

YACHTRECHT INTERNATIONAL

YACHT-BERGUNG UND HAFTUNGSFRAGEN

*DER FALL DES CONTAINERSCHIFFS EVER GIVEN,
WELCHES IM MÄRZ 2021 IM SUEZKANAL EINE DER
WICHTIGSTEN HANDELSROUTEN DER WELT BLOCKIERTE,
HAT DEN FOKUS IN BESONDEREM MASSE AUF DAS THEMA
BERGUNG UND HAFTUNGSFRAGEN GERICHTET.*

Rechtlich verantwortlich ist für jede Art von Havarie zunächst immer der Eigner eines Schiffes oder einer Yacht, administrativ dessen Kapitän und behördlich die Behörde des Havarie-Ortes.

Egal, was mit einem Schiff auf See passiert, gilt zunächst der Gedanke der Solidarität. Schiff, Personen an Bord und ggf. Ladung müssen so gut wie irgend möglich gerettet bzw. gesichert werden. Erst die Bergung, dann die Haftungsfragen. So der Grundsatz. Es gibt jedoch viele Einzelfall-Situationen, sodass es schwierig ist, allgemeinverbindliche Regelungen aufzustellen.

Wenn es sich um keine akute Not-Situation handelt, vor allem eine solche, bei der es um Leib und Leben geht, oder bei der Abwendung von drohenden Schäden, dann sollte man gerade den „Bergelohn“ nicht dem Zufall überlassen.

Ein gutes Beispiel zur Illustration der Situation lieferte jüngst ein Beispiel aus unserer Praxis. Bei einer größeren Privat-Yacht auf Hoher See in der Ägäis fielen beide Motoren aus, die Yacht trieb manövrierunfähig. Ein Fischerboot in der Nähe bot sich an, die Yacht an die Leine zu nehmen und schleppte sie zu einem nächstgelegenen Küstenhafen. Über den Bergelohn wurde nicht verhandelt, der Kapitän drückte dem Fischer 1.000 Euro für Sprit und die Mühe in die Hand und bedankte sich. Weiter wurde nichts abgestimmt.

Der Fischer ließ es jedoch nicht darauf beruhen. Er bemühte Juristen, die die Yacht sofort „an die Kette“ legen liesen und nunmehr auf einen „angemes-

senen“ Bergelohn klagten. Der Fall ist derzeit noch offen.

Generell raten wir in einem solchen Fall, sich nicht unter Druck setzen zu lassen und keinesfalls im Voraus jede beliebige vom Berger geforderte Summe zu akzeptieren. Falls noch möglich, sollte der Kapitän stattdessen im Namen der Schiffseigner einen Vertrag mit den Bergern schließen. Dafür sollte z. B. eine Lloyd's „Standard Form of Salvage Agreement“ zur Verfügung gehalten werden (sogenannte Lloyd's Open Form, LOF).

In diesem Formularvertrag werden nur wenige Details, wie die Namen der Vertragsparteien sowie Daten zum Bergungsort eingetragen. Allerdings ist in dem Muster u. a. festgelegt, dass englisches Recht gilt und dass ein Schiedsgericht den Bergelohn bestimmen wird. Das Schiedsgericht soll auch klären, welcher Unfallbeteiligte in welchem Umfang haftet. Wer als Eigner, gerade nach dem BREXIT, es nicht auf englisches Recht und Gerichtsstand England ankommen lassen will, sollte sich ein rechtssicheres Muster erarbeiten lassen, das für seine individuellen Konstellationen passt. Im Fall der Fälle kann dies für Rechtsklarheit sorgen und vor allem viel Geld sparen.

Sollte keine LOF oder ein sonstiger Bergungsvertrag zum Einsatz kommen, dann handelt es sich bei der Bergung einfach um ein gesetzliches Schuldverhältnis. Das ist in der Salvage Convention geregelt, einem völkerrechtlichen Abkommen, das weltweit sehr viele Staaten unterzeichnet haben. In Deutschland ist es etwa im Handelsgesetzbuch umgesetzt.

Als gesetzliche Grundlage enthält das „Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung“ detaillierte Bestimmungen über das Vorgehen bei Bergungsmaßnahmen sowie Kriterien für die Festsetzung des Bergelohns. Diese „Salvage Convention“ legt auch Regelungsbereiche fest, die nicht Partei-dispositiv sind, u. a., dass bei der Bergung

Wenn es sich um keine akute Not-Situation handelt, vor allem eine solche, bei der es um Leib und Leben geht, oder bei der Abwendung von drohenden Schäden, dann sollte man gerade den „Bergelohn“ nicht dem Zufall überlassen.

Schaden von der Umwelt abgewendet werden muss und dafür auch unter Umständen eine Sondervergütung zu zahlen ist.

