung der Schiffseignerhaftung]

(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 Wrackbesei-

73 BGHZ 101, 184; BGH NJW 1996, 1538.

74 Vgl ie Baumgärtel/Korioth Beweislast § 58 Rn 12ff.

tigung 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.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–4
2. Sachlicher Anwendungsbereich der §§ 4 bis 5m	5–6
3. Persönlicher Anwendungsbereich der §§ 4 bis 5m	7
4. Räumlicher Geltungsbereich der §§ 4 bis 5l	8
5. Vertragliche Vereinbarungen	9
6. Personenschäden	10–11
7. Sachschäden	
a) Verlust und Beschädigung	12–13
b) Verspätung	14
c) Verletzung nichtvertraglicher Rechte	15–16
d) Maßnahmen zur Schadensabwendung und -verringerung	17–19
8. An Bord oder bei Betrieb eines Schiffes	
a) Schiff	20–23
b) An Bord oder bei Betrieb	24–25
c) Unmittelbarer Zusammenhang mit einer Bergung/Wrackbeseitigung	26
9. Ansprüche aus Wrackbeseitigung	27–29
10. Beweislast	30

1. Allgemeines

Die §§ 4 bis 5m regeln die **globale Haftungsbeschränkung** in der Binnenschifffahrt, dh die Beschränkung der Haftung für die Gesamtheit aller beim Schiffsbetrieb aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche. Mit dem Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. 8. 1998¹ (GÄHB) wurde der im Seerecht bereits mit Inkrafttreten des Brüsseler Übereinkommens vom 10. 10. 1973³ erfolgte Übergang vom **System der Exekutionshaftung** zur **Summenhaftung** für die Binnenschifffahrt nachvollzogen. Während der Schiffseigner nach dem alten Modell der Haftungsbeschränkung grundsätzlich nur dinglich mit Schiff und Fracht haftete und eine Zwangsvollstreckung („Exekution“) aus einem gegen den Schiffseigner ergangenen Urteil nur in diese beiden Teile des Eignervermögens er-

¹ BGBl I, 2489.

² BGBl 1972 II, 653, 672.

³ BGBl II, 161.

folgen konnte, haftet der Schiffseigner unter dem neuen Regime zunächst unbeschränkt persönlich mit seinem gesamten Vermögen. Allerdings hat er nach §§ 4 bis 5m nunmehr unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, seine Haftung summenmäßig auf einen bestimmten, sich grundsätzlich an den technischen Merkmalen seines Schiffes (Tragfähigkeit, Wasserverdrängung, Motorleistung, Beförderungskapazität) orientierenden Betrag zu begrenzen. Dies geschieht gem § 5d durch die Erhebung einer entsprechenden Einrede oder durch die Errichtung eines Haftungsfonds. Bereits durch das 2. SRÄG vom 25. 7. 1986 (§ 77 Rn 1) war isoliert für die Haftung für Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der **Tötung oder Verletzung von Schiffsreisenden** mit § 4a aF die Summenhaftung eingeführt worden als Reaktion auf das schwere Barkassenunglück im Hamburger Hafen am 2. 10. 1984. Die Geschädigten waren damals aufgrund des nicht mehr vorhandenen Restwerts der Barkasse praktisch entschädigungslos geblieben (vgl Rn 3). Heute ist an die Stelle des § 4a aF der § 5k mit deutlich höheren Haftungshöchstbeträgen getreten.

- 2 Inhaltlich gehen die §§ 4 bis 5m auf das Straßburger Übereinkommen vom 4. 11. 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)⁴ zurück. Bei diesem Übereinkommen handelt es sich im wesentlichen um eine Revision des letztlich veralteten und deshalb nie in Kraft getretenen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen vom 1. 3. 1973 (CLN)⁵. Die unter der Federführung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt erarbeitete CLNI lehnt sich eng an das für die Bundesrepublik Deutschland am 1. 9. 1987 in Kraft getretene Übereinkommen vom 19. 11. 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (**Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen – LondonHBÜ**)⁶ an.⁷ Anders als dieses seerechtliche Übereinkommen, auf das in § 486 HGB pauschal verwiesen wird,⁸ wurde die CLNI dadurch ins deutsche Recht übernommen, daß deren Regelungen in die §§ 4 bis 5m eingearbeitet wurden. Begründet wurde dieses Vorgehen vor allem mit der besseren Lesbarkeit und Handhabbarkeit der neuen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung, die nicht nur auf internationale, sondern auch auf rein nationale Sachverhalte anzuwenden sind. Darüber hinaus sollten die Regelungen der CLNI unabhängig von deren Inkrafttreten zur Anwendung kommen.⁹ Bis zum 1. 7. 2007 wurde die CLNI lediglich von Luxemburg (1993), den Niederlanden (1997), der Schweiz (1997) und Deutschland ratifiziert. Nicht zuletzt um das Übereinkommen attraktiver für weitere Ratifikationen zu machen, werden derzeit Überlegungen angestellt, die Haftungssummen der

4 BGBl 1998 II, 1644.

5 Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 22. Die CLN ist zB abgedruckt bei *Korioth* Neuregelung, 326ff.

6 BGBl 1986 II 786; 1987 II, 407.

7 Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 22.

8 Hierzu *Herber* Haftungsrecht, 17f.

9 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 16.

§§ 4ff entsprechend den Änderungen im Seerecht durch das Protokoll 1996 über die Änderung des LondonHBÜ¹⁰ zu erhöhen.¹¹

Die **Einführung der Summenhaftung** auch in der Binnenschifffahrt wurde vom Gesetzgeber zunächst formal damit **begründet**, daß allein auf diesem Weg die seit Inkrafttreten des Brüsseler Übereinkommens vom 10. 10. 1957 am 6. 4. 1973 (Rn 1) bestehende Zweigleisigkeit der Haftungsregime im deutschen Schifffahrtsrecht unter Wahrung internationaler Standards überwunden werden könne. Inhaltlich wurde die Summenhaftung deshalb für tauglicher angesehen, weil die Gläubiger unter dem System der Exekutionshaftung in Fällen, in denen es zu einem Totalverlust des haftenden Schiffes kommt oder in denen das schädigende Schiff infolge Alters oder schlechter Wartung nur noch einen geringen Wert aufweist, Gefahr laufen, mit ihren Forderungen vollständig auszufallen. Zudem würde am Ende der Schädiger belohnt, dessen Schiff schlecht gepflegt sei und aus diesem Grund nur noch einen geringen Wert aufweise.¹² Nicht zuletzt wurde mit Einführung der Summenhaftung der im Einigungsvertrag vom 31. 8. 1990¹³ enthaltenen Vereinbarung entsprochen, wonach für die gewerbliche Binnenschifffahrt bereits vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten der CLNI die summenmäßige Haftungsbeschränkung eingeführt werden sollte.¹⁴

Unmittelbar anwendbar im deutschen Recht sind allein die §§ 4 bis 5m, nicht dagegen die Regelungen der CLNI. Die CLNI wurde vom deutschen Gesetzgeber zwar ratifiziert, nicht aber für unmittelbar anwendbar erklärt (Rn 2). Dies führt dazu, daß auch bei der **Auslegung** der §§ 4 bis 5m grundsätzlich nicht auf die entsprechenden Regelungen der CLNI zurückgegriffen werden kann. Die §§ 4 bis 5m wären auch insoweit anzuwenden, als sie einer Regelung der CLNI widersprächen. Auf der anderen Seite ist das nationale Recht zumal dann im Zweifel soweit als möglich völkerrechtskonform auszulegen, wenn sich ein anderslautender Wille des Gesetzgebers nicht feststellen läßt. Hieraus folgt, daß bei Unklarheiten im Zusammenhang mit der Auslegung der §§ 4 bis 5m durchaus die Vorschriften der CLNI mit herangezogen werden können. Im Zweifel hat jedoch eine klare Regelung der §§ 4 bis 5m Vorrang vor den Vorschriften der CLNI.

2. Sachlicher Anwendungsbereich der §§ 4 bis 5m

Die §§ 4 und 5 umschreiben abschließend diejenigen **Ansprüche, für die eine Haftungsbeschränkung in Betracht kommt**. Gem § 4 sind dies grundsätzlich sämtliche Ansprüche wegen Personen- oder Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zu-

¹⁰ BGBl 2000 II, 791, 1793.

¹¹ Czerwenka TranspR 2005, 133.

¹² Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 22. Zu den Nachteilen des Exekutionssystems zusammenfassend Freise Reederhaftung, 31ff.

¹³ BGBl II, 885, 960.

¹⁴ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 16.

sammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung eingetreten sind, sowie Ansprüche aus Wrackbeseitigung. § 5 führt diejenigen Ansprüche auf, die nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen.

- 6 Gem § 4 Abs 1 S 2 Halbs 1 können Ansprüche der Haftungsbeschränkung unabhängig davon unterliegen, auf welcher **Grundlage** sie beruhen, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind und ob sie aufgrund eines Vertrags oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Eine Ausnahme gilt gem § 4 Abs 1 S 2 Halbs 2 jedoch für bestimmte vertraglich vereinbarte Entgeltansprüche für Maßnahmen der Wrackbeseitigung und der Schadensabwendung bzw Schadensverringderung. Die Aufnahme von **Rückgriffs- und Entschädigungsansprüchen** soll den Schiffseigner davor bewahren, daß er bei Geltendmachung eines Anspruchs durch einen nicht zur Haftungsbeschränkung berechtigten Dritten, der seinerseits den Ersatzanspruch des Geschädigten befriedigt hat, unbeschränkt haftet.¹⁵ Darüber hinaus soll nach dem Willen des Gesetzgebers hierdurch klargestellt werden, daß auch Ausgleichsansprüche zwischen mehreren zur Haftungsbeschränkung Berechtigten der Haftungsbeschränkung unterliegen.¹⁶

3. Persönlicher Anwendungsbereich der §§ 4 bis 5m

- 7 Zwar ist in § 4 Abs 1 nur der Schiffseigner (§ 1) als Begünstigter der §§ 4 bis 5m genannt. Gem § 5c stehen dem Schiffseigner insoweit jedoch gleich der Eigentümer (§ 1 Rn 47ff), Charterer und Ausrüster (§ 2 Abs 1) des Schiffes, der Berger (§ 5c Rn 5) sowie jede Person, für deren Handeln eine der vorgenannten Personen einzustehen hat. Gleiches gilt für die Gesellschafter einer beschränkbar haftenden Personengesellschaft und den Versicherer, dessen Versicherungsnehmer beschränkbar haftet.

4. Räumlicher Geltungsbereich der §§ 4 bis 5l

- 8 Gem Art 15 Abs 1 CLNI erstreckt sich der räumliche Anwendungsbereich des Übereinkommens allein auf Gewässer, die der Mannheimer Akte oder dem Moselvertrag unterliegen. Der deutsche Gesetzgeber hat jedoch von der nach Art 15 Abs 2 CLNI bestehenden Möglichkeit Gebrauch gemacht und den Anwendungsbereich der §§ 4 bis 5l erweitert (§ 5m: „deutsches Gewässer“). Der räumliche Anwendungsbereich dieser Vorschriften entspricht nun dem des übrigen Binnenschiffahrtsgesetzes (§ 1 Rn 16ff). Die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung besteht folglich auf jedem Binnengewässer, auf dem Schifffahrt betrieben wird, unabhängig von dessen Art, Bedeutung und Größe.¹⁷ Zur Anwendbarkeit der §§ 4 bis 5l in **Fällen mit Auslandsberührung** vgl § 5m.

15 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19f; Herber Haftungsrecht, 61f.

16 Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 26.

17 Vgl Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 32.

5. Vertragliche Vereinbarungen

Von den Regelungen über die Haftungsbeschränkung nach §§ 4 bis 5m kann durch vertragliche Vereinbarung uneingeschränkt abgewichen werden.¹⁸ Insbesondere kann zwischen den Parteien eines Frachtvertrags vereinbart werden, daß der Frachtführer haften soll, ohne sich auf die Haftungsbeschränkung der §§ 4ff berufen zu dürfen. Sind abweichende Vereinbarungen in VTB enthalten, müssen die §§ 305ff BGB beachtet werden. Zum Verhältnis der §§ 4 bis 5m zu den nur eingeschränkt dispositiven Regelungen über die **vertragliche Haftung des Frachtführers** gem §§ 425ff, 431, 449 HGB vgl § 431 HGB Rn 1.

6. Personenschäden (§ 4 Abs 2)

Der Begriff der Personenschäden umfaßt gem § 4 Abs 2 die **Tötung** und die Verletzung von Personen. Die **Verletzung von Personen** entspricht der Körper- und Gesundheitsverletzung des § 823 BGB. Danach ist Körperverletzung die Verletzung der äußeren körperlichen Integrität, Gesundheitsverletzung die Beeinträchtigung der inneren Funktionen des Körpers. Zu letzterer zählen auch Nervenschocks und seelische Beeinträchtigungen als unmittelbare Folge von Unfällen, sofern diese Beeinträchtigungen einen gewissen Schweregrad erreichen und, zB wegen des besonderen Näheverhältnisses zu der verunfallten Person, nicht dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen sind.^{18a} Ebenfalls zu den Personenschäden iSv § 4 Abs 2 gehören die Ansprüche der mittelbar Geschädigten nach §§ 843 bis 846 BGB.¹⁹

Zwar kommt die Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Personenschäden in erster Linie bei der Verletzung oder Tötung von **Reisenden auf Fahrgastschiffen** in Betracht (vgl § 77 iVm § 646 Abs 1 S 1, Abs 2 HGB), doch kann sie auch bei der Verletzung von Besatzungsmitgliedern (§ 3 Abs 2) oder unbeteiligten Dritten Bedeutung erlangen. Bei Besatzungsmitgliedern ist § 5 Nr 3 zu beachten.

7. Sachschäden (§ 4 Abs 3)

a) Verlust und Beschädigung von Sachen (§ 4 Abs 3 S 1 Nr 1)

Ansprüche wegen Sachschäden iSd §§ 4 bis 5m sind zunächst die Ansprüche wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen. Zu den Begriffen des **Verlusts** und der **Beschädigung** vgl § 425 HGB Rn 8f. Hierzu zählen auch die Verunreinigung des Ladungsguts durch Ladungsreste aus vorangegangenen Transporten. Der **Sachbegriff** entspricht dem des § 90 BGB und umfaßt sämtliche körperliche Gegenstände

¹⁸ So auch zum seerechtlichen LondonHBÜ *Herber* Haftungsrecht, 55.

^{18a} BGH VersR 2007, 1093, 1094.