Das Abkommen fasst vor allem die deutlichen Unterschiede zwischen „Hilfeleistung“ und „Bergung“ sowie zu „Bergungsmaßnahmen“ zusammen und klärt wesentliche Begriffe:

- „Seenot“ liegt vor bei „einer bestehenden oder voraussichtlich eintretenden Gefahr für das Schiff, die von der

Generell gilt: wer anlässlich einer Bergung Menschenleben rettet, hat Anspruch auf einen angemessenen Anteil der Entschädigung, die dem Berger für die Bergung des Schiffes zusteht.

Schiffsbesatzung nicht mit eigenen Mitteln überwunden werden kann“.

- „Hilfeleistung“ ist dann gegeben, wenn ein Schiff mit einer einsatzfähigen Mannschaft durch die Hilfe Außenstehender aus einer Seenotlage befreit wird, etwa bei einem „Einschleppen“ oder „Abschleppen“ – ein frei schwimmendes Schiff mit defekten Motoren wird beispielsweise aus einem Seegebiet in einen Hafen gebracht. „Freischleppen“ bedeutet, ein festsitzendes Schiff wieder schwimmfähig zu schleppen.

- Eine „Bergung“ liegt vor, wenn das Schiff (oder zum Schiff gehörende Gegenstände) in einer Seenot-Lage von Außenstehenden in Sicherheit gebracht wird, nachdem die Besatzung einen Teil oder die ganze Verfügungsgewalt darüber verloren hat. Der Übergang von der Hilfeleistung zur Bergung kann fließend sein und muss im Einzelfall beurteilt werden.

Ein „Bergelohn“ setzt somit immer eine „Bergesituation“ voraus. Dann gilt:

- Jede erfolgreiche Bergungsmaßnahme gibt Anspruch auf Bergelohn. Ist diese jedoch ohne Erfolg geblieben sind, entsteht kein Anspruch auf Bergelohn, sofern nichts anderes bestimmt ist. Dem Berger steht aber auch dann eine „besondere Vergütung“ zu, wenn seine Maßnahmen eine Umweltverschmutzung verhindert oder vermindert haben, unabhängig davon, ob die Bergung insgesamt erfolgreich war.

- Leitet ein Berger trotz des ausdrücklichen und vernünftig erscheinenden Verbotes des Kapitäns der zu bergenden Yacht Bergungsmaßnahmen ein, so kann er wegen aufgezwungener Leistungen keinen Anspruch auf Entgelt stellen. Dies ist vor allem dort der Fall, wo sogenannte „Lauer-Berger“ darauf warten, ihre Leistungen in Stellung zu bringen.

- Die Zahlung von Bergelohn kann desweiteren ganz oder teilweise versagt werden, wenn die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betruges oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat. Gerettete Personen schulden grundsätzlich kein Entgelt.

- Generell gilt: wer anlässlich einer Bergung Menschenleben rettet, hat Anspruch auf einen angemessenen Anteil der Entschädigung, die dem Berger für die Bergung des Schiffes zusteht.

Die Höhe des Bergelohnes unterliegt verschiedenen Kriterien. Hier die wichtigsten (im Wortlaut des Übereinkom-

mens): Wert des Schiffes in Not, Art und Erheblichkeit der Gefahr, in der es sich befindet, Anstrengungen des Bergers und aufgewendete Zeit, Gefahr, welcher der Berger und seine Ausrüstung ausgesetzt waren, Tauglichkeit der vom Berger eingesetzten Ausrüstung, Unverzüglichkeit, mit der die Leistung erbracht wurde. Der Bergelohn kann jedoch in keinem Fall den Wert der geretteten Gegenstände übersteigen.

Bestand kein Anspruch auf Bergelohn, so kann der Berger u. U. eine Sondervergütung verlangen:

- Wurden durch den Einsatz des Bergers Umweltschäden verhütet oder begrenzt, so kann die von dem Eigentümer an den Berger zu zahlende Sondervergütung um bis zu 30 v. H. der dem Berger entstandenen Unkosten erhöht werden.

- Unkosten des Bergers sind die von ihm im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Ausgaben sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind.

Vielfach wird diskutiert, inwieweit die Art der Übergabe der Leine (aktiv oder passiv) eine Rolle spielt. Ob das zu bergende Schiff die Leine erhält oder übergibt, hat jedoch auf den Bergelohn keinen Einfluss. Auch nicht, ob eine Bergemannschaft an Bord der hilfesusuchenden Yacht kommen muss, ob fremdes Material verwendet werden muss und dabei ggf. zerstört oder beschädigt wird, oder ob die Mannschaft des in Seenot geratenen Schiffes gar vor der Bergung von Bord geholt wird.



Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann

DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, -hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit.

Christoph Schließmann schreibt seit 2012 für internationale Yachtmagazine und übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER&YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY2-2018, „Rechtsfragen rund um Refits von modernen und historischen Yachten“ in MY3-2018, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY4-2018, „Brexit – Was nun?“ (Teil 1) in MY 1-2019, Teil 2 erschien in MY 2-2019, „Malta New Lease/CPS-Croatia-Charter-Modell“ in MY3-2019, „Qua vadis Kroatien - rechtliche Würdigung der aktuellen Situation“ in MY4-2019, „Die Yachtbranche radikal neu denken – Gedanken zu Corona“ in MY 3/4-2020, „Leadership auf Yachten“ in MY 1-2021. Zudem organisiert Schließmann das „Yachticum Lech“, ein Treffen für Großyacht-Besitzer in privatem Rahmen, bei dem Yacht-relevante Themen erörtert werden.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

Oft liest man auch, dass der Berger durch die geleistete Hilfe eine Art „Eigentumsrecht“ an der geretteten Yacht erhält. Dem ist klar nicht so. Rechtlich kann der Berger unter Umständen lediglich eine Sicherheit bis zur Höhe des von ihm geforderten bzw. vereinbarten Bergelohnes verlangen. Dies kann z. B. durch eine Zahlung auf ein Escrow-Konto erfolgen, oder – wie in unseren Fall oben – das gerettete Schiff wird einfach „an die Kette gelegt“, bis man sich über die Entschädigung geeinigt hat. Oft werden die Versicherer in die Verhandlungen mit einbezogen.

In unserem Fallbeispiel ist zunächst vor allem zu klären, ob es sich überhaupt um eine „Bergung“ im Rechtssinne handelte. Es spricht doch eher viel für ein „Einschleppen“, was, wenn überhaupt, weit geringere Löhne bedingt, und eher nur den Ersatz der Kosten und Auslagen zu leisten ist.

Unter Sport-Skippern hört man auch, dass in der Sport-Schiffahrt eine bergelohn-freie Hilfe üblich sei. Mag sein, da würde ich mich aber nicht darauf verlassen, denn das „Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung“ bezieht ausdrücklich „jedes See- oder Binnenschiff“ ein, egal ob in privater oder kommerzieller Mission!

Wichtig ist zu wissen, dass der Berger das Kommando während der Bergeleistung hat. Sowohl den Berger als auch den Geborgenen treffen allgemeine schuldrechtliche Sorgfaltspflichten und vor allem die Pflicht zur gegenseitigen Unterstützung und Zusammenarbeit. Wer dies grob fahrlässig vernachlässigt,

haftet für Schäden, die dem jeweils anderen entstehen.

Ansonsten gilt auch hier der Grundsatz: Der Hilfesuchende haftet dem Berger für Schäden, die ihm im Rahmen der Bergemaßnahme als Folge der Hilfeleistung

Wenn eine für eine Million Euro versicherte Yacht Totalschaden erleidet, bezahlt die Kasko-Versicherung diese Summe für den Totalverlust und zusätzlich die Bergungs- und Wrackbeseitigungskosten.

entstehen (z. B. Taue und Leinen gehen kaputt oder verloren, Rumpf wird beschädigt). Für Schäden an der hilfesuchenden Yacht haftet der Berger nicht, wenn diese im Rahmen der notwendigen Bergemaßnahmen nicht auch bei normaler Sorgfalt vermeidbar waren.

Wie oben bereits angesprochen raten wir – wenn keine akute Notlage besteht, und einfach nur gehandelt, d.h. voraussehbarer Schaden abgewendet werden muss, dazu, erst einmal gut zu überlegen, was tatsächlich notwendig ist. Fallen bei „Badewannenwetter“ in der Adria an einem schönen Tag 30 sm vor Split die Motoren aus, gibt es sicher günstigere Alternativen, um Hilfe zu bekommen, als voreilig

einen Schlepper zu beauftragen. Gut zu wissen: wer hier von seiner Versicherung Ersatz erhalten möchte, muss wissen, dass eine Kasko-Versicherung nur die Kosten für Hilfeleistungen von außen ersetzt, wenn unmittelbare Gefahr besteht und ein „Seenotfall“ vorliegt.

Ist die Hilfeleistung nötig, rate ich, wann immer möglich, die Art der Hilfeleistung sowie den Bergelohn oder eine sonstige Entschädigung zu vereinbaren. Wie oben beschrieben, gibt es hierfür im besten Falle bereitgehaltene Muster-Dokumente – oder man vereinbart alles mündlich in Anwesenheit von Zeugen mit einem Eintrag ins Logbuch. Dieser Eintrag hat folgende Punkte zu enthalten: Zeit, Schiffsort, Wetter, See, Ursache für die Bergungsmaßnahmen, Name, Schiffsführer und Eigner des helfenden Schiffes. Er ist vom Skipper und einem Crew-Mitglied als Zeuge zu unterzeichnen.