¹⁹ *Rabe* SecHR Art 2 LondonHBÜ Rn 4.

ungeachtet des Aggregatzustands (fest, flüssig, gasförmig). Tiere sind ebenfalls Sachen iSd Vorschrift (§ 90a BGB), nicht dagegen der lebende menschliche Körper²⁰. Da sie ohne weiteres dem Sachbegriff unterfallen, bedurften die in Art 2 Abs 1a CLNI einzeln aufgeführten Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen in § 4 Abs 3 keiner gesonderten Erwähnung, doch ist insoweit die gesetzlich angeordnete Vorabbefriedigung zu beachten (§§ 5f Abs 2, 5h Abs 3, 5i S 2).

- 13** Zu den Sachen nach § 4 Abs 3 S 1 Nr 1 gehört auch das **Gepäck von Reisenden**. Wird dem Reisenden das Gepäck nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes ausgehändigt und erwächst dem Reisenden hieraus ein Vermögensschaden, liegt nach der Begriffsbestimmung des Art 1 Nr 7 der Anlage zu § 646 HGB, die über § 77 auch in der Binnenschifffahrt zur Anwendung kommt, ein Sachschaden und kein Verspätungsschaden vor.

b) Verspätung (§ 4 Abs 3 S 1 Nr 2)

- 14** Der Begriff der Verspätung iSv § 4 Abs 3 S 1 Nr 2 entspricht dem der Überschreitung der Lieferfrist nach § 423 HGB (§ 425 HGB Rn 10). Das im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern Gesagte gilt entsprechend für die Beförderung von Reisenden und deren Gepäck. Bei der Beförderung von Reisenden wird regelmäßig eine konkrete Reisedauer vereinbart sein. Wird diese überschritten, kommen Ansprüche nach §§ 280 Abs 2, 286ff BGB in Betracht, sofern die Verspätung nicht wegen Geringfügigkeit als sozialadäquat hinzunehmen ist. Zur Frage der verspäteten Aushändigung von Reisegepäck vgl Rn 11. Ggf sind vertragliche Haftungsausschlüsse zu berücksichtigen (vgl Rn 9).

c) Verletzung nichtvertraglicher Rechte (§ 4 Abs 3 S 1 Nr 3)

- 15** Bei § 4 Abs 3 S 1 Nr 3, der Art 2c LondonHBÜ entspricht, handelt es sich um einen Auffangtatbestand für die Fälle, in denen Schäden durch Verletzung nichtvertraglicher Rechte entstehen, die nach dem jeweils anwendbaren innerstaatlichen Recht nicht als Personen- oder Sachschäden qualifiziert werden können.²¹ Nach deutschem Recht fallen hierunter jedenfalls Verletzungen von absoluten Rechten, wenn diese nur zu einem Vermögensschaden führen.²² Denkbar ist dies etwa bei **Eigentumsverletzungen, die nicht zugleich eine Sachbeschädigung darstellen** (sonst § 4 Abs 3 Nr 1). Beispielhaft ist der sog **Fleetfall** (§ 92b Rn 35), in dem ein Schiff durch in einem Fleet eingestürzte Ufermauern über einen Zeitraum von acht Mo-

²⁰ BGHZ 124, 52, 54.

²¹ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 25.

²² *Korloth* Herber-Festschrift 1983, 98; *Rabe* SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 14; weiter *Herber* Haftungsrecht, 57 und *Freise* Reederhaftung, 53f (Verletzung von vertraglichen Rechten und Schutzgesetzen iSv § 823 Abs 2 BGB).

naten an der Weiterfahrt gehindert wurde.²³ Entsprechendes kann gelten, wenn ein Schiff dadurch an dem Auslaufen aus einem Hafen gehindert wird, daß ein anderes Schiff aufgrund einer Havarie über einen längeren Zeitraum die Hafenausfahrt blockiert,²⁴ oder wenn durch ein vorbeifahrendes Schiff die ins Wasser ragenden Teile einer Slipanlage beschädigt werden, so daß ein anderes, auf Helling genommenes Schiff nicht mehr zu Wasser gelassen werden kann²⁵. Zu beachten ist in all diesen Fällen der Funktionsbeeinträchtigung von Schiffen, daß eine Verletzung nichtvertraglicher Rechte grundsätzlich nur dann in Betracht kommt, wenn die bestimmungsgemäße Verwendung als Schiff mehr als nur unerheblich beeinträchtigt wird. Kann also das an der Weiterfahrt gehinderte Schiff umkehren und seine Fahrt in eine andere, wenn auch nicht geplante Richtung fortsetzen, scheidet sowohl eine Eigentumsverletzung als auch eine Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs aus.²⁶ Weitere Einzelheiten hierzu unter § 92b Rn 34ff.

Anders als nach altem Recht unterliegen aufgrund ihres vertraglichen Charakters Ansprüche wegen **Vermögensschäden infolge der Nichterfüllung von** durch den Schiffsführer (§ 4 Abs 1 Nr 1 aF) oder den Schiffseigner selbst (§ 4 Abs 1 Nr 2 aF) geschlossenen **Verträgen** nicht mehr der Haftungsbeschränkung, sofern nicht zugleich ein Fall des nunmehr geltenden § 4 Abs 3 S 1 Nr 1 oder Nr 2 gegeben ist. Zwar wurde mit der jetzigen Regelung ein Gleichlauf mit dem Seerecht erreicht,²⁷ doch blieb schon dort die Frage unbeantwortet, weshalb der Haftungsbeschränkung sämtliche Vermögensschäden wegen Verletzung nichtvertraglicher Rechte unterliegen, dagegen nur ein Teil der Vermögensschäden, die auf einer Verletzung vertraglicher Pflichten beruhen.²⁸

d) Maßnahmen zur Schadensabwendung und -verringerung (§ 4 Abs 3 S 2)

Die Regelung des § 4 Abs 3 S 2, die Art 2 Abs 1f CLNI umsetzt und Art 2 Abs 1f LondonHBÜ entspricht, trägt dem Umstand Rechnung, daß Maßnahmen zur Schadensminderung und -abwendung wegen der Haftungsbeschränkungsmöglichkeit des Schuldners allen Gläubigern zugute kommen²⁹ und daß der Schädiger bei Abwendung oder Verringerung des Schadens insbesondere durch Dritte nicht schlechter stehen soll als er stünde, wenn es zum Schaden gekommen wäre³⁰. Voraussetzung für eine Haftungsbeschränkung nach § 4 Abs 3 S 2 ist zunächst, daß die Ansprüche wegen

²³ BGHZ 55, 153, 159.

²⁴ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 15.

²⁵ Vgl Koriath ZfB 2001, SaS 1845.

²⁶ BGHZ 55, 153, 160.

²⁷ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 25.

²⁸ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 14.

²⁹ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 20.

³⁰ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 17.

der verhinderten oder verringerten Schäden ihrerseits der Haftungsbeschränkung nach § 4 Abs 1, Abs 2 oder Abs 3 S 1 unterworfen sind. Hierzu zählen auch Ersatzansprüche wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit **Wrackbeseitigungsmaßnahmen** eintreten und für die die Haftung nach § 4 Abs 1 iVm § 4 Abs 2 und Abs 3 Satz 1 beschränkt werden kann.³¹ Ebenso fallen hierunter die Kosten für die Sicherung einer Havariestelle.³² Nicht von § 4 Abs 3 S 2 erfaßt sind dagegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von **Ansprüchen aus Wrackbeseitigung** iSv § 4 Abs 4 S 1, für die § 4 Abs 4 S 2 eine Sonderregelung enthält.

- 18** Weitere Voraussetzung für die Möglichkeit zur Haftungsbegrenzung nach § 4 Abs 3 S 2 ist, daß es sich nicht um **Ansprüche des Haftpflichtigen** selbst handelt. Da dieser ohnehin verpflichtet ist, die von ihm verursachten Schäden möglichst gering zu halten (§ 254 Abs 2 S 1 BGB), sollen von ihm ergriffene Abwehrmaßnahmen nicht dazu führen, daß er mit eigenen Ansprüchen an der Verteilung des Haftungsfonds teilnimmt.³³ **Aufwendungen** für Maßnahmen zur Schadensabwendung oder -minderung **des Geschädigten selbst** hat der Haftpflichtige dem Geschädigten als adäquate Folge des Schadensereignisses regelmäßig bereits als Schaden iSv § 4 Abs 3 S 1 zu ersetzen, so daß § 4 Abs 3 Satz 2 insoweit ohne Bedeutung ist.³⁴ Eine Anwendung des § 4 Abs 3 S 2 kommt demnach vor allem bei **Ansprüche Dritter aus Geschäftsführung ohne Auftrag** (§§ 670, 683 BGB) oder wegen ungerechtfertigter Bereicherung (§§ 812ff BGB) in Betracht.³⁵
- 19** In § 4 Abs 1 S 2 Halbs 2 ist klargestellt, daß das für Schadensabwendungs- oder -verringerrungsmaßnahmen **vertraglich vereinbarte Entgelt** ebenso wie der Berge-lohn (vgl § 5 Nr 1) der Möglichkeit zur Haftungsbegrenzung nicht unterliegt und damit jedenfalls in voller Höhe zu bezahlen ist.

8. An Bord oder bei Betrieb eines Schiffes (§ 4 Abs 1 S 1)

a) Schiff

- 20** Der Schiffsbegriff der §§ 4 bis 5m weicht von dem des § 1 (§ 1 Rn 3ff) in folgenden Punkten ab: In Übereinstimmung mit Art 1 Abs 2 CLNI stellt § 4 Abs 5 klar, daß als Schiff iSd §§ 4 bis 5m auch **Kleinfahrzeuge** anzusehen sind. Dieser Klarstellung bedarf es, weil die Rechtsprechung für den übrigen Bereich des Binnenschiffahrtsgesetzes Kleinfahrzeuge grundsätzlich nicht als Schiffe ansieht (§ 1 Rn 6). Vgl dagegen wiederum für den Schiffszusammenstoß § 92 Abs 3. Als Kleinfahrzeuge werden tra-

³¹ Begr RegE, BT-Drs 13/8446, 20.

³² OLG Karlsruhe TranspR 2007, 75, 77ff.

³³ Begr RegE, BT-Drs 13/8446, 20; *Herber* Haftungsrecht, 60.

³⁴ Begr RegE, BT-Drs 13/8446, 20.

³⁵ *Rabe* SecHR Art 2 LondonHBÜ Rn 18.

ditionell zB Ruder-, Paddel- und Tretboote angesehen. Zu Abgrenzungsfragen vgl § 1 Rn 6ff.

Eine Rückausnahme macht das Gesetz in Übereinstimmung mit Art 18 Abs 1d CLNI **21** für Schiffe, die lediglich zum **Sport** oder zur **Erholung** und nicht des Erwerbs wegen verwendet werden. Der Gesetzgeber übernimmt insoweit die bisherige ständige Rechtsprechung des BGH zu § 4 aF, die es nicht als gerechtfertigt ansah, die Eigner von Sport- und Vergnügungsbooten gegenüber den Haltern anderer Fahrzeuge durch die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung zu privilegieren.³⁶ Gleiches gilt für den Führer eines Sportbootes, da das den Verkehrsträgern Straße und Schiene unbekanntes System der globalen Haftungsbeschränkung nach Auffassung des Gesetzgebers nur dort gerechtfertigt ist, wo es um den Einsatz eines Schiffes zu gewerblichen oder beruflichen Zwecken geht.³⁷ Entsprechend dieser Begründung wurde die **Erwerbsmäßigkeit** als zusätzliche Voraussetzung für die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung aufgenommen. Dies führt dazu, daß zB die gewerblichen Nutzer von Sportbooten (**Segelschulen, Vercharterer** etc) durchaus in den Genuß der §§ 4 bis 5m kommen können.³⁸ Eine nur vorübergehende nichtgewerbliche Nutzung eines üblicherweise zu gewerblichen Zwecken eingesetzten Schiffes (zB Leerfahrt zum Urlaubsort) läßt die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ebenfalls nicht entfallen, da auch in diesem Fall noch der gewerbliche Charakter der betriebenen Schifffahrt überwiegt.

Gleiches gilt nach dem erklärten Willen des Gesetzgebers³⁹ für die in amtlichen **22** Diensten stehenden Schiffe und Boote der **Schifffahrtsverwaltung** und der **Wasserschutzpolizei**, obwohl diese Schiffe ebenfalls nicht zu Erwerbszwecken eingesetzt werden (vgl zum Seerecht Art 7 EGHGB). Auch diese Auffassung entspricht der bisherigen Rechtsprechung, der es nicht gerechtfertigt erschien, die dienstliche Schifffahrt insofern gegenüber der gewerblichen Schifffahrt zu benachteiligen.⁴⁰

Die in Art 1 Abs 2b CLNI neben den Kleinfahrzeugen genannten **Tragflächenboote, 23** **Fähren** (§ 2 Abs 3 S 2 Nr 3 BinSchUO), **Bagger, Krane, Elevatoren** und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art unterfallen nach gefestigter Rspr schon bislang dem Schiffsbegriff des Binnenschifffahrtsgesetzes (§ 1 Rn 11ff) und bedurften daher keiner gesonderten Erwähnung in § 4.⁴¹ Zu beachten ist allerdings, daß insoweit zT andere Haftungshöchstbeträge gelten (vgl § 5e Abs 1 Nr 4). Fähren unterfallen unabhängig davon dem Schiffsbegriff der §§ 4 bis 5m, ob sie frei schwimmend sind oder nicht (vgl § 131 Abs 3 und 4).

36 Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 33.

37 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19.

38 Vgl Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19.

39 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19.

40 RGZ 149, 167, 171.

41 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 21.

b) An Bord oder bei Betrieb eines Schiffes

- 24** An Bord sind die Personen- oder Sachschäden eingetreten, wenn der *Erfolgsort* der schädigenden Handlung das Schiff selbst ist. Dagegen genügt es nicht, wenn lediglich der *Handlungsort* sich an Bord des Schiffes befindet, dh sich zwar der Schädiger auf dem Schiff aufhält, nicht dagegen die verletzte Person bzw die beschädigte Sache. In diesen Fällen wird der Schaden allerdings meistens im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb (Rn 25) eingetreten sein. Bsp: Besatzungsmitglied bedient schiffseitige Löscheinrichtung fehlerhaft, wodurch es an Land zu schweren Schäden kommt. An Bord befinden sich Personen und Sachen, die die Reling passiert haben.⁴² Nicht an Bord befinden sie sich dagegen, wenn sie noch/schon auf der Gangway sind.⁴³
- 25** Der Schaden kann auch dann der Haftungsbegrenzung unterliegen, wenn er **im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes** eingetreten ist. Nach dem Willen des Gesetzgebers soll durch dieses Tatbestandsmerkmal klargestellt werden, daß der Schiffseigner als solcher und nicht in anderer Eigenschaft, dh zB als Halter eines beim Laden oder Entladen verwendeten Kfz oder als Lagerhalter privilegiert wird.⁴⁴ Gemeint ist somit der technische Einsatz des Schiffes als Verkehrs- und Transportmittel.⁴⁵ Teil des Schiffsbetriebs sind jedenfalls die **Lade- und Löscharbeiten**.⁴⁶ Der Schaden muß mithin auch nicht eingetreten sein, während das Schiff in Bewegung war.⁴⁷ Nach zutreffender Auffassung zum gleichlautenden Art 2 Abs 1a LondonHBÜ macht es dabei keinen Unterschied, wem aufgrund des Frachtvertrags die Ladung bzw Löschung obliegt und ob ein landseitig oder schiffseitig gestelltes Ladegeschrir verwendet wird.⁴⁸ Nicht zum Betrieb des Schiffes zählt dagegen der **Vor- und Nachlauf der Ladung**, also zB der Transport der Ladung zum Ladeplatz mit einem Lkw oder einem Kran.⁴⁹ Dies gilt auch dann, wenn dieser Transport zu der vom Schiffseigner zu erbringenden Beförderungsleistung gehört. Zu begriff dies damit, daß sich hier keine Gefahr realisiert hat, die dem eingesetzten Transportmittel Schiff zu eigen ist.⁵⁰ Diese **Schiffsgefahr** realisiert sich dagegen, wenn der Schaden darauf zurückzuführen ist, daß das Schiff an unzulässiger Stelle **stilliegt** oder unzureichend **festgemacht** wurde. Zum Betrieb eines **Fahrgastschiffes** gehört auch das An- und Vonbordgehen der Fahrgäste über Anleger, Pontons oder Zubrin-

⁴² Freise Reederhaftung, 61; Herber Haftungsrecht, 56.

⁴³ Herber Haftungsrecht, 56.

⁴⁴ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19.

⁴⁵ Vgl Koriath Übergang, 72; Herber Haftungsrecht, 60; Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 5; Freise Reederhaftung, 51.

⁴⁶ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 25.

⁴⁷ Rittmeister Haftungsbeschränkungsverfahren, 24.

⁴⁸ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 8.

⁴⁹ Vgl Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 9; Herber Haftungsrecht, 61.

⁵⁰ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 5.

gerboote.⁵¹ Für den übrigen außerhalb des Schiffes liegenden Verantwortungsbereich des Schiffseigners (zB Weg von der Fahrkartenverkaufsstelle zum Anleger) kommt es wiederum darauf an, ob sich in dem Schaden eine schiffahrtstypische Gefahr realisiert hat.

c) **Unmittelbarer Zusammenhang mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung**

Zum Begriff der **Wrackbeseitigung** vgl § 5j Rn 2. Zum Begriff der **Bergung** vgl § 740 HGB Rn 3. Durch diesen Einschluß wird sichergestellt, daß auch der Berger oder Wrackbeseitiger von der Haftungsbefreiung profitiert, der seine Dienste nicht von einem Schiff aus, sondern aus der Luft (Hubschrauber) oder von Land (Kran, Taucher) erbringt (§ 5c Abs 1 Nr 2).⁵² **26**

9. **Ansprüche aus Wrackbeseitigung (§ 4 Abs 4)**

Die Definition in § 4 Abs 4 ist vor allem im Hinblick auf den gesonderten Haftungshöchstbetrag für die Ansprüche aus Wrackbeseitigung nach § 5j bedeutsam. Der Gesetzgeber hat damit den Vorbehalt des Art 18 Abs 1c CLNI ausgeübt, um die Gläubiger solcher Ansprüche möglichst umfassend zu schützen.⁵³ Zum Begriff der **Wrackbeseitigung** vgl § 5j Rn 2. **27**

§ 4 Abs 4 erfaßt nur **Ansprüche auf Erstattung der Kosten** für die in § 4 Abs 4 aufgeführten Maßnahmen. Nach dem erklärten Willen des Gesetzgebers⁵⁴ sollen zu den Ansprüchen aus Wrackbeseitigung jedoch auch Ansprüche auf Erstattung von Zufallschäden gehören, die der Wrackbeseitiger im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit erleidet (zB gerissener Draht) und die nach den Grundsätzen der Risikozurechnung bei schadensgeneigter Tätigkeit im fremden Interesse zu ersetzen sind.⁵⁵ Dem Wrackbeseitiger schuldhaft zugefügte Schäden unterfallen bereits § 4 Abs 2 und 3. Für **Entgeltforderungen**, die für die Wrackbeseitigung vertraglich vereinbart wurden, ist eine Haftungsbegrenzung gem § 4 Abs 1 S 2 Halbs 2 ausgeschlossen. **28**

Gem § 4 Abs 4 S 2 zählen zu den Ansprüchen aus Wrackbeseitigung entsprechend § 4 Abs 3 S 2 betr die Sachschäden (Rn 15ff) auch Ansprüche einer anderen Person als der des Schuldners wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung der in § 4 Abs 4 S 1 genannten Kosten. Die Vorschrift soll vor allem Ansprüche wegen **29**

⁵¹ Rabe SeeHR Art 2 LondonHBÜ Rn 6; Herber Haftungsrecht, 61.

⁵² Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 19.

⁵³ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 21.

⁵⁴ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 21.

⁵⁵ Vgl BGHZ 89, 153, 157.

Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Zufallschäden (Rn 28) erfassen.⁵⁶

10. Beweislast

- 30 Nach allgemeinen Grundsätzen muß derjenige, der sich auf eine Haftungsbeschränkung beruft, die Voraussetzungen des § 4 darlegen und ggf beweisen.

§ 5
[Ausschluß der Haftungsbeschränkung]

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 Aufgabe 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.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1
2. Ansprüche aus Bergung und auf Beitragsleistung zur großen Haverei (§ 5 Nr 1)	
a) Bergung	2
b) Große Haverei	3
3. Ansprüche wegen nuklearer Schäden (§ 5 Nr 2)	4
4. Ansprüche aus Dienstleistungsverträgen (§ 5 Nr 3)	5-7
5. Ansprüche nach § 22 WHG (§ 5 Nr 4)	
a) Überblick	8
b) § 22 Abs 1 WHG	9

56 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 21.

	Rn
c) § 22 Abs 2 WHG	10–11
d) Umfang des zu erstattenden Schadens	12–14
6. Ansprüche auf Ersatz der Rechtsverfolgungskosten (§ 5 Nr 5)	15–16
7. Zinsansprüche	
a) Überblick	17
b) Keine Haftungsbeschränkung	18
c) Errichtung eines Haftungsfonds	19
d) Erhebung einer Haftungsbeschränkungseinrede	20–23
8. Beweislast	24

1. Allgemeines

§ 5 zählt ausdrücklich einige Gruppen von Ansprüchen auf, für die die Haftung nicht beschränkt werden kann. Damit trägt der Gesetzgeber in dem von Art 3 CLNI gesteckten Rahmen dem Umstand Rechnung, daß die Beschränkung der Haftung für die genannten Ansprüche entweder bereits an anderer Stelle speziell geregelt ist oder eine solche Beschränkung in Anlehnung an das Seerecht nicht (mehr) möglich sein soll. Art 3 CLNI deckt sich weitgehend mit Art 3 LondonHBÜ. Ursprünglich war geplant, auch die Ansprüche wegen Schäden, die durch **gefährliche Güter** verursacht wurden, von der Möglichkeit zur Haftungsbegrenzung auszunehmen. Aufgrund einer Intervention des Bundesrates beließ man es dann jedoch bei der Möglichkeit zur Haftungsbegrenzung, wenngleich mit einem gesonderten, deutlich erhöhten Haftungshöchstbetrag (§ 5h).

2. Ansprüche aus Bergung und auf Beitragsleistung zur großen Haverei (§ 5 Nr 1)

a) Bergung

Die Beschränkung der Haftung für Ansprüche aus **Bergung** ist seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt vom 16. 5. 2001¹ am 8. 10. 2002² in § 743 HGB geregelt, der über § 93 auch in den Binnenschifffahrt Anwendung findet. Nach § 743 HGB ist der **Bergelohn** allein durch den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände begrenzt. Eine **Sondervergütung** iSv § 744 HGB muß maximal in Höhe des doppelten Betrages der Unkosten des Bergers bezahlt werden. Eine Möglichkeit zur weitergehenden Haftungsbeschränkung nach §§ 4ff ist ausgeschlossen. Nach geltendem Recht muß der Berger somit nicht befürchten, sich mit einer vor der Bergung regelmäßig unbekanntem Zahl von Gläubigern in einen Haftungsfonds teilen zu müssen.

¹ BGBl I, 898.

² BGBl I, 1944.

Anders als nach früherem Recht, wonach für die Bergungs- und Hilfskosten grundsätzlich lediglich die geborgenen Gegenstände und die Fracht dinglich hafteten (§§ 97, 100 Abs 2 aF), sind die Eigentümer der geborgenen Gegenstände heute persönlich zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sowie ggf einer Sondervergütung verpflichtet (vgl § 742 Abs 3 HGB). Zu den **Ansprüchen aus Bergung iSv § 5 Nr 1** zählen insbesondere der **Bergelohn** und die **Bergungskosten** nach § 742 Abs 2 S 2 HGB, dh die Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben und die Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände, sowie die **Sondervergütung** nach Maßgabe von § 744 HGB. **Schäden**, die dem Berger anlässlich der Bergung entstehen, finden gem § 743 Nr 6 HGB bei der Bemessung des Bergelohns Berücksichtigung und unterfallen somit grundsätzlich ebenfalls § 5 Nr 1. Etwas anderes gilt jedoch dann, wenn entweder der zur Entrichtung des Bergelohns Verpflichtete den Schaden schuldhaft verursacht hat oder ihm die schuldhafte Schadensverursachung zugerechnet werden kann (§§ 3 BinSchG, 278, 831 BGB) und der Schaden den Wert der geretteten Gegenstände übersteigt oder die Bergung nicht erfolgreich war (§ 742 Abs 1 S 1 HGB). In diesen Fällen kann der Schiffseigner seine Haftung gem § 4 Abs 1 S 1 beschränken.³

b) Große Haverei

- 3** Die Haftung für Ansprüche auf **Beitragsleistung zur großen Haverei** (§§ 78ff) ist weiterhin dinglich beschränkt auf das beitragspflichtige Schiff und die beitragspflichtigen Ladungsgüter. Eine persönliche Verpflichtung zur Beitragsleistung besteht grundsätzlich nicht (§§ 89, 90 Abs 1). Allerdings zählen zu den unter § 5 Nr 1 fallenden Ansprüchen auch die beschränkt-persönlichen Ansprüche gegen den Empfänger beitragspflichtiger Güter (§ 90 Abs 2) und gegen den Schiffsführer, der beitragsbelastete Güter vorzeitig ausliefert (§ 91 Abs 1). Nicht zu denen in § 5 Nr 1 genannten Ansprüchen gehören die Schadensersatzansprüche gem § 79 Abs 2 und 3, wenn die gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung durch das Verschulden eines der Beteiligten oder eines Mitglieds der Schiffsbesatzung begründet wurde. Die Haftung für solche Ansprüche, deren Höhe sich nach § 79 Abs 2 bemißt, kann gem § 4 Abs 1 beschränkt werden.⁴

3. Ansprüche wegen nuklearer Schäden (§ 5 Nr 2)

- 4** Die Regelung des § 5 Nr 3 übernimmt Art 3b und c CLNI ins deutsche Recht, die ihrerseits wiederum auf Art 3b und c LondonHBÜ zurückgehen. Dem Gesetzgeber war dabei bewußt, daß dieser Vorschrift in der gegenwärtigen Binnenschifffahrt keine

³ Vgl insoweit zu dem im wesentlichen gleichlautenden Art 3a LondonHBÜ *Rabe SeeHR* Art 3 LondonHBÜ Rn 3.

⁴ Vgl *Rabe SeeHR* Art 3 LondonHBÜ Rn 4.

praktische Relevanz zukommt.⁵ Sie erfaßt einerseits Schäden, die durch ein mit einem Kernreaktor ausgerüstetes Schiff verursacht wurden (Art 3c CLNI). Andererseits fällt hierunter auch die Haftung für Transporte von nuklearem Material (Art 3b CLNI). Beide Sachverhalte sind im internationalen und nationalen Recht bereits speziell geregelt.⁶

4. Ansprüche aus Dienstleistungsverträgen (§ 5 Nr 3)

Die Vorschrift beruht auf der Überlegung, daß der Arbeitgeber seine Haftung für **5** gegen ihn gerichtete Ansprüche seiner Arbeitnehmer in den unterschiedlichen nationalen Rechtsordnungen regelmäßig nicht beschränken kann, und dient einem möglichst umfassenden Schutz der Bediensteten des Schiffseigners und der dem Schiffseigner gem § 5c gleichgestellten Personen.⁷ Geschützt werden nur Bedienstete, dh Arbeitnehmer und sonstige Dienstverpflichtete, deren Aufgaben mit dem Schiffsbetrieb (§ 4 Rn 25), mit Bergungsarbeiten iSv § 740 Abs 1 HGB iVm § 93 oder mit Wrackbeseitigungsmaßnahmen (§ 5j Rn 2) zusammenhängen. Hierbei kann es sich auch um an Land tätige Bedienstete handeln.⁸ Angestellte im kaufmännischen Bereich fallen dagegen nicht hierunter.⁹ Unerheblich ist die Art und Weise des Zustandekommens des Dienstvertrags (zB über § 15). Die Ansprüche der Bediensteten einschließlich Lohnansprüche (§ 24) sowie Freistellungsansprüche nach dem Rechtsinstitut des innerbetrieblichen Schadensausgleichs (§ 7 Rn 11) unterliegen ungeachtet der Anspruchsgrundlage § 5 Nr 3. Erfasst werden auch die auf den Erben übergegangenen Ansprüche sowie Ansprüche von Angehörigen oder sonst zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen (zB §§ 844ff BGB). Anders als nach § 5 aF unterscheidet das heutige Recht danach, ob der Dienstvertrag deutschem oder ausländischem Recht unterliegt. Zur Bestimmung des anwendbaren Rechts ist auf die Kollisionsnormen des Internationalen Privatrechts (Artt 27f, 30 EGBGB) zurückzugreifen.

Unterliegt der Dienstvertrag **deutschem Recht**, ist die praktische Bedeutung des **6** Ausschlusses der Haftungsbeschränkung nach Art 5 Nr 3 dadurch reduziert, daß nach deutschem Recht unmittelbare Ansprüche des Arbeitnehmers gegen den Arbeitgeber wegen Personenschäden aus einem Arbeitsunfall außer bei Vorsatz regelmäßig ausgeschlossen sind (§ 104 SGB VII). Dies gilt auch für Ansprüche auf Schmer-

5 Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 26.

6 Pariser Übereinkommen v 29. 7. 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie idF der Bekanntmachung v 5. 2. 1976 (BGBl 1976 II, 310, 311) und des Prot v 16. 11. 1982 (BGBl 1985 II, 690) und Brüssler Reaktorschiff-Übereinkommen v 25. 5. 1962 (BGBl. 1975 II, 977); §§ 25ff Atomgesetz.

7 Vgl Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 27.

8 Herber Haftungsrecht, 68.

9 Vgl zu Art 3e LondonHBÜ Rabe SeeHR Art 3 LondonHBÜ Rn 9; Herber Haftungsrecht, 68.

zensgeld¹⁰ und Ansprüche mittelbar geschädigter Angehöriger und Hinterbliebener. Der Arbeitnehmer wird auf öffentlich-rechtliche Sozialversicherungsansprüche gegen die zuständige Berufsgenossenschaft verwiesen. Für Lohn- und Freistellungsansprüche des Bediensteten kann § 5 Nr 3 dagegen durchaus relevant werden.

- 7 Ist Vertragsstatut eine **ausländische Rechtsordnung**, ist die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung nur ausgeschlossen, wenn diese Möglichkeit auch nach dem ausländischen Recht nicht besteht. Besteht hingegen nach dem ausländischen Recht eine Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung und kommt damit auch eine Haftungsbeschränkung nach den §§ 4ff grundsätzlich in Betracht, kommen nach dem Willen des deutschen Gesetzgebers, der insoweit von Art 3d CLNI abweicht, die Haftungshöchstbeträge des Binnenschiffahrtsgesetzes unabhängig davon zur Anwendung, ob das ausländische Recht höhere oder niedrigere Haftungsobergrenzen vorsieht.¹¹

5. Ansprüche nach § 22 WHG (§ 5 Nr 4)

a) Überblick

- 8 Dem nationalen Gesetzgeber war es gem Art 18 Abs 1a CLNI freigestellt, für Ansprüche wegen Wasserverschmutzungsschäden die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung auszuschließen. Der deutsche Gesetzgeber hat einen entsprechenden Vorbehalt erklärt und im Interesse eines wirksamen Gewässerschutzes die **unbeschränkte Gefährdungshaftung** des Wasserhaushaltsgesetzes (§ 5 BinSchG Rn 8ff) für Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers beibehalten. § 5 Nr 4 enthält eine dynamische Verweisung, dh es gilt § 22 WHG in seiner jeweiligen Fassung. § 22 WHG ist auch dann anwendbar, wenn die Anlage, von der die Schädigung ausgeht, im Ausland liegt, der Schaden oder ein Teil davon aber im Inland eingetreten ist (Art 40 Abs 1 S 2 EGBGB). Mit Ausnahme der Haftung nach § 22 WHG spielt die Gefährdungshaftung in der Binnenschiffahrt keine Rolle (§ 92a Rn 14ff).

b) § 22 Abs 1 WHG

- 9 Gemäß § 22 Abs 1 WHG ist derjenige, der in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet (§ 3 Nr 4 WHG) oder wer auf ein Gewässer derart einwirkt, daß die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird (vgl § 3 Abs 2 Nr 2 WHG), zum Ersatz des daraus einem anderen entstandenen Schadens verpflichtet. Erfasst werden hiervon nach ganz überwiegender Auffassung nur **zielgerichtete, dh auf ein Gewässer gerichtete Handlungen**, die nach ihrem äußeren

¹⁰ BVerfG NJW 1973, 502.

¹¹ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 22.

Ablauf objektiv geeignet sind, dem Gewässer Schadstoffe zuzuführen.¹² Allerdings setzt das zielgerichtete Handeln weder ein positives Tun¹³ noch Vorsatz oder Fahrlässigkeit voraus¹⁴ und braucht auch nicht auf die Veränderung der Wasserbeschaffenheit oder auf das Ergebnis der Verunreinigung, auf ein bestimmtes Gewässer oder auf die Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter gerichtet zu sein.¹⁵ Unter § 22 Abs 1 WHG fällt demnach zB die Verklappung von Ladungsresten oder das Einleiten von ölhaltigem Washwasser in den Fluß. Gelangen dagegen Schadstoffe zufällig, also etwa nach einer Havarie oder aufgrund eines Störfalls ins Gewässer, ist § 22 Abs 1 WHG nicht anwendbar.¹⁶

c) § 22 Abs 2 WHG

§ 22 Abs 2 WHG bestimmt, daß dann, wenn aus einer Anlage, die bestimmt ist, Stoffe zu lagern oder zu befördern, derartige Stoffe in ein Gewässer gelangen, ohne in dieses (zielgerichtet) eingebracht oder eingeleitet zu sein, der Inhaber der Anlage zum Ersatz des daraus einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet ist. Wie bei § 22 Abs 1 WHG (Rn 9) ist auch iRd § 22 Abs 2 WHG vorausgesetzt, daß durch die ins Wasser gelangten Stoffe dieses in seiner **physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit verändert** wird.¹⁷ Dies ist nicht der Fall bei einem abgerissenen und ins Wasser gefallenem Anker. Tank- und Gütermotorschiffe sind im Hinblick auf die von ihnen transportierte Ladung allgemein als **Anlagen** iSv § 22 Abs 2 WHG anzusehen,¹⁸ nicht aber im Hinblick auf das für die eigene Fortbewegung benötigte Gasöl, da die Schiffe nicht zur „Beförderung“ des eigenen Treibstoffs „bestimmt“ sind.¹⁹ Ebenfalls keine Anlagen iSd Gesetzes sind **Fahrgastschiffe** im Hinblick auf die mitgeführten Abwässer.²⁰ Eine Anlage iSv § 22 Abs 2 WHG ist ferner eine Tankerlöschbrücke.²¹ **Inhaber einer Anlage** ist, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt hierüber besitzt und darauf Einfluß nimmt oder nehmen kann.²² Dies kann auch der Ausrüster eines Schiffes sein (§ 2 Abs 1). Sind mehrere Anlagen iSv § 22 Abs 2 WHG vorübergehend miteinander verbunden (zB Tankmotorschiff an Tankerlöschbrücke, Schubboot und Schubleichter, Transportbehälter²³ auf Gütermotor-

12 BGHZ 124, 394, 396, 398; *Laubinger* ZfB 1982, 9, 18.

13 BGHZ 65, 221, 225.

14 *Czychowski* WHG § 22 Rn 7 aE.

15 BGHZ 57, 170, 175; *Czychowski* WHG § 22 Rn 7.

16 Vgl BGHZ 103, 129, 134.

17 *Laubinger* ZfB 1982, 9, 18f.

18 BGHZ 76, 35, 39; BGH VersR 1969, 925; OLG Köln VersR 1967, 872, 874 zu Tankmotorschiffen.

19 *Czychowski* WHG § 22 Rn 43, *Rabe* SeeHR § 485 HGB Rn 84.

20 *Laubinger* ZfB 1982, 9, 19.

21 BGHZ 76, 35, 39.

22 BGHZ 80, 1, 4.

23 Nach *Larenz* VersR 1963, 604 stellen dagegen Behältnisse wie Container oder Fässer keine Anlage iSv § 22 WHG dar. Werden solche Behältnisse von einem Schiff transportiert, ist danach einzig das Schiff eine Anlage iSd (vgl. *Rabe* SeeHR § 485 HGB Rn 84).

schiff), kann der Produktaustritt aus einer Anlage dem Inhaber der anderen Anlage grundsätzlich nur bei einheitlicher tatsächlicher Gewalt über die beiden verbundenen Anlagen angelastet werden.²⁴ Das ist bei einem ladenden bzw löschenden Tankmotorschiff an einer landseitigen Verladeeinrichtung regelmäßig nicht der Fall, da die Gefahrenkreise an bestimmten Übergangspunkten (Schieber im Rohrleitungssystem) voneinander getrennt sind.²⁵ Kann eine einheitliche tatsächliche Gewalt nicht festgestellt werden, verbleibt es bei der grundsätzlichen Verantwortlichkeit eines jeden Inhabers für seine Anlage.²⁶ Umgekehrt kann auch eine Anlage mehrere Inhaber haben.²⁷ Je nach Fallgestaltung kann es so zu einer gemeinsamen Verantwortlichkeit und damit Haftung mehrerer Inhaber von einer oder mehreren Anlagen iSv § 22 Abs 2 WHG kommen (vgl § 22 Abs 1 S 2 iVm § 22 Abs 2 S 1 letzter Halbs).²⁸ Für den internen Ausgleich unter mehreren Gesamtschuldnern (§ 426 BGB) kommt es auf den jeweiligen Grad der Mitverursachung an (§ 254 Abs 1 BGB analog).²⁹

- 11 Im Unterschied zu § 22 Abs 1 WHG erfaßt § 22 Abs 2 WHG speziell die Fälle, in denen Stoffe **zufällig** in ein Gewässer gelangen, dh das Hineingelangen auf ein nicht gewässerbezogenes oder zweckgerichtetes Handeln oder Unterlassen zurückgeht. Gem § 22 Abs 2 S 2 WHG tritt eine Ersatzpflicht nur dann nicht ein, wenn der Schaden durch **höhere Gewalt** (§ 92a Rn 9ff) verursacht wurde.

d) Umfang des zu erstattenden Schadens

- 12 Im Interesse eines effektiven Umwelt- und Gewässerschutzes³⁰ haben die Gerichte den **Umfang der** ohnehin verschuldensunabhängigen **Schadensersatzpflicht** nach § 22 WHG sehr stark ausgedehnt. Erfasst werden neben Personen- und Sachschäden auch allgemeine Vermögensschäden,³¹ die etwa Wasserversorgungs- und sonstige Unternehmen (zB Brauereien, Land- und Gartenbaubetriebe) durch erhöhte Aufwendungen (zB für Wasseraufbereitung, Stilllegung, sonstige Betriebseinschränkungen) oder Mehrkosten für den Aufbau einer Ersatzwassergewinnungsanlage oder für Ersatzbeschaffungen erleiden.³² Die Ersatzpflicht erfaßt auch den entgangenen Gewinn (§ 252 BGB). Bei **Fischsterben** muß die Schätzung des Schadens (§ 287 ZPO) insbesondere berücksichtigen die Größe und den Besatz des geschädigten Gewässers, den zu erwartenden Ertrag sowie den Preis der Fische.³³ Nach Auffassung des BGH fallen zudem unter § 22 WHG Ansprüche der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf

24 BGHZ 76, 35, 42.

25 AG Duisburg-Ruhrort Urt v 7. 7. 2005 (Az 5 C 12/00 BSch).

26 So für Schubboor und Schubleichter *Wassermeyer*, ZfB 1973, 483, 484; *Pabst* ZfB 1973, 486.

27 Vgl zB BGHZ 80, 1, 6.

28 *Czychowski* WHG § 22 Rn 52.

29 BGHZ 57, 257, 264.

30 Vgl zB BGHZ 80, 1, 6.

31 *Wussow/Schloën* Unfallhaftpflichtrecht, Tz 1229.

32 Vgl *Czychowski* WHG § 22 Rn 29.

33 *Czychowski* WHG § 22 Rn 29.

Ersatz von Rettungskosten, sofern eine Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit bereits eingetreten ist oder sicher bevorsteht.³⁴ Hierzu gehören etwa die Kosten einer Absperrung oder des Aufsaugens nach einem Ölüberläufer sowie die Kosten einer Warnung der Schifffahrt vor den von einer Gewässerverunreinigung ausgehenden Gefahren.³⁵ Desgleichen für das Ausbaggern und den Abtransport von Erdreich, das durch auf einem Gewässer ausgelaufenes Öl verunreinigt wurde.³⁶

Mit der Begr, das WHG diene ganz allgemein der Erhaltung der vorhandenen Wasserbestände für deren bestimmungsgemäßen Gebrauch, also auch einer gefahrlosen Schifffahrt, soweit dafür immerhin ein Mindestmaß von Reinerhaltung des Wassers erforderlich ist, hat das OLG Köln im sog **Cyclohexanfall** dem Eigentümer zweier Schiffe, die in einen infolge einer Havarie auf dem Rhein zu Tal treibenden Cyclohexan-Teppich gerieten und explodierten, einen Schadensersatzanspruch auf der Grundlage des § 22 Abs 2 WHG zugesprochen.³⁷ **13**

§ 22 WHG gilt nur für Schäden, die durch **Hineingelangen** von Stoffen in ein Gewässer einschließlich des Grundwassers³⁸ entstehen. Andere Schäden infolge eines Austritts schädlicher Stoffe in die Umwelt können daher nicht nach § 22 WHG ersetzt verlangt werden, sondern nur zB nach §§ 3 BinSchG, 823ff BGB. Solche Ansprüche unterliegen dann grundsätzlich der Möglichkeit zur summenmäßigen Haftungsbeschränkung. Bei Umweltschäden im Zusammenhang mit dem **Transport gefährlicher Güter** iSd ADNR sind insoweit die erhöhten Haftungshöchstbeträge nach § 5h zu beachten. **14**

6. Ansprüche auf Ersatz der Rechtsverfolgungskosten (§ 5 Nr 5)

Ebenso wie im Seerecht (§ 486 Abs 4 Nr 2 HGB) ist auch im Binnenschifffahrtsrecht die Haftung für Ansprüche auf Ersatz von Rechtsverfolgungskosten nicht beschränkbar. Kosten der Rechtsverfolgung sind neben den **Kosten einer Schadenersatzklage** auch die eines binnenschifffahrtsrechtlichen **Verteilungsverfahrens** (§ 5d Abs 2), deren Höhe regelmäßig erst nach Abschluß des Verfahrens bestimmt werden kann.³⁹ Nicht zu den Kosten der Rechtsverfolgung zählen dagegen die Kosten der Schadensermittlung (zB Expertenkosten). Diese sind Teil des materiellen Schadensersatzanspruchs. **15**

³⁴ BGHZ 80, 1, 6 f; ZfB 1981, 237, 238; NJW-RR 1994, 1368. Krit hierzu zB *Laubinger* ZfB 1982, 9, 21.

³⁵ BGH VersR 1969, 925, 926; 1967, 375, 378.

³⁶ BGH ZfW 1967, 102 m krit Anm *Reuter* BB 1988, 1848; *Kötter* ZfB 1973, 143, 144.

³⁷ OLG Köln, VersR 1967, 872, 874; offen gelassen in der Revisionsentscheidung BGH VersR 1969, 439, 441. Mit gutem Grund kritisch zur Entsch des OLG Köln unter Hinweis auf den ursprünglichen Gesetzeszweck („Schutz des Wassers vor Verschmutzung“) *Kötter* ZfB 1973, 143, 145.

³⁸ BGHZ 47, 1, 10; 80, 1, 6; 103, 129, 132.

³⁹ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 23.

- 16** Fraglich ist, ob auch die **Kosten eines Verklarungsverfahrens** (§§ 11, 14) zu den Kosten der Rechtsverfolgung iSv § 5 Nr 5 gehören. Dies ist zu bejahen, da Zweck des der Beweissicherung dienenden Verklarungsverfahrens gerade die Rechtsverfolgung ist.⁴⁰ Zwar sollte nach Auffassung des BGH zur früheren Exekutionshaftung die Haftung des Schiffseigners für die Kosten des Verklarungsverfahrens jedenfalls dann dinglich beschränkt sein, wenn es nicht zum Schadensersatzprozeß kommt.⁴¹ Begründet wurde dies damit, daß die Verklarungskosten in diesem Fall lediglich Bestandteil des materiellen Schadensersatzanspruchs seien und nicht Teil eines prozessualen Kostenerstattungsanspruchs. Unabhängig davon, daß in dem vom BGH beschriebenen Fall ein Anspruch auf Erstattung der Verklarungskosten bereits dem Grunde nach überhaupt nicht besteht (§ 14 Rn 16ff) und es daher einer Beantwortung der Frage nach der Haftungsbeschränkung dann nicht bedarf, ist indes schon eine Begrenzung des Anwendungsbereichs des § 5 Nr 5 auf rein prozessuale Kosten mit dessen Wortlaut, der allein von Kosten der Rechtsverfolgung spricht, nicht zu vereinbaren. Iü ist die Einordnung des Anspruchs auf Erstattung der Verklarungskosten als „materieller“ Schadensersatz nicht zwingend, was schon daraus folgt, daß die Kosten des Verklarungsverfahrens nicht gesondert eingeklagt, sondern regelmäßig als Teil der Kosten des Rechtsstreits geltend gemacht werden (§ 14 Rn 14). Sofern der Gesetzgeber den Sinn und Zweck des § 5 Nr 5 vor allem darin erblickt, faktische Probleme zu vermeiden, die dadurch entstehen, daß die außergerichtlichen Kosten des schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens in dessen Verlauf und bis zu seinem Abschluß neu entstehen und damit im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds noch nicht feststehen (Rn 13), gilt diese Begr für die reinen Prozeßkosten, die unstrittig § 5 Nr 5 unterfallen, ebensowenig wie sie für die Verklarungskosten gelten muß. Umgekehrt kann sich die Dauer eines Verklarungsverfahrens in komplexen Fällen über mehrere Jahre erstrecken mit der Folge, daß auch die Verklarungskosten bei Errichtung des Haftungsfonds noch nicht zwingend feststehen müssen. Sofern also die Kosten des Verklarungsverfahrens überhaupt zu erstatten sind (vgl § 14 Rn 16ff), unterliegen sie als Teil der Rechtsverfolgungskosten iSv § 5 Nr 5 nicht der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung.⁴²

7. Zinsansprüche

a) Überblick

- 17** Die Frage nach der Möglichkeit, die Haftung auch für die Zinsen zu beschränken, die auf die der Haftungsbeschränkung unterliegenden Hauptforderungen laufen, ist im Gesetz nicht ausdrücklich beantwortet. Nach Art 11 Abs 1 S 2 CLNI ist der Fonds zu

⁴⁰ Vgl § 11 Rn 4ff.

⁴¹ BGHZ 73, 105, 106.

⁴² Ebenso zum früheren Recht *Wassermeyer* Kollisionsprozeß, 378; aA zu § 486 Abs 4 Nr 2 HGB *Rabe* SeeHR § 486 HGB Rn 9.

errichten in Höhe der Haftungssumme für die vom Verteilungsverfahren erfaßten Ansprüche zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds. Für das deutsche Recht bestimmt der auf Art 11 Abs 1 S 2 CLNI zurückgehende § 39 SVertO, daß die vom Gericht festzusetzende Haftungshöchstsumme vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds mit 4% pa zu verzinsen ist. Gem §§ 14 Abs 2, 34 Abs 2 S 1 SVertO können Zinsen im Verteilungsverfahren nur insoweit geltend gemacht werden, als sie bis zur Eröffnung des Verfahrens aufgelaufen sind. Im weiteren sind folgende Konstellationen zu unterscheiden:

b) Keine Haftungsbeschränkung

Macht der Schuldner **von der Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung keinen Gebrauch**, dh errichtet er weder einen Haftungsfonds gem § 5d Abs 2 noch erhebt er die Einrede gem § 5d Abs 3, spricht das Gericht, vor dem der Schuldner auf Zahlung verklagt worden ist, die geltend gemachten Zinsen in der gesetzlich vorgesehenen Höhe (§ 288 BGB) zu. Art 11 Abs 1 S 2 CLNI und den Vorschriften der SVertO kommen in diesem Fall keine Bedeutung zu.

c) Errichtung eines Haftungsfonds

Beschränkt der Schuldner seine Haftung durch **Errichtung eines Fonds**, wird seine Haftung für die Zinsen, die auf die der Beschränkung unterliegenden Ansprüche laufen, ebenfalls beschränkt. **In zeitlicher Hinsicht** erfolgt die Beschränkung auf den Zeitraum zwischen Schadensereignis und Errichtung des Fonds, dh der Eröffnung des Verteilungsverfahrens (vgl §§ 8 Abs 1, 41, 14 Abs 2 SVertO). Dies folgt aus § 30 SVertO, wonach die festzusetzende Haftungssumme für eben diesen Zeitraum zu verzinsen ist (§ 5d Rn 20). Eine solche, den Gläubigern zugute kommende Verzinsung der Haftungssumme ist aber nur dann gerechtfertigt, wenn es den Gläubigern auf der anderen Seite versagt ist, den Schuldner wegen der Zinsen zusätzlich persönlich, dh außerhalb des Verteilungsverfahrens, in Anspruch zu nehmen (§§ 8 Abs 2 S 1, 41 SVertO).⁴³ **Der Höhe nach** beschränkt § 39 SVertO die Haftung für den Zinsanspruch in Anlehnung an den gesetzlichen Zinssatz (§ 246 BGB) auf 4% pa der durch den Haftungshöchstbetrag beschränkten Hauptforderung. Für die Zeit nach Errichtung des Fonds wird dieser nur noch durch die Hinterlegungsstelle nach Maßgabe von § 8 HinterlO iVm §§ 6 Abs 1, 34 Abs 2 S 1 SVertO mit 0,1% pro Monat verzinst.

⁴³ So auch die einhellige Meinung zum Seerecht: *Herber* Haftungsrecht, 69; *Rittmeister* Haftungsbeschränkungsverfahren, 41; *Rabe* SecHR Art 3 LondonHBÜ Rn 12.

d) Erhebung einer Haftungsbeschränkungseinrede

- 20** Fraglich ist hingegen, welche Auswirkungen die **Erhebung der Haftungsbeschränkungseinrede** in einem Erkenntnisverfahren gem § 5d Abs 3 auf die Zinsansprüche hat. Zu klären ist dabei zum einen, ob die Zinsen nur bis zur Erhebung der Einrede laufen oder, wie üblich, bis zu einer späteren Bezahlung auf die summenmäßig beschränkte Forderung bzw, im Fall eines Vorbehaltsurteils gem § 305a ZPO, bis zur späteren Errichtung eines Haftungsfonds. Zum anderen ist zu klären, auf welchen Betrag die Zinsen laufen, die unbeschränkte oder die summenmäßig beschränkte Forderung. Das Gesetz beantwortet diese Fragen nicht. Vielmehr wird hier die Verzinsung ausdrücklich nur für den Fall der Errichtung eines Haftungsfonds geregelt (Art 11 Abs 1 S 2 CLNI bzw § 39 SVertO). Art 10 CLNI, der die Haftungsbeschränkung durch Erhebung einer Einrede regelt, verweist wohl auf Art 12, nicht aber auf Art 11 CLNI. Bei der Beantwortung dieser Fragen ist daher auszugehen von dem Grund für die Pflicht zur Zahlung von Zinsen als einer Vergütung für den Gebrauch eines auf Zeit überlassenen – oder vorenthaltenen – Kapitals.⁴⁴ Zu fragen ist also, wem, dem Schuldner oder dem Gläubiger, die Zinsen in welcher Höhe für welchen Zeitraum gebühren.
- 21** Den §§ 39, 8 Abs 1, 7 Abs 1 SVertO ist zu entnehmen, daß der Schuldner bis zu dem Zeitpunkt, in dem er die Haftungssumme einzahlt, dh also für den **Zeitraum**, in dem ihm noch der Zinsvorteil aus der Haftungssumme zukommt, Zinsen aus der Haftungssumme an die Gläubiger zu zahlen hat. Der Gesetzgeber will also insoweit den Zinsvorteil des Schuldners zugunsten der Gläubiger abschöpfen. Für die Frage, bis zu welchem Zeitpunkt die Zinsen zu berechnen sind, wenn der Schuldner lediglich die Einrede der Haftungsbeschränkung erhebt, bedeutet dies, daß allein die Erhebung der Einrede den Zinslauf nicht unterbrechen kann, da der Schuldner auch noch danach die Zinsvorteile aus der Haftungssumme zieht. Die Zinsen laufen daher in diesem Fall bis zu dem Zeitpunkt weiter, in dem der Schuldner den Anspruch des Gläubigers erfüllt. Erhebt der Schuldner die Einrede der Haftungsbeschränkung und ist diese berechtigt, wird das Prozeßgericht also, sofern es nicht ohnehin nach § 305a ZPO verfährt, bei der Durchführung des fiktiven Verteilungsverfahrens (§ 5d Rn 64) die Haftungssumme und damit die Höhe der beschränkten Hauptforderung unter Außerachtlassung von § 39 SVertO bestimmen und dafür den Schuldner auch zur Bezahlung von Zinsen aus der Hauptforderung verurteilen. Im Falle eines Vorbehaltsurteils gem § 305a ZPO sind die Zinsen ggf bis zur Errichtung des Haftungsfonds zu berechnen.
- 22** Unabhängig hiervon ist die Frage zu beantworten, ob die Zinsen für den oben genannten Zeitraum auf den vollen oder lediglich den infolge der Erhebung der Einrede summenmäßig beschränkten Anspruch laufen. Da der Anspruch des Gläubigers

⁴⁴ Vgl *Rabe* SecHR Art 3 LondonHIBÜ Rn 14.

mit Erhebung der (berechtigten) Einrede des Schuldners materiell-rechtlich *ex tunc* auf einen bestimmten Höchstbetrag beschränkt wird, können Zinsen auch nur von diesem beschränkten Anspruch errechnet werden.

Für den Beginn des Zeitlaufs und für die Höhe der festzusetzenden Zinsen kann 23 auf die Regelung des § 39 SVertO zurückgegriffen werden (Rn 19).

8. Beweislast

Da es sich bei den in § 5 aufgezählten Ansprüchen um Ausnahmen handelt von der durch § 4 generell, dh grds für alle Arten von Ansprüchen gewährten Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung (§ 4 Rn 5f), muß der Geschädigte, der sich auf eine unbeschränkte Haftung des Schiffseigners etc beruft, die Voraussetzungen des § 5 darlegen und ggf beweisen.⁴⁵ 24

§ 5a

[Beschränkung der Haftung bei Gegenansprüchen]

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.

1. Allgemeines

§ 5a übernimmt Art 5 CLNI, der seinerseits wortgleich ist mit Art 5 LondonHBÜ. Die 1
Vorschrift schränkt die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung dadurch ein, daß hiernach nur der Differenzbetrag zweier einander gegenüberstehender Forderungen aus demselben Schadensereignis der Haftungsbeschränkung unterliegt. Hierdurch kann es dazu kommen, daß der Gläubiger einer Forderung, die der Haftungsbeschränkung unterliegt, unter Berücksichtigung des Erlöschens der Gegenforderung mehr erhält als er erhalten würde, wenn die Gegenforderung nicht bestünde. Nutznießer dieser Vorschrift sind zudem die übrigen Gläubiger des Schiffseigners, denen wegen der durch § 5a bewirkten Verringerung einer aus dem Haftungsfonds zu befriedigenden Forderung ein größerer Teil des Haftungsfonds zur Verfügung steht.¹

⁴⁵ So auch Herber Haftungsrecht, 64 zu Art 3 LondonHBÜ.

¹ Vgl Rabe SeeHR Art 5 LondonHBÜ Rn 1.

2. Gegenseitige Forderungen

- 2 § 5a kommt nur zur Anwendung, wenn dem Schiffseigner als Schuldner einer der Haftungsbeschränkung nach §§ 4ff unterliegenden (Haupt-)Forderung gegen den Gläubiger der Hauptforderung seinerseits eine (Gegen-)Forderung zusteht (§ 387 BGB) und der Betrag der Hauptforderung den Betrag der Gegenforderung übersteigt. Darauf, ob auch die Haftung für die Gegenforderung des Schiffseigners nach §§ 4ff beschränkt werden kann, kommt es hingegen nicht an.

3. Aus demselben Ereignis

- 3 Dasselbe Ereignis iSv § 5a ist weit auszulegen und setzt ein, bei natürlicher Betrachtung, innerlich zusammenhängendes, einheitliches Lebensverhältnis voraus. Kommt es nacheinander zu mehreren Unfällen, ist der geforderte innere Zusammenhang jedenfalls dann zu bejahen, wenn die Unfälle auf ein und dieselbe Ursache zurückzuführen sind. Bsp: Sukzessive Kollisionen eines Schiffes, das einen Ruderausfall hat, mit mehreren anderen Gegenständen; Kollision zweier Schiffe führt unvermeidlich zur Kollision eines der Havaristen mit einer Brücke oder einem anderen Schiff; Schiffsexplosion mit Verlust der Ladung infolge des zusammenwirkenden Mitverschuldens von Schiffs- und Ladungsseite.² Nicht auf demselben Ereignis iSv § 5a beruhen dagegen Ansprüche aus unterschiedlichen, in keinem kausalen Verhältnis zueinander stehenden Havarien, an denen jeweils Schiffe derselben Reedereien beteiligt waren.

4. Rechtsfolgen

- 4 Sind die Voraussetzungen des § 5a erfüllt, kann der Schiffseigner seine Haftung nur für den Teil der gegen ihn geltend gemachten Hauptforderung beschränken, der den Betrag seiner eigenen Gegenforderung übersteigt. Dies führt dazu, daß jedenfalls dann, wenn der Differenzbetrag nicht den hierfür aus dem Haftungsfonds zur Verfügung stehenden Betrag übersteigt, die Hauptforderung trotz Haftungsbeschränkung im Ergebnis selbst dann voll befriedigt wird, wenn der Haftungsfonds für die Befriedigung der vollen Hauptforderung nicht ausgereicht hätte. Beträgt also zB der Haftungsfonds 1 Mio € und lautet die einzige gegen den Schiffseigner gerichtete, der Haftungsbeschränkung nach §§ 4ff unterliegende Forderung auf 1,5 Mio €, würde der Gläubiger dieser Forderung normalerweise mit 0,5 Mio € ausfallen. Steht nun aber dem Schiffseigner gegen den Gläubiger seinerseits eine Gegenforderung in Höhe von 0,6 Mio € zu, so kann der Gläubiger in dieser Höhe aufrechnen. Für die verbleibenden 0,9 Mio € wird er aus dem Haftungsfonds voll bedient, so daß er unter

2 Vgl hierzu auch *Freise* Reederhaftung, 139f.

Berücksichtigung des Erlöschens der gegen ihn gerichteten Gegenforderung am Ende im Umfang der gesamten 1,5 Mio € befriedigt wurde.

Soweit danach die Hauptforderung nicht den Vorschriften über die Haftungsbeschränkung unterfällt, kommt es nicht automatisch zu einer Verrechnung mit der Gegenforderung. Nach den allgemeinen Vorschriften bedarf es hierfür einer entsprechenden **Aufrechnungserklärung** (§ 388 BGB). Die Aufrechnungserklärung des Gläubigers der Hauptforderung verstößt dabei auch nicht gegen das im Verteilungsverfahren geltende Aufrechnungsverbot (§§ 8 Abs 7 S 1 34 Abs 2 S 1 SVertO), da es sich insoweit wegen § 5a nicht um einen „im Verteilungsverfahren“ geltend zu machenden Anspruch handelt.³

§ 5b [Wegfall der Haftungsbeschränkung]

(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.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–2
2. Absichtliches Handeln	3
3. Leichtfertiges Handeln	
a) Überblick	4
b) Leichtfertigkeit	5
c) Bewußtsein vom möglichen Schadenseintritt	6–7
4. Eigenes qualifiziertes Verschulden des Schiffseigners	8–9
5. Haftung juristischer Personen und Personenhandelsgesellschaften	10
6. Rechtsfolgen	11
7. Beweislast	12

³ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 23.

1. Allgemeines

- 1 § 5b versagt dem Schiffseigner (§ 1 Rn 47ff) in Übereinstimmung mit Art 4 CLNI die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung, wenn der geltend gemachte Schaden auf ein besonders gravierendes Verschulden zurückzuführen ist. Er übernimmt und erweitert damit den Grundgedanken des § 4 Abs 2 aF, wonach der Schiffseigner bei eigenem Verschulden grundsätzlich unbeschränkt persönlich haftete und nur im Falle des **nautischen Verschuldens** bis zur Grenze des „böslischen“ Handelns privilegiert wurde. § 5b gilt ohne Unterschied auch für das **kommerzielle Verschulden** (vgl hierzu § 3 Rn 37).
- 2 Der **Verschuldensgrad absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein des wahrscheinlichen Schadenseintritts** hat sich über die internationalen transportrechtlichen Übereinkommen (zB WA, CMR, LondonHBÜ) seinen Weg ins deutsche Recht gebahnt¹ und findet sich inzwischen auch im allgemeinen deutschen Frachtrecht (§ 435 HGB) wieder. Bestätigt wurde er zuletzt durch Art 21 CMNI.

2. Absichtliches Handeln

- 3 Absichtlich handelt, wer den Eintritt des Schadens als Folge seines Handelns erkennt und ihn als dessen Zweck will. Das Bewußtsein des Handelnden muß sich dabei auf die gesamten Schadensfolgen beziehen. Die nur bedingt vorsätzliche Schädigung fällt nicht hierunter.²

3. Leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde

a) Überblick

- 4 Leichtfertigkeit und das Bewußtsein, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, sind nicht schon bei jedem **grob fahrlässigen Handeln** gegeben, da hierfür das Bewußtsein des möglichen Schadenseintritts nicht zwingend erforderlich ist. Der Gesetzgeber spricht ausdrücklich von „bewußter grober Fahrlässigkeit“, wenn er die dem Vorsatz gleichgestellte Verschuldensform meint.³ Andererseits ist aber auch kein **bedingter Vorsatz** erforderlich, der nur dann vorliegt, wenn der Handelnde den Erfolg zwar nicht wünscht, aber mit dessen Eintreten rechnet und dies zumindest billigend in Kauf nimmt. Das für diese Form des qualifizierten Verschuldens erforderliche Bewußtsein setzt eine solche Billigung des Schadenseintritts aber gerade nicht voraus. Es kann insbesondere auch dann gegeben sein, wenn

1 Vgl Rabe SeeHR Art 4 LondonHBÜ Rn 1.

2 Rabe SeeHR § 607a HGB Rn 20.

3 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 24.

der Schädiger (unberechtigterweise) darauf vertraute, daß der Schaden nicht eintreten werde. Umgekehrt handelte aber jeder qualifiziert schuldhaft iSv § 5b Abs 1, dem bedingter Vorsatz nachgewiesen werden kann.

b) Leichtfertigkeit

Vgl hierzu auch § 435 HGB Rn 4. Das Tatbestandsmerkmal „leichtfertig“ (englisch: **5** „recklessly“ = rücksichtslos, waghalsig; französisch: „témérairement“ = verwegen, waghalsig; niederländisch: „roekeloos“ = rücksichtslos, tollkühn, verwegen) meint einen besonders schweren objektiven Grad des Pflichtverstoßes, der über den der groben Fahrlässigkeit des allgemeinen deutschen Zivilrechts noch hinausgeht.⁴ Leichtfertig handelt danach nur derjenige, der sich dadurch über jedwede Bedenken hinwegsetzt, daß er rücksichtslos, dh „ohne Rücksicht auf Verluste“⁵, gegen vertragliche oder gesetzliche Schutzpflichten verstößt bzw „in besonders krasser Weise“⁶ die Sicherungsinteressen Dritter mißachtet. Maßgeblich ist damit auf den Grad des konkreten Risikos eines Schadenseintritts abzustellen. Dieser kann zB vom Wert oder der Natur von beförderten Gütern, vom Grad und der Unmittelbarkeit der drohenden Gefahr, von der Bedeutung mißachteter Schutzvorschriften oder von der Güte der getroffenen Schutzvorkehrungen abhängen. Stets ist hierbei auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen.

c) Bewußtsein vom möglichen Schadenseintritt

Das **Bewußtsein vom möglichen Schadenseintritt** setzt eine dem Schadenseintritt **6** vorausgegangene, individuell vorhandene Erkenntnis des Handelnden voraus. Eine Billigung des Schadenseintritts muß hiermit nicht verbunden sein (Rn 4). Tatsächlich wird es in der Praxis nur selten möglich sein, dieses Bewußtsein nachzuweisen. Es kann deshalb im Einzelfall gerechtfertigt sein, unter Anwendung von Erfahrungssätzen von der besonderen Schwere des Pflichtverstoßes auf das Vorhandensein der inneren Erkenntnis vom möglichen Schadenseintritt zu schließen.⁷ Umgekehrt muß nicht jeder, der leichtfertig handelt (Rn 5), automatisch auch ein Bewußtsein vom Schadenseintritt haben.⁸ Dies ist etwa der Fall, wenn sich dem Handelnden die Erkenntnis, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten, aus seinem leichtfertigen Handeln nachgerade aufdrängt.⁹ In gleicher Weise vorwerfbar handelt derjenige, der sich bewußt jeder Einsicht über die Wahrscheinlichkeit eines Scha-

⁴ So auch *Rabe* SeeHR § 607a HGB Rn 21; aA *Koller* TR Art 29 CMR Rn 3b.

⁵ Vgl *Rabe* SeeHR § 607a HGB Rn 21 mwN.

⁶ So schon BGH NJW 1982, 1218; TranspR 2004, 309, 310f; OLG Frankfurt/M TranspR 1993, 61, 63 zu Art 25 WA.

⁷ BGHZ 74, 162, 168 zu Art 25 WA; TranspR 2004, 175, 176; 309, 310f zu § 435 HGB; einschränkend OLG Zweibrücken TranspR 2004, 32, 33.

⁸ BGH TranspR 2004, 175, 176f.

⁹ Vgl OLG Hamburg TranspR 1996, 33, 34.

denseintritts aufgrund eigenen leichtfertigen Handelns verschließt.¹⁰ Ein qualifiziertes Verschulden iSv § 5b kommt zB dann in Betracht, wenn zur Beförderung von Gütern ein erkennbar fahr- oder ladeuntaugliches Schiff eingesetzt oder bei schlechtem Wetter ein unverantwortbares Risiko eingegangen wird.¹¹ Gleiches gilt, wenn ein Schiff ohne weiteres erkennbar derart falsch beladen ist, daß der Eintritt bzw Nichteintritt von Güterschäden gleichsam vom Zufall abhängt.

- 7 Wie nach Art 4 LondonHBÜ, aber anders als etwa nach § 435 und § 607a Abs 4 HGB muß sich nach dem auf Art 4 CLNI zurückgehenden § 5b die Absicht und das Bewußtsein des Handelnden auf den **Eintritt eines solchen Schadens** gerichtet haben. Damit muß sich die Absicht bzw das Bewußtsein zwar nicht auf den konkret eingetretenen Schaden beziehen,¹² doch muß der Schaden immerhin dergestalt sein, daß mit seinem Eintritt im allgemeinen und nicht nur unter ganz unwahrscheinlichen und nach der allgemeinen Lebenserfahrung ganz außer Betracht zu lassenden Umständen gerechnet werden konnte. Eine besondere Bedeutung wird diesem Tatbestandsmerkmal indes nur in seltenen Fällen zukommen, da auf den Inhalt des Bewußtseins des Handelnden ohnehin regelmäßig nur geschlossen werden kann (Rn 6) und nicht anzunehmen ist, daß sich ein völlig außerhalb der Lebenserfahrung liegender Schadenseintritt dem Handelnden „nachgerade aufdrängt“.

4. Eigenes qualifiziertes Verschulden des Schiffseigners (§ 5b Abs 1)

- 8 Die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ist gem § 5b Abs 1 nur ausgeschlossen, wenn der **Verschuldensvorwurf unmittelbar den Schiffseigner** („von ihm selbst“) bzw Personen trifft, die dem Schiffseigner in § 5c Abs 1 gleichgestellt sind. Dies ist zB der Fall, wenn der Schiffseigner etc die schadenstiftende Maßnahme selbst anordnet oder mit anordnet und dabei qualifiziert schuldhaft handelt. Bsp: Die vom Schiffseigner angeordnete bzw geduldeten Modalitäten der Beladung eines Containerschiffs (Zeitdruck etc) erlauben es nicht, daß der Ist-Beladeplan mit dem insbesondere vom Gewicht der einzelnen Container abhängigen Soll-Beladeplan in Übereinstimmung gebracht wird. Ein eigenes qualifiziertes Verschulden des Schiffseigners in der Form des **Organisationsverschuldens** kann auch bei einer **unzureichenden Auswahl und Überwachung der Schiffsbesatzung** durch den Eigner zu bejahren sein.¹³ Entgegen dem allgemeinen Grundsatz im Landtransportrecht (vgl etwa §§ 435, 428 HGB, 278 BGB, Art 29 II CMR, Art 44 CIM-COTIF) aber in Übereinstimmung mit dem internationalen Seerecht (zB Art 4 LondonHBÜ,¹⁴ Art 13 AthenÜ,

¹⁰ Rabe SeeHR § 607a HGB Rn 23.

¹¹ Vgl OLG Hamburg VersR 1968, 552, 553; 1975, 801, 803.

¹² So BGH TranspR 1985, 383, 340 zu § 607a HGB.

¹³ So Rabe SeeHR § 607 HGB Rn 29.

¹⁴ Hierzu Rabe SeeHR Art 4 LondonHBÜ Rn 2.

Art 4^{bis} HVR) muß sich der Schiffseigner iRd § 5b entsprechend Art 4 CLNI weder absichtliches noch leichtfertiges Verhalten seiner Schiffsbesatzung oder sonstiger Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen zurechnen lassen. Etwas anderes gilt nur für ein grobes Verschulden des **gesetzlichen Vertreters** des Schiffseigners.¹⁵ Ist der Schaden auf ein leichtfertiges Organisationsverschulden des Schiffseigners zurückzuführen, ist sorgfältig zu prüfen, ob der Schiffseigner tatsächlich in dem Bewußtsein gehandelt hat, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.¹⁶ Das Abstellen des Gesetzes auf das eigene Verschulden des Schiffseigners etc führt dazu, daß es in der Reedereischifffahrt anders als in der Partikulierschifffahrt nur in Ausnahmefällen zu einer unbeschränkten Haftung nach § 5b kommen dürfte.

Zwar steht gem § 5c Abs 1 Nr 3 auch den **Besatzungsmitgliedern** und anderen **9** Hilfspersonen die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung offen, doch gilt dies dann nicht, wenn sie **selbst qualifiziert schuldhaft gehandelt haben** iSv § 5b Abs 1. Allerdings wird dem Geschädigten ein unbeschränkter Ersatzanspruch gegen das Besatzungsmitglied häufig mangels Vermögen und Versicherung nur wenig nützen. Es kommt hinzu, daß in solchen Fällen regelmäßig auch eine mittelbare Inanspruchnahme des Schiffseigners als Arbeitgeber des Besatzungsmitglieds über die Rechtsfigur des **arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruchs** (vgl hierzu § 7 Rn 11f, 19f) ausgeschlossen ist, da ein solcher Freistellungsanspruch bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens iSv § 5b Abs 1 grundsätzlich ausscheidet.¹⁷

5. Haftung juristischer Personen und Personenhandelsgesellschaften (§ 5b Abs 2)

Bei dem § 487d Abs 1 S 1 HGB nachgebildeten § 5b Abs 2 handelt es sich um eine in **10** der CLNI nicht vorgegebene Klarstellung betreffend die Haftung von juristischen Personen und Personenhandelsgesellschaften. In diesen Fällen ist die Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ausgeschlossen, wenn das grobe Verschulden einem Mitglied des zur Vertretung berechtigten Organs oder einem zur Vertretung berechtigten Gesellschafter (§ 31 BGB) zur Last gelegt werden kann. Schon um mißbräuchliche Vertretungsverhältnisse auszuschließen, ist Abs 2 auf einen Generalbevollmächtigten entsprechend anzuwenden.¹⁸

15 Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 24.

16 Vgl OLG Hamburg TranspR 1988, 433 zu Art 4 LondonHBÜ.

17 Vgl Erman/*Edenfeld* BGB § 611 Rn 339f.

18 *Rabe* SecHR § 487d HGB Rn 2.

6. Rechtsfolgen

- 11** Liegen die Voraussetzungen des § 5b vor, **kommt eine Haftungsbeschränkung nicht in Betracht** und der Schädiger haftet in vollem Umfang mit seinem gesamten Vermögen. Anders als in der Seeschifffahrt wird sich jedoch bei Schadensfällen in der noch immer von Partikulierschiffern dominierten Binnenschifffahrtspraxis der Anspruch dennoch häufig auf die Summe beschränken, die der Schädiger bei seiner Haftpflichtversicherung eingedeckt hat, sofern diese nicht ohnehin leistungsfrei ist gem § 130 VVG (§ 137 E-VVG) iVm § 31.2 AVB Flußkasko 2000/2004 bzw § 152 VVG (§ 103 E-VVG). Wegen der Nähe der Leichtfertigkeit zum bedingten Vorsatz (Rn 4) und da der – zudem abdingbare (vgl § 112 E-VVG) – § 152 VVG (§ 103 E-VVG) auch den bedingten Vorsatz erfaßt¹⁹, wird letzteres nicht selten der Fall sein. § 5b BinSchG kann sich daher für den Geschädigten mitunter als ein zweischneidiges Schwert entpuppen.

7. Beweislast

- 12** Nach den allgemeinen Beweisgrundsätzen, wonach jede Partei die Darlegungs- und Beweislast dafür trägt, daß die Tatbestandsmerkmale der ihr vorteilhaften Rechtsnorm erfüllt sind,²⁰ muß der Geschädigte die tatsächlichen Umstände, aus denen sich das qualifizierte Verschulden ergibt, darlegen und beweisen, will er den Schädiger unbeschränkt in Anspruch nehmen.²¹ Zu den vom Geschädigten zu beweisenden Tatbestandsmerkmalen gehört auch, daß das qualifizierte Verschulden gerade dem Schiffseigner zur Last fällt (Rn 8). Wie zB bei § 435 HGB (§ 435 HGB Rn 9), § 660 III HGB,²² Art 29 CMR²³ oder Art 25 WA²⁴ ist allerdings auch iRd § 5b von einer **Aufklärungspflicht** des Schiffseigners etc betreffend den Schadenshergang auszugehen, da andernfalls dem Geschädigten der Nachweis des qualifiziert schuldhaften Verhaltens praktisch nie möglich sein wird. Allerdings kann diese Pflicht nur solche Elemente des Schadenshergangs betreffen, die ausschließlich dem Schiffseigner etc bekannt sind. Im Kollisionsprozeß werden die Beteiligten ihrer Aufklärungspflicht regelmäßig bereits durch die Aussage in einem **Verklarungsverfahren** (§§ 11ff) genügen, da dieses Verfahren gerade dazu dient, den Vorfall unter allen Aspekten aufzuklären (§ 11 Rn 4ff).

¹⁹ Prölls/Martin VVG § 152 Rn 2.

²⁰ Thomas/Putzo ZPO vor § 284 Rn 23.

²¹ So bereits zum alten Recht (§ 4 Abs 2 S 2 BinSchG aF) RGZ 1, 36, 37; Baumgärtel/Korioth § 4 BinSchG Rn 2.

²² So BGH TranspR 2006, 35, 36; Rabe SeeHR § 660 HGB Rn 27.

²³ Hierzu zB OLG Nürnberg TranspR 1993, 138, 139f.

²⁴ Vgl OLG München TranspR 1999, 301, 303.

§ 5c Zur Haftungsbeschränkung befugte Personen

(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 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.

1. Allgemeines

In Übereinstimmung mit Art 1 LondonHBÜ wurde in Art 1 CLNI der Kreis der zur Haftungsbeschränkung berechtigten Personen geregelt. § 5c überträgt diese Vorschriften ins deutsche Recht. Das Privileg der globalen Haftungsbeschränkung (§ 4 Rn 1) kommt danach nicht nur dem Schiffseigner zugute, sondern im Grundsatz auch allen anderen Personen, gegen die sich Ansprüche aus dem Betrieb eines Schiffes richten können.

2. Eigentümer, Charterer und Ausrüster (§ 5c Abs 1 Nr 1)

Der **Eigentümer** des Schiffes ist im deutschen Recht nicht identisch mit dem Schiffseigner. Gemäß § 1 ist der Schiffseigner iSd Binnenschiffahrtsgesetzes nur derjenige Eigentümer, der sein Schiff tatsächlich auch zur Binnenschiffahrt verwendet. Hat er zB sein Schiff verchartert mit der Folge, daß der Charterer das Schiff „verwendet“, ist der Eigentümer nicht auch „Eigner“ des Schiffes (Einzelheiten s § 1 Rn 47ff). Wie § 2 Abs 2 zeigt, können aber auch in diesem Fall Ansprüche aus dem Betrieb des Schiffes entstehen, die sich gegen den Eigentümer richten. Wie der Eigner bedarf daher auch der Eigentümer eines Schiffes des Schutzes der summenmäßigen Haftungsbeschrän-

kung. Entgegen Art 1 Abs 2a CLNI bedurfte der **Reeder**, der dem deutschen Binnenschiffahrtsrecht anders als etwa dem schweizerischen Binnenschiffahrtsrecht oder dem deutschen Seerecht (§ 484 HGB) unbekannt ist, neben dem Schiffseigner und dem Schiffseigentümer in § 5c keiner gesonderten Erwähnung.¹

- 3** Der Begriff des **Charterers** wird im Gesetz nicht definiert. Um künftigen Entwicklungen nicht vorzugreifen, will der Gesetzgeber die Auslegung dieses Begriffs ausdrücklich der Rspr überlassen und verweist hierzu auf die bereits zu Art 1 Abs 2 LondonHBÜ ergangenen Gerichtsurteile.² Demnach können sich auf die Haftungsbeschränkung jedenfalls der Bareboat-Charterer, der Zeitcharterer und der Reisecharterer (vgl § 407 HGB Rn 23, 26) berufen.³ Daneben aber auch der sog Slot-Charterer, dh derjenige, der einzelne Stellplätze auf einem Containerschiff angemietet hat.⁴
- 4** **Ausrüster** ist nach der vom Seerecht (§ 510 HGB) ins Binnenschiffahrtsrecht übernommenen Terminologie, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet (Einzelheiten s § 2 Rn 4ff). Die gesonderte Erwähnung in § 5c Abs 1 Nr 1 hat lediglich klarstellenden Charakter, da der Ausrüster gem § 2 Abs 1 ohnehin dem Schiffseigner gleichsteht. Ob auch ein Charterer Ausrüster sein kann, richtet sich nach dem Umfang seiner Möglichkeiten, auf die Verwendung des Schiffes einzuwirken. Der in Art 1 Abs 2a CLNI ebenfalls aufgeführte **Mieter** mußte nicht ins deutsche Recht übernommen werden, da diesem Begriff neben dem des Ausrüsters und des Charterers hier keine gesonderte Bedeutung zukommt.⁵ Nur dann, wenn auch der Frachtcharterer, dh der Absender, der mit einem Schiffseigner bzw Ausrüster einen Frachtvertrag iSv § 407 HGB abschließt,⁶ unter den Begriff des Charterers iSv § 5c Abs 1 finde, wäre denkbar, daß zB auch der Spediteur, der sich einem Dritten gegenüber verpflichtet, einen Multimodaltransport unter Einschluß einer Teilstrecke auf Binnengewässern zu organisieren (vgl § 452 HGB Rn 5), über § 452a HGB in den Genuß der §§ 4ff kommt.⁷

3. Berger (§ 5c Abs 1 Nr 2)

- 5** Entsprechend Art 1 Abs 2c CLNI ist § 5c Abs 1 Nr 2 nicht nur auf den **Berger** iSv § 740 Abs 1 HGB iVm § 93 anzuwenden, sondern auch auf diejenigen, die im Zuge einer **Wrackbeseitigung** iSv § 4 Abs 4 tätig werden. § 5c Abs 1 Nr 2 ist vor allem dann bedeutsam, wenn der Berger nicht von einem ihm gehörenden oder von ihm gecharter-

¹ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 25 f.

² Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 24.

³ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 24.

⁴ Einschränkung *Rabe* SeeHR Art 1 LondonHBÜ Rn 8.

⁵ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 23; Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 25.

⁶ Vgl *Rabe* SeeHR § 556 HGB Rn 9.

⁷ Ablehnend *Rabe* SeeHR Art 1 LondonHBÜ Rn 8; *ders* TranspR 1998, 429, 436 (Fn 61).

ten Schiff aus operiert, sondern von Land, aus der Luft oder auf dem zu bergenden Schiff selbst. Operiert der Berger von einem Schiff aus, wird er regelmäßig dessen Eigner, Ausrüster oder Charterer iSv §§ 4 Abs 1, 5c Abs 1 Nr 1 sein.⁸ Die Tätigkeit muß auf die Bergung eines **Binnenschiffs** oder der Ladung eines solchen Schiffes gerichtet sein. Ist Gegenstand der Bergung ein Seeschiff, kommt das LondonHBÜ zur Anwendung.⁹

4. Hilfspersonen (§ 5c Abs 1 Nr 3)

§ 5 Abs 1 Nr 3 soll dadurch, daß das Recht zur Haftungsbeschränkung auch demjenigen 6
gewährt wird, für dessen Verhalten der Schiffseigner, Ausrüster, Charterer oder Berger einzustehen hat, sicherstellen, daß letztere nicht auf dem Umweg über die Inanspruchnahme ihrer Leute über die für sie selbst geltenden Haftungshöchstbeträge hinaus haften müssen.¹⁰ Darauf, ob die Person, für die gehaftet wird, in einem Abhängigkeitsverhältnis steht oder, wie zB regelmäßig der eingeschaltete Unterfrachtführer, **selbständiger Unternehmer** ist, kommt es ebensowenig an wie auf die Frage, ob im konkreten Fall tatsächlich ein Freistellungsanspruch gegeben ist. Entscheidend ist allein, daß eine der in § 5c Abs 1 Nr 1 und Nr 2 genannten Personen für Dritte zB nach §§ 3, 92b BinSchG, 278 BGB, 428 HGB oder Art 17 CMNI haftet. Keine Bedeutung für § 5c Abs 1 Nr 3 hat dagegen die Haftung des Schiffseigners nach § 831 BGB,¹¹ da hierdurch eine Haftung für *eigene* Handlung begründet wird und nicht für das „Handeln, Unterlassen oder Verschulden“ anderer.¹² Ohnehin wird der Geschädigte seine Ersatzforderung auf Vorschriften stützen, die wie etwa § 3 eine Exculpationsmöglichkeit des Schiffseigners etc gerade nicht vorsehen. Von § 5c Abs 1 Nr 3 werden insbesondere **Besatzungsmitglieder**, aber auch der **Lotse**¹³ erfaßt, für den der Schiffseigner nach §§ 3 Abs 1, 92d haftet. Einzelheiten zum Lotsenbegriff § 5i Rn 3.

5. Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft (§ 5c Abs 2)

Ist eine der in § 5c Abs 1 Nr 1 und Nr 2 aufgeführten Personen eine Personenhandelsgesellschaft (OHG, KG, V.O.F. des niederländischen Rechts) und macht die 7
Gesellschaft als solche nicht von dem ihr zustehenden Recht auf Haftungsbeschränkung Gebrauch, ist jeder persönlich haftende Gesellschafter darauf angewiesen, daß er zumindest seine persönliche Haftung beschränken kann. Diese Möglichkeit wird

⁸ Herber Haftungsrecht, 25.

⁹ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 25.

¹⁰ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 25; Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 24.

¹¹ Herber Haftungsrecht, 50.

¹² Vgl nur Jauernig/Teichmann BGB § 831 Rn 1. AA offenbar Herber Haftungsrecht, 50, der von einer Exculpationsmöglichkeit des Schiffseigners im Hinblick auf das Verhalten eines „Verrichtungsgehilfen“ spricht.

¹³ Herber Haftungsrecht, 50.

ihm durch § 5c Abs 2 ausdrücklich gewährt. Allerdings hat § 5c Abs 2 neben § 129 Abs 1 HGB nur klarstellenden Charakter.

6. Versicherer (§ 5c Abs 3)

- 8** Der Fall, daß ein Versicherer vom Geschädigten unmittelbar in Anspruch genommen wird, ist im deutschen Schiffsrecht, das den Direktanspruch gegen den Versicherer derzeit nicht kennt, die Ausnahme. Denkbar ist eine Abtretung von Deckungsansprüchen des Versicherungsnehmers gegen den Versicherer oder ein Absonderungsrecht des Geschädigten im Hinblick auf den Deckungsanspruch im Falle der Insolvenz des Schädigers (§§ 158 VVG, 48 InsO). Für diese Fälle gewährt das Gesetz dem Versicherer die gleichen Möglichkeiten zur Haftungsbeschränkung wie seinem Versicherungsnehmer. Wegen des vom Gesetz vorgesehenen Gleichlaufs („im gleichen Umfang“), kommt bei einem qualifiziert schuldhaften Handeln (§ 5b) des Versicherungsnehmers auch eine Haftungsbeschränkung durch den Versicherer nicht in Betracht. Allerdings wird bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens ohnehin regelmäßig ein Deckungsanspruch nicht bestehen (§ 5b Rn 9).

§ 5d

[Durchführung der Haftungsbeschränkung]

(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 Schiffsrechtlichen 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 Schiffsrechtlichen Verteilungsordnung entsprechend anzuwenden; § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

Übersicht

	Rn
1. Allgemeines	1–4
2. Errichtung eines Fonds (§ 5d Abs. 2)	
a) Überblick	5
b) Antragsberechtigung (§ 35 SVertO)	6
c) Anspruchsklassen (§ 36 iVm § 1 Abs 4 SVertO)	7–8
d) Zulässigkeit des Antrags	9–11
e) Zuständiges Verteilungsgericht (§ 37 SVertO)	12–15
f) Antrag (§ 38 SVertO)	16–19
g) Festsetzung der Haftungssumme (§§ 5, 35 Abs 2 S 1, 39 SVertO)	20–23
h) Einzahlung der Haftungssumme und Bestellung von Sicherheiten (§§ 6, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	24–26
i) Eröffnungsbeschluß (§§ 7, 8, 34 Abs 2 S 1, 40, 41 SVertO)	27–31
j) Sachwalter (§§ 9, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	32
k) Öffentliche Aufforderung (§§ 10, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	33
l) Öffentliche Bekanntmachung (§§ 11, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	34
m) Anmeldung der Ansprüche (§§ 13 bis 15, 34 Abs 2 S 1, 43 SVertO)	35–38
n) Prüfungstermin (§§ 18, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	39
o) Feststellung der Ansprüche (§§ 19, 34 Abs 2 S 1, 45 SVertO)	40–45
p) Verteilung der Haftungssumme	46–52
q) Erlöschen der persönlichen Haftung (§§ 24 S 1, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	53
r) Aufhebung des Verfahrens und Nachtragsverteilung (§§ 29, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	54–57
s) Kosten des Verteilungsverfahrens (§§ 31 bis 33, 34 Abs 2 S 1 SVertO)	58–60
t) Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat der CLNI (§ 52 SVertO)	61–62
3. Haftungsbeschränkung durch Einrede (§ 5d Abs 3)	
a) Allgemeines	63
b) Erhebung der Einrede	64
c) Wirkung der Einredeerhebung im Erkenntnisverfahren	65–66
d) Auswirkung der Einrede auf ein nachfolgendes Verteilungsverfahren	67–68
e) Vorbehaltsurteil (§ 305a ZPO)	69–70
f) Zwangsvollstreckung aus einem Vorbehaltsurteil (§ 786a ZPO)	71–74

1. Allgemeines

§ 5d normiert die Grundsätze der Durchführung der globalen Haftungsbeschränkung: Summenmäßige Haftungsbeschränkung durch Errichtung eines Fonds (§ 5d Abs 2) oder Erhebung einer Einrede (§ 5d Abs 3). Allgemein zur Ersetzung des überkommenen Systems der Exekutionshaftung durch das System der Summenhaftung vgl § 4 Rn 1ff.

Die §§ 5e bis 5k regeln, wie die Höhe der **Haftungshöchstbeträge** für den konkreten Schadensfall zu berechnen ist. Dies stellt § 5d Abs 1 klar. Unterschieden wird dabei nach Personen- und Sachschäden (§§ 5e bis 5g) und nach Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter (§ 5h). Ferner sind besondere Haftungshöchstbeträge für

Schäden vorgesehen, die durch einen Berger oder Lotsen (§ 5i) oder infolge einer Wrackbeseitigung (§ 5j) verursacht wurden, ebenso für Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden (§ 5k).

- 3 Die CLNI hat dem nationalen Gesetzgeber in Artt 10 bis 13 betreffend das Verfahren zur Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds nur wenige Vorgaben gemacht und verweist in Art 14 im übrigen auf das Recht des Vertragsstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Fonds errichtet wird. Hierdurch wurde ermöglicht, daß das Verfahren an das allgemeine Verfahrensrecht der Vertragsstaaten anknüpfen und angepaßt werden kann.¹
- 4 Die Einzelheiten der Fonderrichtung, der Verteilung des Haftungsfonds sowie der Erhebung der Beschränkungseinrede regelt die **Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung**.² Mit dem Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt v 25. 8. 1998 wurde die bis dahin nur das Seerechtliche Verteilungsverfahren regelnde Seerechtliche Verteilungsordnung v 25. 7. 1986³ um einen zweiten Teil betr das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren erweitert (§§ 34 bis 49 SVertO) und in Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung umbenannt. Systematisch verweist dabei der neue binnenschiffahrtsrechtliche Teil auf den ersten, seerechtlichen Teil und sieht lediglich einige rechtstechnisch oder sachlich bedingte Sondervorschriften zB betreffend den Kreis der Antragsberechtigten, die Anspruchsklassen, die gerichtliche Zuständigkeit oder die zur Berechnung der Haftungssummen notwendigen Angaben vor. Dieses Vorgehen war möglich, weil die bisherige SeeVertO auf das LondonHBÜ zurückging, und die CLNI ihrerseits wesentliche Grundgedanken des LondonHBÜ übernommen hat (§ 4 Rn 2).⁴ Aus dem ersten Teil der SVertO uneingeschränkt auch im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren anwendbar sind die §§ 3, 4 Abs 4, 5, 6, 7 Abs 1, 2 Nr 1, 4, 6, 7 und Abs 3, 4, §§ 9, 10 Abs 1 und 2, §§ 11 bis 15, 17 bis 23 Abs 1, §§ 24 bis 29 sowie die §§ 31 bis 32 Abs 2 und 33 SVertO.

2. Errichtung eines Fonds (§ 5d Abs 2)

a) Überblick

- 5 Die Haftungsbeschränkung kann zunächst durch Errichtung eines Fonds nach der SVertO bewirkt werden. Bei dem hierfür vorgesehenen Verteilungsverfahren handelt es sich um ein teilweise dem Insolvenzverfahren vergleichbares, besonders ausgestal-

¹ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 32.

² Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO) v 23. 3. 1999 (BGBl I, 149) idF der Berichtigung v 9. 2. 2000 (BGBl I, 149). Die SVertO ist abgedruckt unter Nr 5.

³ BGBl I, 1130; zuletzt geändert durch Ges v 5. 10. 1994 (BGBl I, 2911).

⁴ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 39f.

tetes Vollstreckungsverfahren, das nicht der freiwilligen, sondern der **streitigen Gerichtsbarkeit** angehört.⁵ Hilfsweise, dh wenn die SVertO insoweit nichts anderes bestimmt, ist daher gem §§ 3, 34 Abs 2 S 1 SVertO auf die **Vorschriften der ZPO** zurückzugreifen. Die regelungstechnische Ähnlichkeit des Schiffsrechtslichen Verteilungsverfahrens mit dem Insolvenzverfahren gestattet es dem Gesetzgeber, zB in den §§ 18 und 19 SVertO auf Vorschriften der InsO zu verweisen. Die **Funktion** des Verteilungsverfahrens besteht darin, die Haftungssumme in möglichst gerechter Weise auf die Gläubiger zu verteilen und – anders als das Insolvenzverfahren – den Zugriff der Gläubiger auf das übrige Vermögen des Schuldners zu verhindern.⁶ Das Verfahren gliedert sich in ein **Eröffnungsverfahren**, ein **Feststellungsverfahren** und ein **Verteilungsverfahren im engeren Sinne**. Das Verfahren beginnt mit der Antragstellung durch den Schuldner, worauf das Gericht die Höhe der einzuzahlenden Haftungssumme festsetzt und das Verteilungsverfahren eröffnet. Der Eröffnungsbeschuß bewirkt materiell-rechtlich die Haftungsbeschränkung. Nach Eröffnung des Verfahrens erläßt das Gericht ein Aufgebot, um die teilnahmeberechtigten Gläubiger festzustellen. In einem Prüfungstermin werden die angemeldeten Forderungen auf ihre Berechtigung hin überprüft und ggf festgestellt. Anschließend erfolgt die Verteilung der Haftungssumme anteilig auf die festgestellten Ansprüche.

b) Antragsberechtigung (§ 35 SVertO)

Die Eröffnung eines Binnenschiffsrechtslichen Verteilungsverfahrens kann durch einen Schiffseigner oder durch eine der in § 5c Abs 1 genannten Personen (§ 5c Rn 2 bis 8) **beantragt** werden. Dabei erfaßt ein Verteilungsverfahren jeweils eine ganze der in den Nr 1 bis 3 des § 35 SVertO aufgeführten Gruppen von Personen mit der Folge, daß das Verfahren die Gesamtheit der Ansprüche erfaßt, die aus einem bestimmten Ereignis gegen diese Personen entstanden sind (vgl auch § 36 Abs 3 S 1 und § 38 Abs 1 Nr 2 SVertO).⁷ Diese Regelung geht von der Überlegung aus, daß die Haftung für alle Ansprüche aus demselben Ereignis (§ 5a Rn 3) durch Errichtung eines Haftungsfonds auch dann auf eine einheitliche Haftungssumme beschränkt sein soll, wenn sie sich gegen verschiedene Schuldner richten.⁸ Hat ein Charterer die Durchführung eines Verteilungsverfahrens beantragt, können in diesem Verfahren auch Ansprüche aus demselben Ereignis etwa gegen den Eigentümer des Schiffes angemeldet werden.⁹ Das Verteilungsverfahren ist zudem immer **schiffsbezogen**.¹⁰ Sind also an einer Havarie mehrere Schiffe beteiligt, die jeweils eine Mitschuld an der Havarie tragen, ist für jede Personengruppe iSv § 35 SVertO eines jeden Schiffes ein ge-

⁵ *Rabe* SecHR Anh § 487e HGB Rn 3; *Rittmeister* Haftungsbeschränkungsverfahren, 74.

⁶ *Rittmeister* Haftungsbeschränkungsverfahren, 72.

⁷ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 43.

⁸ *Herber* Haftungsrecht, 84.

⁹ LG Hamburg TranspR 2005, 259, 260.

¹⁰ Hierzu *Freise* Reederhaftung, 178f.

sondertes Verteilungsverfahren durchzuführen.¹¹ Aus diesem Grund müssen auch der Eigner eines Schubbootes und der Eigner eines Schubleichters, die gemeinsam einen Schubverband bilden, gesonderte Verteilungsverfahren betreiben. Zur Veränderung der Haftungshöchstbeträge in diesem Fall vgl § 5e Rn 11f. Lediglich dann, wenn ein **Lotse** die Eröffnung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens beantragt, erfaßt das Verteilungsverfahren nur die gegen diesen gerichteten Ansprüche (§ 36 Abs 3 S 2 SVertO). Grund hierfür sind die in § 5i für den Lotsen vorgesehenen Sonderhaftungshöchstbeträge, die regelmäßig niedriger sind als die normalen Haftungshöchstbeträge der §§ 5e, 5f Abs 1. Allerdings kann der Lotse die Durchführung des auf ihn begrenzten Verteilungsverfahrens nur beantragen, wenn nicht schon auf Antrag einer anderen Person desselben Personenkreises ein Verteilungsverfahren durchgeführt wird (§ 36 Abs 3 S 2 Halbs 2 SVertO). In dem umgekehrten, im Gesetz nicht geregelten Fall, daß zunächst der Lotse und später eine andere der in § 35 Abs 1 Nr 1 SVertO genannten Personen die Durchführung eines Verteilungsverfahrens beantragt hat, ist das zuerst beantragte Verteilungsverfahren entsprechend §§ 30, 34 Abs 2 SVertO zu erweitern.¹² Andernfalls könnten die aus dem Ereignis berechtigten Gläubiger entgegen dem Grundsatz, daß für alle Ansprüche aus demselben Ereignis eine einheitliche Haftungssumme bestehen soll (Rn 6), in zwei Töpfe greifen, ohne daß dies in irgendeiner Form gerechtfertigt wäre. Dies gilt um so mehr, als es häufig vom Zufall abhängen wird, wer zuerst die Durchführung eines Verteilungsverfahrens beantragt.¹³ Antragsberechtigt ist nach § 35 S 1 SVertO auch der **Versicherer**, der die Haftung in bezug auf Ansprüche versichert, für die eine der zuvor genannten Personen ihre Haftung beschränken kann.

c) Anspruchsklassen (§ 36 iVm § 1 Abs 4 SVertO)

- 7 Wie für jede Gruppe von Antragstellern (Rn 6) findet auch für jede der in § 36 Abs 1 iVm § 1 Abs 4 SVertO genannten Anspruchsklassen ein **eigenes Verteilungsverfahren** statt (vgl § 36 Abs 3 S 1 SVertO), um zu verhindern, daß eine einzige Haftungssumme für die Befriedigung verschiedenartiger Ansprüche verwendet wird.¹⁴ Die Eingruppierung einer Forderung in eine bestimmte Anspruchsklasse erfolgt jedenfalls dann auf der Grundlage deutschen Rechts, wenn der Haftungsfonds in Deutschland auf der Grundlage deutschen Rechts eröffnet wurde.¹⁵ In der Anspruchsklasse A und der Anspruchsklasse D und damit in einem Verteilungsverfahren zusammengefaßt werden die **Ansprüche wegen Personenschäden und wegen Sachschäden**, weil zwischen diesen beiden Anspruchsarten ein enger Zusammenhang besteht.¹⁶ Das

¹¹ Vgl Herber Haftungsrecht, 86.

¹² Herber Haftungsrecht, 126; aA Rittmeister Haftungsbeschränkungsverfahren, 175f.

¹³ Herber Haftungsrecht, 126.

¹⁴ Rabe SeeHR Anh § 487e HGB Rn 7.

¹⁵ LG Hamburg TranspR 2005, 259, 261.

¹⁶ Begr GÄHB, BT-Drs 13/8446, 44.

Verhältnis der Haftungssummen für diese beiden Anspruchsarten zueinander ist in § 5g bzw § 5h Abs 4 geregelt. Auf die konkrete Anspruchsgrundlage kommt es für die Eingruppierung nicht an.¹⁷

Allerdings bestimmt § 1 Abs 5 Nr 1 iVm § 36 Abs 2 SVertO für diese beiden Anspruchsarten, daß dann, wenn einerseits Ansprüche wegen Personenschäden, für die die Haftung beschränkt werden kann, nicht entstanden oder nicht mehr geltend gemacht werden können, oder die Summe der Ansprüche wegen Personenschäden allein die in § 5e bzw § 5h Abs 2 Nr 1 genannten Haftungshöchstbeträge nicht übersteigt und andererseits die Summe der Ansprüche wegen Sachschäden die in § 5f bzw § 5h Abs 2 Nr 2 genannten Haftungshöchstbeträge übersteigt, ein Verteilungsverfahren allein für Ansprüche wegen Sachschäden stattfindet. Ebenfalls ein **Verteilungsverfahren allein für Ansprüche wegen Sachschäden** findet statt, wenn die Summe der Ansprüche wegen Sachschäden die in § 5f bzw § 5h Abs 2 Nr 2 genannten Haftungshöchstbeträge übersteigt und Ansprüche wegen Personenschäden zwar gegen andere Schuldner der gleichen Personengruppe iSv § 35 S 1 SVertO geltend gemacht werden können, nicht aber gegen den Antragsteller, und der Antragsteller die Durchführung eines isolierten Verteilungsverfahrens nur für Ansprüche wegen Sachschäden beantragt (§ 1 Abs 5 Nr 2 iVm § 36 Abs 2 SVertO). Sinn dieser Regelungen ist es zu verhindern, daß der Antragsteller für die Haftungsbeschränkung in jedem Fall die Gesamtsumme nach §§ 5e und 5f aufbringen muß. Zu den Besonderheiten von isolierten Verteilungsverfahren wegen Sachschäden vgl §§ 7 Abs 2 Nr 3 Halbs 2, 8 Abs 1 Nr 3, 10 Abs 3 SVertO. Stellt sich im Laufe des Verfahrens heraus, daß die Summe der angemeldeten Ansprüche aus demselben Schadensereignis wegen Personenschäden, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, den Haftungshöchstbetrag des § 5e übersteigt, ist das Verteilungsverfahren gem §§ 16, 30, 48 SVertO auf Ansprüche wegen Personenschäden zu erweitern und die Haftungssumme neu festzusetzen.¹⁸

d) Zulässigkeit des Antrags

Zulässig ist der Antrag nur, wenn der Antragsteller seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis (§ 5a Rn 3) entstandenen Ansprüche nach den §§ 4 bis 5m beschränken kann und wegen zumindest eines solchen Anspruchs im Geltungsbereich der SVertO ein **gerichtliches Verfahren** eingeleitet wird oder werden kann. Anders als im Seerechtlichen Verteilungsverfahren (§ 1 Abs 3 SVertO) genügt für das Binnenschiffrechtsrechtliche Verteilungsverfahren, wenn die *Möglichkeit* zur Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens besteht. § 35 SVertO folgt damit den Vorgaben des Art 11 Abs 1 S 1 CLNI, der mit dieser Lockerung unnötige Gerichtsverfahren und Verzögerungen bei der Schadensabwicklung verhindern will.¹⁹ Der Begriff des gerichtlichen

¹⁷ LG Hamburg TranspR 2005, 259, 261.

¹⁸ *Rittmeister* Haftungsbeschränkungsverfahren, 172ff.

¹⁹ Denkschrift CLNI, BT-Drs 13/8220, 31.