Die Kriterien des „Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung“ können als Richtlinie für den Bergelohn dienen. Schiffswert oder die Versicherungssumme sollte man nicht zum Gegenstand der Vereinbarung machen, da diese Daten situativ meist nicht rechtsicher vorliegen.

Soweit möglich sollten auch die Versicherer vor einer Maßnahme einbezogen werden. Für Bergemaßnahmen werden zusätzlich und unabhängig von den übrigen Versicherungsleistungen höchstens 100 Prozent der Versicherungssumme bezahlt. Das bedeutet im äußersten Fall: Wenn eine für eine Million Euro versicherte Yacht Totalschaden erleidet und

geborgen sowie entsorgt werden muss, bezahlt die Kasko-Versicherung diese Summe für den Totalverlust und zusätzlich die Bergungs- und Wrackbeseitigungskosten. Vorsicht also gerade bei großen Yachten: Wenn hier relativ zum Yachtwert nur geringe Bergungs- und Wrack-Beseitigungs-Entschädigungen festgelegt sind, kann das höchst riskant sein. Unsere Fall-Erfahrungen zeigen, wie schnell ein Yacht-Wert erreicht werden kann. Auch ein Abstellen auf den Zeitwert als Bemessungsgrundlage ist schwierig, weil dann lang und gutachteraufwändig über den Zeitwert gestritten werden kann.

Größere Yachten haben meist eine P&I-Versicherung („Protection and Indemnity-Haftpflichtversicherung“), die für fast alle Schäden eintritt, die das Schiff verursacht. Hier darf aber nicht übersehen werden, dass der Eigner der Haftende ist, der erst in Vorleistung gehen muss, dann wird durch die Versicherung gem. geltendem Versicherungsschutz entschädigt („paytobe-paid“). Für die Bergelohnen selbst kommt meist die H&M-Versicherung („Hull & Machinery“; eine Kaskoversicherung) auf. Diese haftet auch bei allen Schäden am Schiff, die durch den Vorfall entstehen.

Handelt es sich bei der havarierten Yacht um eine Charter-Yacht, die nach dem Unfall dem Charterer nicht mehr zur Verfügung steht, entfällt für den Charterer zwar die Pflicht zur Zahlung der vereinbarten Charter, doch kann er auch die Yacht nicht mehr nutzen, muss also den Urlaub abrechnen. Hier kommt es bzgl. der Ansprüche auf die Einzelfallregelungen an.

Insgesamt ist die Thematik derart komplex und zumeist nur einzelfallbezogen beurteilbar, dass fachkundige Hilfe stets ratsam ist. 

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

VERLAG
John Warning
Corporate Communications GmbH
Wiesendamm 9, 22305 Hamburg
www.meerundyachten.de
info@meerundyachten.de

Herausgeber Martina John, Martina Warning

Chefredakteur Matt Müncheberg

REDAKTION & FOTOGRAFIE
Paul Berg, Toby Hodges,
Matt Müncheberg, Prof. Dr. Schließmann

ArtDirektion Katja Hansen
Grafik Nina Okumuş

ANZEIGEN
Verantwortlich Martina Warning
Tel. +49 (0) 40/533 088 80
m.warning@johnwarning.de

VERTRIEB
Press Impact GmbH
Ein Unternehmen der Axel Springer SE
Neuer Höltigbaum 2
22143 Hamburg
Tel. +49 (0) 40/668 530-260

VERTRIEB ABO
John Warning
Corporate Communications GmbH
Olaf Glatzer
Wiesendamm 9, 22305 Hamburg
Tel. +49 (0) 40/533 088 75
o.glatzer@johnwarning.de

DRUCK
Silber Druck oHG
Otto-Hahn-Strasse 25
34253 Lohfelden
Tel. +49 (0) 561/52007-0

ABO-BESTELLUNGEN UND LIEFERUNGSREKLAMATIONEN

MEER & YACHTEN Abo- und Bestellservice, Postfach 1331, D-53335 Meckenheim, Tel. +49 (0) 22 25 / 70 85 565, Fax. +49 (0) 22 25 / 70 85 399, meerundyachten@aboteam.de, Bezugspreis Inland für vier Ausgaben EURO 28,00 (inkl. 7% MwSt.). Bei Nichtbelieferung ohne Verlagsverschulden oder wegen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck in Wort und Bild, auch auszugsweise, nur mit Erlaubnis von JOHN WARNING GmbH, ISSN 1158-0437. Gerichtsstand Hamburg. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.



Bei **JOHN WARNING** erscheint:

