

kann nicht die Erforschung der Realität gewährleisten, sondern ihre Verwendung soll das normativ Erhebliche konstruieren. Eine praktikable Alternative gibt es nicht. Die unter Entscheidungszwang stehende Rechtsprechung kann sich jedoch nicht wie die Wissenschaft verhalten, d. h. die Entscheidung mit dem Hinweis an die Parteien für erledigt erklären, dass es für die konkrete Situation noch keine Verhaltenserwartung bzw. Lösung gebe.¹⁵³ Die Rechtsprechung muss sich folglich in ihrem Bemühen um Objektivität auf eine plausible Methode konzentrieren, anstatt sich um ein nicht erreichbares Erkenntnisziel zu bemühen. Der Durchschnittsleser ist als eine solche „Plausibilitätsfigur“ anzusehen.¹⁵⁴

Im Ergebnis ist daher die Anwendung der Rechtsfigur Durchschnittsleser für die beteiligten Parteien, trotz des daraus resultierenden Prozessrisikos¹⁵⁵, als angemessen zu betrachten.

¹⁵³ Limbach, Rechtsgenosse, S. 73 f.

¹⁵⁴ Limbach, Rechtsgenosse, S. 75, m. w. N.

¹⁵⁵ Grimm, NJW 1995, 1697 (1701).

C. Fazit

Die Rechtsfigur des Durchschnittslesers ist in einer äußerungsrechtlichen Prüfung an verschiedenen Prüfungspunkten von entscheidender Wichtigkeit relevant. Dabei ist die Verwendung der Rechtsfigur Durchschnittsleser, wie sie derzeit in der presserechtlichen Praxis stattfindet, durchaus kritisch zu betrachten; insbesondere, da das Verständnis des Durchschnittslesers keine dem Beweis zugängliche Tatsache ist. Dennoch fehlt es Kritikern an praktikablen Gegenvorschlägen. So kann die Forderung nach demoskopischen Gutachten nicht überzeugen. Die Rechtsprechung muss sich folglich bemühen, ihre anhand der Rechtsfigur Durchschnittsleser getroffenen Entscheidungen sehr exakt zu begründen. Dies könnte zumindest in der Folge einer einheitlicheren Beurteilung durch die verschiedenen Gerichte dienen. Im Ergebnis bleibt jedoch, was Hoffmann-Riem zur Problematik der Wirklichkeitserfassung treffend formulierte: „Für die Wirklichkeitserfassung gibt es keine ausgearbeitete rechtswissenschaftliche Methode – und das, obwohl Gerichtsentscheidungen volle Wirklichkeitsbeschreibungen sind“.¹⁵⁶ Was letztlich bleibt, ist erhebliche Rechtsunsicherheit für alle Beteiligten.

¹⁵⁶ Hoffmann-Riem, S. 722 f.

Marilena Mroß*

Zeitcharter: Verantwortlichkeit für die Einhaltung von Emissionsgrenzwerten in Emission Control Areas im Zivil- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Immer neue Details kommen seit Bekanntwerden der Abgasmanipulationen führender Automobilhersteller bei Emissionstests ans Licht. Vermittelt wird der Eindruck, dass kaum ein Dieselmotor der vergangenen Jahre grenzwertkonforme Realemissionen lieferte. In der – für den Wirtschaftsstandort Hamburg bedeutenden – Seeschiffahrt zeigt sich ein anderes Bild: Nachdem Grenzwerte für Schwefelemissionen in Emission Control Areas (kurz: ECAs) zum 01.01.2015 verschärft wurden, legen die Akteure in der Seeschiffahrt nach ersten Erkenntnissen ein höheres Maß an Normtreue an den Tag. Dies dürfte nicht zuletzt auf die Regelungstechnik des Emissionsregimes in diesem Bereich zurückzuführen sein, das eindeutige Verantwortlichkeiten und Haftungsfestlegungen für Überschreitungen trifft. Die Autorin geht zunächst auf die Grundzüge der aktuellen internationalen Rechtsentwick-

lung hinsichtlich der Begrenzung von Schiffsemissionen ein und beleuchtet im Anschluss Aspekte handelsrechtlicher Haftung und öffentlich-rechtlicher Verantwortlichkeit für Grenzwertüberschreitungen in ECAs im Rahmen des Zeitchartervertrages.

I. Einleitung

Die Weltwirtschaft ist ohne Warentransport nicht denkbar. Etwa 90 % des Welthandels werden heutzutage über die Meere abgewickelt.¹ Beim internationalen Seeverkehr

* Stud. iur. an der Universität Hamburg. Der Beitrag beruht auf einer Schwerpunktexamenshausarbeit der Autorin, welche im Rahmen des Schwerpunkts Maritimes Wirtschaftsrecht angefertigt wurde. Die Themenvorgabe lautete: „Die Verantwortlichkeit des/der Vercharters/in und des/der Charterers/in für die Einhaltung von Emissions-

entstehen umweltschädigende Emissionen, insb. werden Schwefeloxide (SOX), Stickoxide (NOX) und Kohlenstoffdioxid (CO₂) freigesetzt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (insb. Straßen- und Flugverkehr) ist die Seeschifffahrt zwar als umweltfreundlicher Verkehrsträger einzuordnen, dennoch ist auch die Umweltbelastung durch Schiffsemissionen nachgewiesen und nicht zu vernachlässigen.² Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO), der auch Deutschland angehört, hat mit MARPOL 73/78³ ein internationales Regelwerk geschaffen, das die Meeresverschmutzung durch Schiffe vermeiden soll. MARPOL Annex VI regelt unter anderem die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe, definiert Grenzwerte für Schwefel- und Stickoxide und ermöglicht die Ausweisung von Emissionsüberwachungsgebieten (ECAs).

Seit dem 01.01.2015 gelten innerhalb der ECAs strengere Grenzwerte; der zulässige Schwefelgehalt im ölhaltigen Brennstoff ist von 1,0 % m/m auf 0,1 % gesenkt worden.⁴ Folge der Grenzwertverschärfung für die Schifffahrt war unter anderem eine Brennstoffumstellung von Schweröl auf teureren, hochwertigeren Brennstoff.⁵

II. MARPOL

1. Anwendbarkeit des MARPOL-Übereinkommens

Zunächst müsste das MARPOL-Übereinkommen innerdeutsch zur Anwendung gelangen. Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Ihre Hauptaufgaben sind die Sicherheit der Seefahrt und die Vermeidung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.⁶ Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) wurde 1973 von der IMO beschlossen, durch das Protokoll von 1978 überarbeitet und ergänzt bis es schließlich 1983 in Teilen (zunächst nur mit Annex I) in Kraft trat. Es beinhaltet derzeit sechs Annexe, von denen die ersten beiden bei einem MARPOL-Beitritt verpflichtend sind, die Ratifizierung der weiteren vier Anlagen ist fakultativ.⁷ Von Re-

grenzerten in Emission Control Areas bei der Verwendung des für den Schiffsbetrieb eingesetzten Treibstoffs im Zivil- und Ordnungswidrigkeitenrecht“. Die Arbeit wurde mit „gut“ bewertet.

1 Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, 2. Aufl. 2014, Einführung Rn. 1.

2 König/Morgenstern, CO₂-Emissionen aus dem Schiffsverkehr – Internationale Lösungen oder unilaterales Handeln?, NordÖR 2009, 181 (181); Balz u. a., Luftschadstoffemissionen von Containerschiffen, https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/140623-nabu-hintergrundpapier_containerschifftransporte.pdf (17.03.2016).

3 Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2.11.1973, in der Fassung des Protokolls von 1978.

4 Vgl. Regel 14/4.3 MARPOL Annex VI.

5 Schwefelgrenzwert von 0,1 % jedoch nicht gänzlich neu: Gilt in EU-Häfen bereits seit dem 01.01.2010 (gem. EU-Rahmenrichtlinie 2005/33/EG vom 05.07.2005).

6 Vgl. Artikel 1 der IMO Konvention.

7 Douvier, MARPOL – Technische Möglichkeiten, rechtliche und po-

levanz ist in dieser Arbeit insb. die neueste Anlage, die erst 2005 in Kraft trat: MARPOL Annex VI zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabgase, die sich im Gegensatz zu allen anderen Annexen nicht primär dem Schutz des Wassers, sondern dem der Luft widmet.⁸

Völkervertragsrecht wird erst durch die Anerkennung der betroffenen Staaten gültig, argumentum e contrario Art. 25 GG. Zumeist werden die international abgestimmten Vorgaben des MARPOL-Übereinkommens in den Flaggen- und Hafenstaaten durch einen nationalen Rechtsakt umgesetzt.⁹

Das MARPOL Übereinkommen wurde in Deutschland durch das „Gesetz vom 23.12.1981 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen“ am 21.01.1982 übernommen und trat am 02.10.1983 in Kraft.¹⁰ Der Text der Konvention bzw. des Protokolls regelt nur generelle Rahmenbedingungen, praktisch relevante Bestimmungen werden in den Annexen getroffen. Deutschland hat MARPOL Annex VI (Vorschriften zur Verhinderung der Luftverschmutzung durch Schiffe) im Jahre 2011 ratifiziert; die diesbezüglichen Vorgaben sind seitdem für Deutschland somit verpflichtend.

2. MARPOL Annex VI

MARPOL Annex VI enthält Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe. Für diese Arbeit sind Regel 13 und 14 MARPOL Annex VI die relevantesten: Sie regeln den Umgang mit Emissionen in Form von Stickoxiden, Schwefeloxiden und Partikelmasse in ECAs.

a) Was sind Emission Control Areas?

Emissionsüberwachungsgebiete werden in Regel 2/8 MARPOL Annex VI legal definiert.¹¹ Sie sind Gebiete, in denen besondere Grenzwerte für SOX oder NOX eingehalten werden müssen.¹² Aktuell ist in Deutschland noch keine NECA (Emission Control Area für NOX-Werte) etabliert, NECA-Gebiete existieren bis jetzt nur in Nordamerika und der USA-Karibik, vgl. Regel 13/6 MARPOL Annex VI. Es ist jedoch zu erwarten, dass

litische Grenzen eines internationalen Übereinkommens, Diss., Univ. Bremen 2004, S. 14f.

8 Inkraftsetzung durch 8. MARPOL-ÄndV v. 26.02.2003, BGBl. 2003 II S. 130.

9 Paschke/Jessen, Effektivere Rechtsdurchsetzung im schiffsbezogenen Umweltrecht durch Whistleblower?, RdTW 2015, 1 (2).

10 BGBl. 1982 II S. 2; kurz: MARPOL-Gesetz.

11 Zitiert aus der Originalfassung: „Emission Control Area means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NOx or SOx and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment.“

12 Proelß/O'Brien, Völker- und Europarechtliche Anforderungen an Abgasemissionen von Seeschiffen, NordÖR 2011, 97 (101).

auch Nord- und Ostsee zukünftig als NECA Gebiete ausgewiesen werden.¹³

Anhang III zu MARPOL Annex VI erläutert Kriterien und Verfahren für die Festlegung von Emissionsüberwachungsgebieten. Sowohl das Ostseegebiet als auch das Nordseegebiet sind bereits – neben der gesamten nord-amerikanischen Ost- und Westküste und den US-Überseegebieten – SECAs (Emissionsüberwachungsgebiete für SOX-Werte).

Gem. Regel 14/4.3 MARPOL Annex VI liegt der zulässige Schwefelanteil im ölhaltigen Kraft- und Brennstoff innerhalb einer SECA wie eingangs erwähnt seit 2015 bei 0,1 %. Die Einhaltung dieses Grenzwertes ist bei Eintritt in eine ECA durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen. Zum Vergleich: Außerhalb einer SECA darf derzeit noch 3,5 % Schwefel ausgestoßen werden, vgl. Regel 14/1.2 MARPOL Annex VI.

b) Methoden zur Einhaltung der Schwefelgrenzwerte
Eingehalten werden kann der SOX-Grenzwert im Wesentlichen durch drei unterschiedliche Methoden.¹⁴

aa) Einsatz von gering-schwefeligem, flüssigem Brennstoff

Das betroffene Schiff kann innerhalb der ECA auf schwefelarme (rund 50 % teurere) Kraftstoffe (z. B. Marine Diesel Oil, MDO) umstellen.¹⁵ Für den MDO-Betrieb sind Umstellungen und Nachrüstungen im Brennstoffsystem unerlässlich: Voraussetzung des Schiffes sind zwei getrennte Bunker; der Treibstoffwechsel erfolgt dann bei Eintritt in ein ECA-Gebiet.¹⁶

bb) Einsatz von Flüssigerdgas

Weiter kann eine Brennstoffumstellung auf alternativen, schadstoffarmen Treibstoff, wie z. B. Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas, LNG) erfolgen.¹⁷ Der LNG-Betrieb, für den eine Nachrüstung für existierende Seeschiffe derzeit nur in wenigen Ausnahmefällen finanziell und konstruktiv darstellbar ist, wird gegenwärtig eher als mittel- oder langfristige Lösung angesehen.¹⁸

Um LNG als Alternative zum Schweröl zu etablieren, fordert etwa der Verband Deutscher Reeder zum einen international einheitliche Rechtsvorschriften durch verbindliche Schiffsicherheitsstandards (derzeit in Entwick-

lung durch die IMO: „International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint-Fuels“, der sich speziell mit Regelungen für LNG-Schiffe beschäftigt) und zum anderen eine Ausweitung der LNG-Bunkerungsinfrastruktur.¹⁹ Vorteil vom besonders umweltverträglichen LNG-Betrieb ist nicht nur die SOX Reduzierung um fast 92 %, vielmehr werden auch NOX-Emissionen um ca. 90 % und CO₂-Emissionen um immerhin bis zu 30 % reduziert.²⁰

cc) Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen

Schließlich kann das Schiff nachträglich mit Abgasreinigungsanlagen (Scrubbern) als gleichwertigen Ersatz ausgerüstet werden.²¹ Hierbei darf dann auch Brennstoff mit höherem Schwefelgehalt als 0,1 % verwendet werden, sodass weiterhin die herkömmlichen Brennstoffe genutzt werden können, sofern eine entsprechende Abgasreinigung über die Schwefel-Waschanlagen an Bord erfolgt.

3. Vollzug der MARPOL Regularien

Die IMO ist nicht mit der notwendigen Exekutivkraft ausgestattet, um die Einhaltung und Durchführung des MARPOL-Übereinkommens zu erzwingen.²² Diese Aufgabe obliegt stattdessen den jeweiligen Vertragsstaaten selbst: In Art. 1 MARPOL 73/78 wird die Exekutivfunktion der Vertragsparteien mit der Aufgabe bzw. Pflicht definiert, Meeresverschmutzungen durch Einleitungen, die gegen MARPOL-Bedingungen oder -Verbote verstoßen, zu verhüten.²³ Art. 4 MARPOL 73/78 besagt, dass jeder Verstoß gegen die Vorschriften des Übereinkommens verboten ist und jede Vertragspartei primär als Flaggen- aber auch als Hafenstaat die Zuwiderhandlungen in ihrem nationalen Recht unter Strafe zu stellen hat.

In Deutschland ist die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (kurz: BG Verkehr) für die Aufgaben des Flaggenstaates zuständig (vgl. § 6 SeeAufgG), sowie auch als Hafenstaatkontrollbehörde tätig (vgl. § 12 I SchSV, § 8 III 1 SeeVersNachwG, § 4 II 1 Nr. 1 ÖISG und § 138 I SeeArbG).²⁴

Die Sanktionierung von schiffsbezogenen Umweltrrechtsverstößen gegen das MARPOL-Übereinkommen wird in Deutschland seit dem August 2014 durch die Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt (See-Umweltverhaltensverordnung, SeeUmwVerhV) geregelt (vorher MARPOL-

¹³ Bzgl. Ostseeraum siehe: <http://helcom.fi/imo-decision-on-nitrogen-emissions-from-ships-provides-a-clearer-framework-for-the-baltic> (17.03.2016).

¹⁴ Dazu: Eason, Lloyd's List Sulphur Survey, Lloyd's List 2014.

¹⁵ Vgl. Regel 14/6 MARPOL Annex VI.

¹⁶ Zur Treibstoffumstellung und möglichen einhergehenden schiffsbetrieblichen Problemen: Paschen/Watter, Umstellvorgang bei Eintritt ins Emissionsschutzgebiet, Schiff & Hafen Nr. 1 2015, 14 ff.

¹⁷ „Gleichwertiger Ersatz“, vgl. Regel 4/1 MARPOL Annex VI.

¹⁸ Herausforderungen durch SECA-Schwefelgrenzwert, Schiff & Hafen Nr. 12 2014, 27 (27).

¹⁹ Nagel, Positionen des VDR für eine tragfähige maritime Klimaschutz- und Umweltpolitik, http://www.bsh.de/de/Das_BSH/Veranstaltungen/MUS/2015/Kurzfassungen.pdf, (17.03.2015).

²⁰ Nationale LNG-Initiative vorgestellt, Schiff & Hafen Nr. 8 2014, 44 (45).

²¹ Dazu ausführlich: Ahlbäck, How to choose the correct scrubber, BIMCO Bulletin 08/2014, 22 ff.

²² Douvier, MARPOL, Diss., Univ. Bremen 2004, S. 81.

²³ Douvier, MARPOL, Diss., Univ. Bremen 2004, S. 84.

²⁴ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 6 Rn. 1,12.

Zu widerhandlungsverordnung).²⁵ Die für die nationale Umsetzung der internationalen Regeln erforderlichen Zuständigkeits- und Verfahrensregelungen werden durch das SeeAufgG geschaffen.²⁶

4. Verhältnis MARPOL zum UN-Seerechtsübereinkommen

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10.12.1982 (kurz: SRÜ) ist seit dem 16.11.1994 in Kraft und regelt in seinem Teil XII den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt, mit dem es einen weltweiten Rahmen für den Meeresumweltschutz schafft. Es enthält als Rahmenübereinkommen eher allgemeine Rechtsgrundsätze, Kompetenzzuweisungen und Verpflichtungen der Staaten, die erst durch MARPOL inhaltlich konkretisiert, ergänzt und ausgefüllt werden.

5. Begleitendes EU-Recht

Die EU übernimmt in ihrer Gesetzgebung z. T. große Teile der IMO-Übereinkommen in das Sekundärrecht und kann dabei inhaltlich über diese Abkommen hinausgehen.²⁷ So durfte der Schwefelgrenzwert von 0,1 % nach der EU-Rahmenrichtlinie 2005/33/EG vom 06.07.2005 bereits seit dem 01.01.2010 in EU-Häfen nicht überschritten werden. Die Richtlinie 2005/33/EG als Änderung der Richtlinie 1999/32/EG führte die grundlegenden Bestimmungen von MARPOL Anhang VI in die europäische Rechtssetzung ein und steht prinzipiell im Einklang mit den Bestimmungen und Vorschriften der IMO zu Schwefelgehalt von Kraftstoffen, enthält jedoch striktere Umweltauflagen.

III. Verantwortlichkeit der am Zeitchartervertrag Beteiligten aus dem Zivilrecht

Die vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten, ist Aufgabe der verantwortlichen Parteien. Zu klären ist, inwieweit der/die Vercharterer/in und inwieweit der/die Charterer/in im Rahmen des Zeitchartervertrages bei einem Verstoß gegen Emissionsgrenzwerte verantwortlich ist. Im Folgenden wird näher auf die Normen des HGB eingegangen, die Pflichten der Vertragspartner begründen, aus denen sich eine Verantwortlichkeit für die Grenzwerteinhaltung ergeben könnte.

1. Rechtsnatur des Zeitchartervertrages

Das Seehandelsrecht wurde mit dem SHR-ReformG, das am 25.04.2013 in Kraft trat, modernisiert.²⁸ Bis zum Inkrafttreten der Reform enthielt das HGB keinerlei Vor-

schriften über die Zeitcharter.²⁹ Heute finden sich solche in den §§ 557 ff. HGB.

Ziel der Einführung von Regelungen über den Zeitchartervertrag war u. a., die über ein Jahrhundert lang währende Diskussion darüber zu beenden, wie der Zeitchartervertrag rechtlich einzuordnen ist.³⁰ Er wurde in der Vergangenheit teilweise als Mietvertrag über das Schiff eingeordnet, verbunden mit einer Dienstverschaffungsabrede im Hinblick auf die Dienste der Besatzung.³¹ Nach anderer Auffassung handelte es sich bei dem Zeitchartervertrag um eine besondere Form des Frachtvertrages, bei dem der/die Vercharterer/in die Beförderungsleistungen zu erbringen hat.³² Die neue Vorschrift des § 557 HGB definiert den Zeitchartervertrag als weitere Erscheinungsform eines Schiffsüberlassungsvertrages und damit als Vertrag sui generis, der weder als Seefracht- noch als Schiffsmietvertrag konzipiert ist.³³ Die Diskussion um die rechtliche Einordnung des Zeitchartervertrages ist damit obsolet.³⁴

Für Rechtsfolgen von Pflichtverletzungen aus dem Zeitchartervertrag verweist § 567 HGB auf die allgemeinen Vorschriften des BGB (§§ 241 ff. BGB).

Gem. § 557 I und II HGB ist Hauptpflicht des/der Vercharterers/in durch den Zeitchartervertrag, dem/der Charterer/in zu dessen/deren Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen, während der/die Charterer/in im Gegenzug zur Zahlung der vereinbarten Zeitfracht verpflichtet ist.

Die Parteien können im Übrigen in ihrer konkreten Vertragsgestaltung von den gesetzlichen Vorschriften des HGB abweichen, die Bestimmungen über Schiffsüberlassungsverträge sind insgesamt dispositiv.³⁵ In der Pra-

²⁹ *Ramming*, Zur See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes nach neuem Seefrachtrecht, RdTW 2014, 41 (49).

³⁰ RegE-SRG, S. 204 zu § 557; *Zschosche*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter – Eine Diskussion ohne Ende?, VersR 1994, 389 (389 f.); *Rabe*, Der Zeitchartervertrag nach dem Entwurf der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, TranspR 2010, 1 (1-3).

³¹ *Breitzke*, Die Rechtsnatur der Zeitcharter – Dargestellt am Standardformular der Bovertime-Charter, Diss., Univ. Hamburg 2005, S. 68, 93.

³² *Paschke/Ramming*, Reform des deutschen Seehandelsrechts, RdTW 2013, 1 (8); *Ramming*, Ausgewählte Fragen zum neuen Recht der Zeitcharter, RdTW 2013, 333 (339); *Rabe*, Nochmals: Der Zeitchartervertrag nach dem Entwurf der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, TranspR 2010, 62 (63 f.); so auch: *Trappe*, Problem „Zeitcharter“, TranspR 2011, 332 (332 f.), der den Zeitchartervertrag aber als reinen Frachtvertrag ansah.

³³ RegBegr-SRG S. 118 zu § 557; *Sager*, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, 3. Aufl. 2014, § 557 Rn. 1; *Paschke*, in: Oetker, Kommentar zum HGB, 3. Aufl. 2013, § 557 Rn. 1.

³⁴ A. A. *Ramming*, RdTW 2013, 333 (340).

³⁵ *Paschke*, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 557 Rn. 2; *Sager*, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 557 Rn. 7.

²⁵ BGBl. 2014 I S. 1371 ff.; *Paschke/Jessen*, RdTW 2015, 1 (4).

²⁶ *Ehlers*, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, Einführung Rn. 5.

²⁷ *Ehlers*, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, Einführung Rn. 5.

²⁸ Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts, BGBl. 2013 I S. 831 ff.

xis basiert fast jeder Zeitchartervertrag auf einem vorformulierten, in der Schifffahrt weltweit verbreiteten englischsprachigen Standard-Vertragsformular.³⁶ Beispiele für typische Standard-Zeitcharterformularverträge sind NYPE 1946, NYPE 1993 und BALTIME 1939. Angesichts der Ausführlichkeit der darin enthaltenen Regelungen hat das Gesetzesrecht selbst als Reserverechtsordnung eine geringe praktische Bedeutung.³⁷ Bezüglich der Verantwortlichkeit für die Einhaltung von Emissionsgrenzwerten ergeben sich aus den gängigen Standardformularverträgen jedoch keine wesentlichen Unterschiede. Die Regeln des HGB zum Zeitchartervertrag sind an die jahrzehntelange internationale Praxis angelehnt. Die Charterformulare können jedoch weitere individuell konkretisierende Zusätze (sog. Rider Clauses) enthalten, in denen die Vertragspartner z. B. die Verantwortlichkeit für die Einhaltung von Emissionsgrenzwerten anders vereinbaren. Doch auch bei den Charterbedingungswerken sollen die nach § 310 I 2 BGB im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche wohl angemessen berücksichtigt werden.³⁸

2. Verantwortlichkeit des/der Zeitvercharterers/ in aus dem Zivilrecht

a) Bereitstellung des Schiffes im zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand, § 559 I HGB

§ 559 I HGB regelt die Pflichten des/der Vercharterers/in zu Beginn der Zeitcharter. Danach ist er/sie verpflichtet, das Schiff in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zur Verfügung zu stellen. § 559 I HGB präzisiert die bereits in § 557 I HGB bestehende Verpflichtung des/der Vercharterers/in, dem/der Charterer/in ein *bestimmtes* Seeschiff zur Verfügung zu stellen.³⁹ Der Gesetzgeber geht also grundsätzlich von einer Speziesschuld aus – geschuldet wird ein von den Parteien im Vertrag konkret vereinbartes Schiff.⁴⁰ Vorbild für die Regelung des § 559 I HGB ist die in den Standardverträgen enthaltene „maintenance clause“, namentlich deren letzter Teil NYPE C/P „*the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service*“.⁴¹ Wenn das Schiff in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitgestellt werden soll, dann beruht dies auf dem Konsens der von beiden Parteien abgegebenen Willenserklärung, der in der Schiffsbeschreibung zum Ausdruck kommt.⁴²

Fraglich ist, ob das Bereitstellen des Schiffes im zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand auch die

Verantwortlichkeit des/der Vercharterers/in für die Einhaltung der Schwefelgrenzwerte begründet.

Wenn der/die Charterer/in das Schiff auch auf Routen verwenden möchte, bei denen ECAs befahren werden, bedarf es gewisser Voraussetzungen des Schiffes, damit die Grenzwerte technisch überhaupt eingehalten werden können (s. o., II. 2. b)).

Auch die technische Ausrüstung des Schiffes ist i. d. R. Zeitchartervertragsbestandteil. Wird das Schiff nicht dem geschuldeten Zustand entsprechend bereitgestellt und ist dadurch kein Befahren der ECAs mit nur 0,1 % Schwefelemission gewährleistet, so liegt darin eine Leistungsstörung.

§ 559 II HGB gewährt dem/der Charterer/in dann das Recht zum Rücktritt. Das Rücktrittsrecht besteht nämlich auch dann, wenn das Schiff zwar rechtzeitig, aber eben nicht im vertragsgemäßen Zustand angeliefert wird.⁴³ Nach Absatz 2 kann der/die Charterer/in – anders als in § 323 I BGB – ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten.⁴⁴ Die Nichterfüllung kann außerdem eine Pflichtverletzung darstellen, die den/die Vercharterer/in gem. §§ 280, 283-284 oder § 311a BGB zum Schadenersatz verpflichtet.⁴⁵

b) Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes/See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes, § 560 HGB

Auch während der gesamten Dauer des Zeitchartervertrages ist der/die Vercharterer/in nach § 560 S. 1 HGB für die Erhaltung des Schiffes in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand verantwortlich. Zum Erhalt des Zustands gehört gem. § 560 S. 2 HGB außerdem die Pflicht zum Erhalt der See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes während der *gesamten* Vertragslaufzeit. Auf die Ladungstüchtigkeit des Schiffes kommt es vorrangig bei einer Güterbeförderung an, gegebenenfalls aber auch bei der Personenbeförderung, etwa hinsichtlich des Gepäcks der Passagiere.⁴⁶ Weder nach dem Wortlaut noch nach dem Sinn und Zweck der Norm ergeben sich Anhaltspunkte dafür, bereits aus der Gewähr der Ladungstüchtigkeit des Schiffes auf eine Verantwortlichkeit zum Einhalten von Emissionsgrenzwerten zu schließen. Dagegen könnte aber das Kriterium der Seetüchtigkeit des Schiffes einen Anhaltspunkt für eine mögliche Verantwortlichkeit des/der Vercharterers/in für das Einhalten der Grenzwerte liefern.

³⁶ Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, Vorbemerkung zu §§ 557-569 Rn. 3.

³⁷ Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 557 Rn. 2.

³⁸ Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 557 Rn. 2; a. A.: Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, Vorbemerkung zu §§ 557-569 Rn. 4 ff.

³⁹ Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 559 Rn. 1.

⁴⁰ Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 557 Rn. 7.

⁴¹ Rabe, TranspR 2010, 1 (7).

⁴² Rabe, TranspR 2010, 1 (7).

⁴³ Rabe, TranspR 2010, 1 (4).

⁴⁴ Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 559 Rn. 8f.

⁴⁵ Rabe, TranspR 2010, 1 (3).

⁴⁶ Rabe, TranspR 2010, 1 (7).

Die Definition der Seetüchtigkeit ist Art. III § 1 der Haager Regeln entlehnt und geht über eine abstrakte Beschreibung des Begriffes nicht hinaus.⁴⁷

Eine Legaldefinition der Seetüchtigkeit liefert das HGB in § 485: Seetüchtig ist ein Schiff demnach, wenn es sich im seetüchtigen Zustand befindet, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügend Vorräten versehen ist. Ein Schiff ist also seetüchtig, wenn es nach möglicher Voraussicht im Stande ist, die Gefahren der beabsichtigten Reise zu überstehen.⁴⁸

Es wird zunächst zwischen Seetüchtigkeit i. S. d. § 485 HGB im *engeren* und im *weiteren* Sinne unterschieden: Unter Seetüchtigkeit i. e. S. ist die Tauglichkeit des Schiffskörpers zu verstehen, mit der konkreten Ladung auf der vorgesehenen Route die Gefahren der Seereise zu bestehen.⁴⁹ Mit der Tauglichkeit des Schiffskörpers ist die Haltbarkeit und Brauchbarkeit der zu einem Ganzen verbundenen Schiffsteile gemeint.⁵⁰ Schiffskörper ist dem Schiffsrumpf gleichzusetzen und meint das Schiffsgelände ohne Einrichtung, Maschinen, Tafelwerk und Ausrüstung.⁵¹ Für die Seetüchtigkeit i. e. S. sind die technischen Aspekte an Bord nicht relevant, weswegen sie keine Verantwortlichkeit für die Grenzwerteinhaltung begründet.

Seetüchtigkeit i. w. S. meint die Reisetüchtigkeit des Schiffes, also die ordnungsgemäße Ausrüstung, Einrichtung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffes sowie die organisatorische Seetüchtigkeit.⁵² Einrichtung ist u. a. die Beschaffung eines den ordnungsgemäßen Betrieb ermöglichenden Zustands des Schiffes, Ausrüstung ist v. a. die Beschaffung von Schiffszubehör.⁵³ Welches im Einzelfall die erforderlichen und geeigneten Gegenstände für die Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes sind, für deren Vorhandensein und guten Zustand der/die Vercharterer/in zu sorgen hat, darüber entscheidet u. a. der Zweck des Schiffes und der Reise.

Hier kommt es wieder auf die Parteivereinbarungen an: Beabsichtigt der/die Charterer/in das Schiff auf ECA-Routen zu verwenden, so wird er/sie regelmäßig mit dem/der Vercharterer/in Vereinbarungen über die Ausrüstung des Schiffes treffen, damit dieses die Fähigkeit besitzt, den Schwefelgrenzwert einzuhalten. Das Schiff

47 Ramming, RdTW 2014, 41 (41); Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 5.

48 Pötschke, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 485 Rn. 4.

49 Schaps/Abraham, Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland 1. Teil, 4. Aufl. 1978, § 513 Rn. 2; Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 6; Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 485 Rn. 1.

50 HansOLG HansGZ 1883, 295; auch LG Hamburg HansGZ 1915, 170; Schaps/Abraham, Seerecht, § 513 Rn. 3.

51 Stenzel, Deutsches Seemännisches Wörterbuch, 1904, S. 335, 351.

52 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 7; Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 485 Rn. 1.

53 Schaps/Abraham, Seerecht, § 513 Rn. 14.

ist dann nur ordnungsgemäß ausgerüstet bzw. seetüchtig i. w. S., wenn es vertragsgemäß ausgerüstet ist.

Organisatorische Seetüchtigkeit meint die Einhaltung organisatorischer und dokumentarischer Anforderungen, wie z. B. Klasse- und Registrierungszertifikate, die ein Schiff erfüllen muss.⁵⁴ Nur wenn alle Zertifikate und Dokumente an Bord vorhanden und gültig sind, ist ein Seeschiff organisatorisch seetüchtig.⁵⁵ Bei Annex VI von MARPOL sind diese Dokumente insb. die Bunkerlieferbescheinigung und das IAPP-Zertifikat.

Differenziert wird weiter zwischen *relativer* und *absoluter* Seetüchtigkeit. Während es sich bei der relativen Seetüchtigkeit um alle Umstände handelt, die auf der bevorstehenden konkreten Reise erwartet werden können, wird unter absoluter Seetüchtigkeit die Eignung des Schiffes verstanden, für alle denkbaren Reisen, in welchem Fahrtgebiet und zu welcher Jahreszeit auch immer, geeignet und sicher zu sein.⁵⁶ Vor der SHR-Reform bestand Einigkeit, dass absolute Seetüchtigkeit nicht verlangt werden könne und es stattdessen auf die konkrete, bevorstehende Reise ankomme.⁵⁷ Diese Rechtsauffassung lässt sich nun jedoch nicht mehr aufrechterhalten.⁵⁸ Durch die klare Bestimmung in § 560 HGB, dass der/die Vercharterer/in während der gesamten Dauer des Zeitchartervertrages für die See- und Ladungstüchtigkeit zu sorgen hat, hat der Gesetzgeber die Verpflichtung des/der Vercharterers/in in Richtung einer absoluten Seetüchtigkeit, nämlich für die gesamte Dauer des Vertrages, verlagert.⁵⁹

Sollten also vertraglich vereinbarte technische Anlagen, die zur Einhaltung des SOX-Grenzwertes notwendig sind, während der Laufzeit des Zeitchartervertrages unbrauchbar werden, so liegt auch dies im Verantwortungsbereich des/der Vercharterers/in. Die Vereinbarungen im Zeitchartervertrag hinsichtlich sog. trading areas, also derjenigen Seegebiete, in denen der/die Charterer/in das eingecharterte Schiff zu nutzen gedenkt, gewinnen dadurch an Bedeutung, dass nicht bloß anfängliche Seetüchtigkeit geschuldet wird. Je nachdem, wie allgemein und umfassend sie gefasst sind, vergrößert sich der Umfang der Verpflichtungen des/der Vercharterers/in hinsichtlich der Seetüchtigkeit.⁶⁰

c) Verantwortlichkeit für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes, § 561 II HGB

Der/die Charterer/in hat nach § 561 I HGB das Recht, über den wirtschaftlichen Einsatz („die Verwendung“/

54 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 554 Rn. 12.

55 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 554 Rn. 12.

56 Rabe, in: Rabe, Beck'sche Kurzkommentare Band 9B, Seehandelsrecht, 4. Aufl. 2000, § 559 Rn. 5; Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 8.

57 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 8, 9.

58 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 9.

59 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 554 Rn. 9.

60 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 560 Rn. 9.

„employment“) des Schiffes zu bestimmen. Der Verwendungsbefugnis des/der Charterers/in wird durch § 561 II HGB aber Grenzen gesetzt, indem die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes abschließend im Verantwortungsbereich des/der Vercharterers/in bleibt.⁶¹ Vorbild des § 561 II HGB war die häufig verwendete Standardformulierung „*the Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel (...)*“, siehe etwa Kl. 26 S. 2 NYPE 1993.

Eine Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte könnte durch die Pflicht zur Führung und sonstigen Bedienung des Schiffes durch den/die Vercharterer/in begründet werden. Die Formulierung „Führung und sonstige Bedienung des Schiffes“ ist dem § 607 II 1 HGB a. F. entnommen.⁶² Auch diese Begrifflichkeiten finden ihren Ursprung in den Haager Regeln, vgl. Art. IV § 2 lit. a der Haager Regeln: „in the navigation or in the management of the ship“. Die Haager Regeln enthalten jedoch keine nähere Umschreibung der Begriffe.

Unter der Führung des Schiffes sind alle navigatorischen Maßnahmen zu verstehen, d. h. die Führung des Schiffes in Bezug auf die Fortbewegung von Beginn der Reise an.⁶³ Schiffsführer/in ist der/die Kapitän/in. Kern der Kapitänsaufgaben ist die nautische Führung des Schiffes – der/die Kapitän/in ist die oberste Führungsperson an Bord.⁶⁴ Wenn der/die Kapitän/in also ein Schiff in eine ECA navigiert, so hat er/sie darauf zu achten, dass der Emissionsgrenzwert nicht überschritten wird. Bei der sonstigen Bedienung des Schiffes handelt es sich um die technische Handhabung des Schiffes, soweit sie nicht die Navigation betrifft.⁶⁵ Auch unter die technische Handhabung des Schiffes fällt die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte. Dies geschieht z. B. durch Umstellen von einem Treibstoff auf einen Umweltfreundlicheren bei Einfahrt in eine ECA.

Der Zeitchartervertrag begründet nach ganz h. M. kein Ausrüsterverhältnis.⁶⁶ Dem/der Charterer/in werden durch § 561 I 1 HGB (in Charterformularverträgen durch die sog. Employment-Klausel) zwar regelmäßig gewisse Weisungsbefugnisse gegenüber dem/der Kapitän/in eingeräumt, dennoch wird er/sie dadurch nicht zum/zur Ausrüster/in. Die Weisungsbefugnis ermöglicht dem/der Charterer/in nämlich nur die Verwendung des Schiffes im wirtschaftlichen Sinne, also nament-

lich die Weisung, bestimmte Ladungen zwischen bestimmten Häfen zu befördern; sie deckt jedoch nicht die technische Bedienung und nautische Führung.⁶⁷ Dem/der Ausrüster/in hingegen obliegt eine größere Verantwortung für den Schiffsbetrieb, denn neben dem wirtschaftlichen Einsatz des Schiffes ist er/sie auch für den technischen Schiffsbetrieb verantwortlich und stellt die Besatzung des Schiffes.⁶⁸

Grundsätzlich hat der/die Kapitän/in des Schiffes somit den Weisungen des/der Charterers/in in Hinblick auf wirtschaftliche Entscheidungen zu folgen. In Bezug auf die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes bleibt der/die Kapitän/in aber als Erfüllungsgehilfe/in des/der Vercharterers/in für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich, sodass der/die Vercharterer/in hinsichtlich des Schiffsbetriebs allein weisungsbefugt ggü. dem/der Kapitän/in ist.⁶⁹

Der/die Vercharterer/in bleibt also für die Navigation und technische Handhabung des Schiffes auch dann verantwortlich, wenn der/die Charterer/in Reiseanweisungen erteilt, zu denen er/sie im Rahmen seiner/ihrer Verwendungsbefugnis berechtigt ist.⁷⁰ Begründet werden kann dies auch damit, dass der/die Charterer/in keinerlei Einfluss auf Qualität, Ausbildungsstand und sonstige Befähigungen der Schiffsbesatzung hat.⁷¹ Auch die anderen Besatzungsmitglieder sind Erfüllungsgehilfen des/der Vercharterers/in, deren Verschulden er/sie im gleichen Umfang wie eigenes Verschulden zu vertreten hat, vgl. § 278 BGB. Die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionswerte liegt somit in der Verantwortlichkeit des/der Vercharterers/in im Rahmen seiner/ihrer Pflicht zur Führung und sonstigen Bedienung des Schiffes.

d) Kostentragung der fixen Kosten des Schiffsbetriebs, insb. die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes, § 564 I HGB

Fixe Kosten des Schiffsbetriebes meint alle Kosten, die erforderlich sind, damit der/die Vercharterer/in seiner/ihrer vertraglichen Verpflichtung nach § 557 I HGB nachkommen und dem/der Charterer/in das Schiff mit Besatzung zu dessen/deren Verwendung bereitstellen kann.⁷² Dazu gehören die Kosten der Instandhaltung des Schiffes (vgl. § 560 HGB), ebenso wie Kosten der Klasseuntersuchungen und ggf. anfallende Reparaturkosten.⁷³

61 Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 1; Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 1.

62 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 10.

63 Rabe, in: Rabe, Beck'sche Kurzkommentare Band 9B, Seehandelsrecht, § 607 Rn. 11; Schaps/Abraham, Seerecht, § 607 Rn. 10.

64 Puttfarcken, Seehandelsrecht, 1997, S. 225.

65 Rabe, in: Rabe, Beck'sche Kurzkommentare Band 9B, Seehandelsrecht, § 607 Rn. 14; Schaps/Abraham, Seerecht, § 607 Rn. 13.

66 Pötschke, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 476 Rn. 8; Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 477 Rn. 2.

67 Herber, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 2016, S. 384; Pötschke, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB § 477 Rn. 7.

68 Pötschke, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 477 Rn. 7.

69 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 9.

70 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 10.

71 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 10.

72 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 3.

73 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 5.

3. Verantwortlichkeit des/der Zeitcharterers/in aus dem Zivilrecht

a) Bestimmung über die Verwendung des Schiffes, § 561 I 1 HGB

Die Befugnis zur Verwendung des Schiffes bezieht sich auf die wirtschaftliche Verwendung des Schiffes und begründet keine Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte (s. o., II. 1. c)).

b) Kostentragung der variablen Kosten des Schiffsbetriebs, insb. Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepphilfen, Versicherungsprämien/Beschaffung des für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoffs in handelsüblicher Qualität, § 564 II HGB

Auch § 564 II HGB entspricht der gängigen Formularvertragspraxis.⁷⁴ Der/die Charterer/in hat hiernach die variablen Kosten des Schiffsbetriebes zu tragen. Zu diesen verwendungsbezogenen Kosten gehört auch die Beschaffung des Schiffstreibstoffs. Der Wortlaut des Gesetzes stellt zunächst klar, dass der/die Charterer/in verpflichtet ist, denjenigen Treibstoff zu beschaffen, der nach der Schiffsspezifikation, die üblicherweise Teil des Chartervertrages ist, von den Maschinen des Schiffes verwendet werden kann.⁷⁵ Dabei wird die Beschaffungspflicht des/der Charterers/in auf die handelsübliche Qualität beschränkt, vgl. § 564 II 2 HGB. Der/die Charterer/in hat somit dafür zu sorgen, dass er/sie ausschließlich Treibstoff innerhalb der vereinbarten Spezifikation bestellt und dass die von ihm/ihr beauftragten Lieferanten auch nur den bestellten Treibstoff in handelsüblicher Qualität liefern.⁷⁶ Die Verpflichtung des/der Charterers/in erschöpft sich nicht in der Bestellung des erforderlichen Treibstoffes. Der Begriff „Beschaffen“ verpflichtet ihn/sie darüber hinaus, den gelieferten Treibstoff im Rahmen der üblichen Gepflogenheiten auf seine Geeignetheit überprüfen zu lassen.⁷⁷ Stellt sich bei dem Test des Treibstoffes heraus, dass er ungeeignet ist (sog. off spec), so ist der/die Vercharterer/in nicht verpflichtet, den ungeeigneten Treibstoff zu verwenden sondern berechtigt, das Schiff im Extremfall solange liegen zu lassen, bis der/die Charterer/in den ungeeigneten durch geeigneten Treibstoff ersetzt hat.⁷⁸ § 564 II 2 HGB begründet keine verschuldensunabhängige Haftung des/der Charterers/in, sodass er/sie nur nach § 567 HGB i. V. m. §§ 280 ff. BGB zum Ersatz des Schadens, der durch die Verwendung nicht geeigneten Treibstoffes entstand, verpflichtet ist, wenn ihn/sie oder die Treibstofflieferanten als seine/ihre Erfüllungsgehilfen ein Verschulden trifft.⁷⁹

Dabei ist jedoch zu beachten, dass es „guter Seemannschaft“ entspricht, den neu gelieferten Treibstoff nur in separate Tanks zu pumpen und ihn nicht mit noch vorhandenen Restmengen zu mischen.⁸⁰ Darüber hinaus sollte der neu gelieferte Kraftstoff erst dann verwendet werden, wenn die Testergebnisse bestätigen, dass er der erforderlichen Spezifikation entspricht.⁸¹ Die Einhaltung dieser üblichen Vorgehensweise ist Aufgabe des/der Kapitäns/in, der/die dabei im Rahmen der nach § 561 II HGB dem/der Vercharterer/in obliegenden Pflicht zur Führung und sonstigen Bedienung des Schiffes tätig wird.⁸² Verletzt der/die Kapitän/in diese Sorgfaltspflichten und kommt es durch ungeeigneten Treibstoff zu einem Schaden, trifft den/die Vercharterer/in möglicherweise ein Mitverschulden nach § 254 BGB.⁸³

Durch die Pflicht des/der Charterers/in, geeigneten Treibstoff zu beschaffen, ergibt sich zwangsläufig auch die Verpflichtung darauf zu achten, dass das Schiff immer diejenigen Treibstoffe in *ausreichender Menge* an Bord hat, die zur ECA-Durchfahrt benötigt werden.⁸⁴ Im Rahmen seiner/ihrer Verwendungsbefugnis kann der/die Charterer/in schließlich auch über die zu nutzenden Fahrtrouten entscheiden und ist verpflichtet, einen sicheren Hafen- oder Liegeplatz des Schiffes auszuwählen (vgl. § 561 I 2 HGB), sodass er/sie Kenntnis davon hat, wie lange das Schiff sich in ECAs befinden wird und welche Menge an umweltfreundlicherem Treibstoff an Bord sein muss, um eine emissionsgrenzwertkonforme Durchfahrt zu gewährleisten. Bei der Wahl eines geeigneten Hafen- oder Liegeplatzes kann außerdem der Aspekt der LNG-Bebunkerungsmöglichkeit relevant sein, sofern das Schiff auf LNG-Betankung angewiesen ist. Noch längst nicht alle Häfen sind in der Lage, Schiffe mit LNG-Bunker auszustatten.

4. Unterchartervertrag an eine/n Dritte/n, § 561 III HGB

Nach § 561 III HGB ist der/die Charterer/in berechtigt, das Schiff ohne vorher einzuholende Zustimmung des/der Vercharterers/in an eine/n Dritte/n unter zu verchartern. Die erlaubnisfreie Weitervercharterung ändert jedoch nichts an der Verpflichtung des/der Charterers/in gegenüber dem/der Vercharterer/in.⁸⁵ Ebenso bleibt die Führung und sonstige Bedienung in den Händen des/der Vercharterers/in, seine/ihre Besatzung befindet sich weiterhin an Bord. An der Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte aus dem Zeitchartervertrag verändert sich bei Untervercharterung demnach nichts.

74 Paschke, in: Oetker, Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 1.

75 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 11.

76 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 11.

77 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 12.

78 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 12.

79 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 13.

80 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 13.

81 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 13.

82 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 13.

83 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 13.

84 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 564 Rn. 14.

85 Sager, in: Schmidt, Münchener Kommentar zum HGB, § 561 Rn. 12.

5. Zusammenfassung

Der/die Vercharterer/in ist für die Führung und sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich, was grundsätzlich eine Verantwortlichkeit zur Einhaltung der Grenzwerte während der gesamten Vertragszeit umfasst. Davon abweichend trifft jedoch den/die Charterer/in die Verantwortlichkeit zur Beschaffung einer ausreichenden Menge geeigneten Treibstoffs. Dennoch obliegt dem/der Kapitän/in die Sorgfaltspflicht, nicht vor Überprüfung und Bestätigung des Treibstoffes als geeignet und ausreichend loszufahren. Hält er/sie sich daran nicht, so kann den/die Vercharterer/in ein Mitverschulden treffen.

IV. Verantwortlichkeit der am Zeitchartervertrag Beteiligten aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht

1. Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

§ 15 SeeAufgG schafft die Grundlage, Verstöße gegen Verpflichtungen, die sich aus den Vorschriften des SeeAufgG oder den darauf gestützten Verordnungen ergeben, als Ordnungswidrigkeiten ahnden zu können.⁸⁶ Gem. § 1 I OWiG ist eine Ordnungswidrigkeit eine rechtswidrige, vorwerfbare Handlung, für die das Gesetz als Ahndung eine Geldbuße vorsieht.

Voraussetzung für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten aus Verordnungen i. S. d. § 15 I Nr. 2 SeeAufgG ist, dass in der jeweiligen Verordnung unter Verweis auf § 15 SeeAufgG die Bußgeldtatbestände konkret bestimmt werden.⁸⁷

§ 15 I Nr. 5 SeeAufgG legt fest, dass Verstöße gegen internationale Übereinkommen wie MARPOL (siehe Annex zu § 15 I Nr. 4 und 5, IV, V SeeAufgG: Internationale Übereinkommen Nr. 2) Ordnungswidrigkeiten darstellen.

Die See-Umweltverhaltensverordnung enthält in ihrem § 23 einen Katalog von mehr als 50 spezifischen Ordnungswidrigkeiten und verweist in Absatz 1 und 2 auf § 15 I Nr. 2 und 5 SeeAufgG.⁸⁸

Für die allgemeine Gefahrenabwehr und die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Übereinkommens im Bereich Küstenmeer sind die Wasserschutzpolizeien der Länder im Wege der Organleihe zuständig.⁸⁹ Nach § 13 IV 1 SeeUmwVerhV können die Bediensteten der Wasserschutzpolizei bei Verdacht Proben nehmen, um festzustellen, ob hochschwefeliger

⁸⁶ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 15 Rn. 1; Paschke/Jessen, RdTW 2015, 1 (4).

⁸⁷ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 15 Rn. 4.

⁸⁸ Paschke/Jessen, RdTW 2015, 1 (4).

⁸⁹ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 3 Rn. 7.

Treibstoff verfeuert wurde. Bei geringfügigen Verstößen sprechen die Wasserschutzpolizeien gegen die betroffenen Beteiligten Verwarnungen aus, bei denen ein Verwarngeld verhängt werden kann. Ansonsten werden die Fälle zur weiteren Verfolgung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (kurz: BSH) abgegeben, das in Deutschland grundsätzlich für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen der Seeschifffahrt gegen internationale Übereinkommen und nationale Vorschriften zum Schutz der Meeresumwelt verantwortlich ist, soweit es sich nicht um Straftaten (wie z. B. §§ 324, 330 StGB) handelt. Die Zuständigkeit des BSH ergibt sich aus § 23 IV 2 SeeUmwVerhV.

2. Eingriffsermächtigung des § 3 SeeAufgG

Neben Zuständigkeitsregelungen ermächtigt § 3 I 1 SeeAufgG als schiffahrtspolizeiliche Generalklausel die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (kurz: WSV) dazu, nach pflichtgemäßem Ermessen notwendige Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen zu treffen. Gefahren und schädliche Umwelteinwirkungen stellen insb. Ordnungswidrigkeiten nach § 15 SeeAufgG und aus Rechtsverordnungen wie der SeeUmwVerhV dar, die auf Grund des SeeAufgG erlassen wurden.

Die Eingriffsbefugnisse und der Personenkreis gegen den sich die Maßnahmen der WSV richten können, werden durch §§ 3a ff. SeeAufgG näher präzisiert. Sie spiegeln allgemeine polizei- und ordnungsrechtliche Grundsätze wider und tragen den Besonderheiten der Seeschifffahrt Rechnung.⁹⁰

Verantwortliche können hiernach sowohl Handlungs- als auch Zustandsstörer/innen sein. Bei der Emissionsgrenzwerteinhaltung kommt es insb. auf den/die Handlungsstörer/in an, der/die „eine Störung oder eine Gefahr verursacht“, vgl. § 3a I 1 SeeAufgG. In Betracht kommen hier v. a. der/die Schiffsführer/in sowie andere Personen, die in die Organisation des Schiffsbetriebes einbezogen worden sind (Verrichtungsgehilfen).

Nach § 3a I 2 SeeAufgG kann die Behörde ihre Maßnahme jedoch ebenso gegen den/die Schiffseigentümer/in bzw. den/die Vercharterer/in als Verhaltensverantwortliche/n richten, der/die die Schiffsbesatzung als Verrichtungsgehilfen in seinen/ihren Aufgabenkreis eingebunden hat.

Bei der Entscheidung, gegen welchen der möglichen Polizeipflichtigen die Behörde ihre Maßnahmen richtet, hat die Behörde Auswahlmessen und kann nach dem Kriterium möglichst effektiver Gefahrenabwehr entscheiden.⁹¹

⁹⁰ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 3a Rn. 1.

⁹¹ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 3a Rn. 4.

3. Geltungsbereich der SeeUmwVerhV

Die SeeUmwVerhV gilt in den inneren Gewässern, im Küstenmeer und in der AWZ der Bundesrepublik Deutschland, vgl. § 3 I Nr. 1 und 2 SeeUmwVerhV. Außerdem gilt sie weltweit auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, soweit nicht in Hoheitsgewässern oder AWZs anderer Staaten abweichende Regelungen gelten, vgl. § 3 I Nr. 3 SeeUmwVerhV.

4. Bußgeldtatbestände der SeeUmwVerhV

§ 1 Nr. 2 lit. a SeeUmwVerhV regelt die Ahndung von Verstößen gegen die Anforderungen an das umweltgerechte Verhalten in der Schifffahrt, insb. von Verstößen gegen das MARPOL-Übereinkommen. § 13 I SeeUmwVerhV regelt die Pflicht zur Einhaltung der ECA-Anforderungen.

Als Täter/in i. S. d. SeeAufgG ist jede/r zu werten, der/die für die Befolgung der jeweiligen Verpflichtungen verantwortlich ist.⁹² Sowohl vorsätzliches als auch fahrlässiges Zuwiderhandeln kann gem. § 10 I OWiG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Die Verantwortlichkeit nach dem SeeAufgG ergibt sich entweder aus den konkreten Bußgeldvorschriften oder aus generellen Festlegungen, wie sie insb. durch §§ 7 ff. SchSG getroffen worden sind.⁹³ Die SeeUmwVerhV spricht in den für die Grenzwerteinhaltung relevanten Normen vom „Schiffsführer oder des sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen“ und vom „für die Lieferung des Treibstoffes Verantwortlichen“. Genauer erläutert werden die Begrifflichkeiten dort allerdings nicht.

Die Verantwortlichkeit für die Erfüllung der schiffsbetrieblichen Anforderungen liegt aus Gründen der Sachnähe und der Weisungskompetenz für wesentliche Bereiche bei der/dem Schiffsführer/in. Schiffsführer/in ist regelmäßig der/die Kapitän/in des Schiffes. Soweit der/die Schiffsführer/in Personen mit Aufgaben beauftragt, die der Sicherheit des Schiffes dienen, sind diese neben ihm/ihr verantwortlich, vgl. § 9 I Nr. 2 SchSG. Dies gilt insb. für die nautischen und technischen Schiffsoffiziere/innen.

Schließlich trifft die Verantwortlichkeit gem. § 9 I Nr. 3 SchSG auch andere Personen, die es ggü. einem/r Verantwortlichen übernommen haben, ihm/ihr obliegende Aufgaben wahrzunehmen (z. B. möglicherweise der/die Treibstofflieferant/in).

Die Verantwortlichkeit nach der SchSV ist nicht abschließend geregelt, Art. 1b des MARPOL-Gesetzes bleibt unberührt.

⁹² Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 3a Rn. 5.

⁹³ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 3a Rn. 5.

a) Ordnungswidrigkeit des/der Schiffsführers/ in oder des/der sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen

Nach § 23 I Nr. 11 SeeUmwVerhV handelt ordnungswidrig, wer als Schiffsführer/in oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche/r entgegen § 13 I SeeUmwVerhV vorsätzlich oder fahrlässig falschen Schiffskraftstoff verfeuert.

Weiter handelt nach § 23 I Nr. 12 SeeUmwVerhV ordnungswidrig, wer die Fahrt entgegen der Voraussetzungen des § 13 III 2 SeeUmwVerhV ohne ausreichend Menge an niedrignschwefligem Schiffskraftstoff, der für die beabsichtigte Fahrt nötig ist, fortsetzt.

Ordnungswidrigkeiten den Schiffskraftstoff betreffend sind außerdem das Nichtmitführen/-aufbewahren gewisser Dokumente/Proben, § 23 II Nr. 25 (Verfahrensbeschreibung), 23 I Nr. 30 (Bunkerlieferbescheinigung), 23 II Nr. 31 (Brennstoffprobe) SeeUmwVerhV, wozu ebenfalls der/die Schiffsführer/in oder der/die sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortliche verpflichtet ist. Auch nach § 8 II SchSG ist das Mitführen und Vorlegen von Zeugnissen, Bescheinigungen und einschlägigen Unterlagen regelmäßig Aufgabe des/der Schiffsführers/in.

b) Ordnungswidrigkeiten des/der Treibstofflieferanten/in oder des/der für die Lieferung Verantwortlichen

Nach § 23 I Nr. 17 SeeUmwVerhV handelt ordnungswidrig, wer entgegen § 15 I 1 Nr. 6 SeeUmwVerhV nicht dafür sorgt, dass nur dort genannter Schiffskraftstoff geliefert wird.

5. Bußgeldrahmen

Gem. § 15 II SeeAufgG kann die Ordnungswidrigkeit in den auf die SeeUmwVerhV anwendbaren Fällen mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 € geahndet werden, was im Vergleich zur Rechtslage in den USA jedoch nur einem deutlich geringeren Bußgeldrahmen entspricht.⁹⁴

Wird nur der/die Schiffsführer/in, nicht aber der/die Eigentümer/in bzw. Vercharterer/in zur Rechenschaft gezogen, so kann diese/r im Innenverhältnis möglicherweise trotzdem die Geldbuße begleichen. Im Einzelfall kommt gegen den/die Eigentümer/in eine Geldbuße nach §§ 29a, 30 OWiG in Betracht.⁹⁵

V. Fazit

Im Zivilrecht ist grundsätzlich der/die Vercharterer/in im Rahmen seiner/ihrer Pflicht zur Führung und sonstigen Bedienung des Schiffes, derer er/sie sich eines/r Kapi-

⁹⁴ Paschke/Jessen, RdTW 2015, 1 (4).

⁹⁵ Ehlers, in: Ehlers, Nomos-Kommentar zum Seeaufgabengesetz, § 15 Rn. 6.

täns/in als Erfüllungsgehilfen/in bedient, für die Grenzwerteinhalten verantwortlich. Gleichzeitig ist der/die Kapitän/in jedoch auch ggü. dem/der Charterer/in weisungsgebunden bzgl. wirtschaftlicher Entscheidungen sodass die Möglichkeit eines Interessenkonflikts besteht.

Eine Spannungslage kann sich außerdem daraus ergeben, dass die Pflicht zur Treibstoffbeschaffung einerseits und die Pflicht zur Führung des Schiffes andererseits unterschiedlichen Personen zugewiesen werden: Während der/die Charterer/in gem. § 564 II 2 HGB für die Treibstoffbeschaffung verantwortlich ist, bleibt der/die Vercharterer/in gem. § 561 II HGB für die Führung des Schiffes verantwortlich. Hier fallen also Aufgabenbereiche, die beide bei der Einhaltung von Emissionsgrenzwerten eine Rolle spielen, in die Kompetenz zweier *unterschiedlicher* Personen.

Der/die, für die Beschaffung des geeigneten Treibstoffes verantwortliche, Charterer/in hat im Rahmen seiner/ihrer Verwendungsbefugnis dabei selbst zu beurteilen, welche trading areas befahren werden sollen und wie viel emissionsarmer Treibstoff dafür an Bord vorhanden sein muss. Doch auch hier kann den/die Vercharterer/in im Rahmen der Sorgfaltspflichten des/r Kapitäns/in ein Mitverschulden treffen.

Das Ordnungswidrigkeitenrecht knüpft bzgl. der Verantwortlichkeit der Emissionseinhalten regelmäßig an den/die „Störer/in“ an, also denjenigen/diejenige, der/die die Ordnungswidrigkeit unmittelbar ausgeführt hat und auf den/die sie zweifelsfrei zurückzuführen ist.

In der Praxis wird sich regelmäßig an die an Bord greifbaren Personen gehalten (Kapitän/in, Schiffsbesatzung) oder an den/die Eigentümer/in (Vercharterer/in), der/die durch die Eintragung im Schiffsregister leicht zu ermitteln ist. Hingegen ist die Person des/der Charterers/in sowie vertragliche Vereinbarungen und damit einhergehende Verpflichtungen des/der Charterers/in für die Behörden häufig nicht ohne Weiteres ausfindig zu machen.

Die Ermittlung des/der Emittenten/in hinsichtlich des Ausstoßes von SOX sorgte in der Praxis zunächst für Schwierigkeiten. Nun jedoch werden neue Techniken zur Überwachung herangezogen.

So wurde eine Methode entwickelt, mit der durch Messung der Emissionen vorbeifahrender Schiffe von Land und See aus die Einhaltung des SOX-Grenzwertes in Schiffstreibstoffen überwacht werden kann (MeSmarT, laufendes Projekt des Instituts für Umweltphysik der Universität Bremen mit Mitteln und Unterstützung des BSH sowie des Helmholtz-Zentrums Geesthacht).⁹⁶ Die-

ses Kontrollinstrument ist zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht gerichtsfest, sodass bei Ergebnissen über dem kritischen Grenzwert stets eine Probenahme durch die Wasserschutzpolizei und eine nachfolgende Laboranalyse veranlasst werden muss. Dennoch kann die Ermittlung und Überführung der Täter/innen dadurch bereits gezielter erfolgen. Zudem haben die Messungen eine präventive Wirkung. Das BSH setzt aktuell zwei eigene Schiffsabgasmessstationen ein.

Innerhalb Europas wird außerdem mit Instrumenten, wie z. B. Spezialdrohnen und „under-bridge sniffern“ (in Dänemark unter der Großen-Belt-Brücke) zur effektiveren Emittentenermittlung experimentiert.⁹⁷

Wichtig ist außerdem, dass die jeweiligen SECA-Staaten länderübergreifend kooperieren und ihre gesammelten Datenmengen systematisch untereinander austauschen, um schneller reagieren zu können. Auch hier werde laut BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz in den kommenden Jahren, mit Unterstützung durch die EU-Kommission, an neuen Verfahren gearbeitet.⁹⁸

Ansonsten werden umweltbezogene Ordnungswidrigkeiten häufig mittelbar über Dokumentationspflichten (wie Bunkerlieferbescheinigung, Brennstoffproben) aufgedeckt, die leicht nachzuvollziehen sind und bei denen der/die Verantwortliche schnell ermittelt werden kann. Bei Direktkontrollen an Bord des Schiffes können z. B. Bunkerrechnungen überprüft werden, auf denen die Kraftstoffqualitäten klar erkennbar sind.

Seit dem 01.01.2016 ist für Schiffsneubauten eine NOX-Grenzwertverschärfung in den NECAs eingetreten (vgl. Regel 13/5.1.1 MARPOL Annex VI), auch der SOX-Wert außerhalb der ECAs soll ab dem 01.01.2020 (Verschiebung auf 2025 möglich) von 3,5 % auf 0,5 % gesenkt werden (vgl. Regel 14 1.3 MARPOL Annex VI). Der Strukturwandel in der Seeschifffahrt hin zu einer emissionsärmeren Transportwirtschaft ist also merklich erkennbar. Angetrieben wird dieser zunehmend auch von Energieunternehmen wie dem russischen Gazprom und Marktteilnehmern/innen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien, die LNG als neuen Wachstumsbereich erkannt haben.

01.01.2015, http://www.bsh.de/de/Das_BSH/Veranstaltungen/MUS/2015/Vortraege_25._Meeresumwelt-Symposium_2015/Mathieu-Ueffing.pdf (17.03.2016).

⁹⁷ Paris, Costas/Wall, Robert, Europe Tries Out Sniffer Drones for Policing Ship Emissions, <http://www.wsj.com/articles/europe-tries-out-sniffer-drones-for-policing-ship-emissions-1448454246> (17.03.2016).

⁹⁸ Arndt, Schifffahrt hält sich ziemlich genau an SECA-Grenzwerte, <http://www.thb.info/rubriken/umwelt/single-view/news/schifffahrt-haelt-sich-ziemlich-genau-an-seca-grenzwerte.html> (17.03.2016).

⁹⁶ Mathieu-Üffing, Schiffsemissionsmessungen vor und nach dem

Schlussendlich bleibt noch zu erwähnen, dass sich die Schifffahrt ziemlich genau an die neuen SECA-Grenzwerte hält – bereits im Januar 2015 setzten am Messungsstandort Wedel 95 % der Schiffe regelkonformen Treibstoff ein.⁹⁹

⁹⁹ Ebenfalls nachzulesen unter: BSH Pressemitteilung, http://www.bsh.de/de/Das_BSH/Presse/Pressearchive/Pressemitteilungen2015/Pressemitteilung03-2015.pdf (17.03.2016); Arndt, Eckhard-Herbert, <http://www.thb.info/rubriken/umwelt/single-view/news/schifffahrt-haelt-sich-ziemlich-genau-an-seca-grenzwerte.html> (17.03.2016).

Olaf Muthorst*

Verzugsschaden des Vormerkungsberechtigten

BGB §§ 888, 286 Der vormerkungswidrig Eingetragene haftet dem Vormerkungsberechtigten aus §§ 280 I, II, 286 BGB auf Ersatz des Verzögerungsschadens.

Ist der vormerkungswidrig Eingetragene damit in Verzug, gemäß § 888 I BGB einer Eintragung oder Löschung zuzustimmen, ist er dem Vormerkungsberechtigten nach §§ 280 I, II, 286 BGB zum Schadensersatz wegen Verzögerung der Leistung verpflichtet.

BGH, Urteil vom 4.12.2015 – V ZR 202/14

Sachverhalt

K kauft von S ein Grundstück. Zur Sicherung seines Anspruchs auf lastenfreie Übereignung wird eine Auflassungsvormerkung bewilligt und am 26.5.2009 in das Grundbuch eingetragen. Später werden Zwangssicherungshypotheken zugunsten des B eingetragen. Am 30.11.2012 wird K als neuer Eigentümer in das Grundbuch eingetragen. Bereits am 22.11.2012 hat K sich in einem Kaufvertrag mit D verpflichtet, diesem das Grundstück lastenfrei zu übereignen. Dazu kommt es allerdings zunächst nicht, weil B sich weigert, der Löschung der eingetragenen Zwangssicherungshypotheken zuzustimmen. K verpflichtet sich deshalb gegenüber D, einstweilen dessen Kreditbereitstellungskosten zu tragen, und verlangt von B Schadensersatz. Zu Recht?

Problemaufriss

Der Erwerb eines Rechts, das sich auf ein Grundstück bezieht, setzt Einigung und Eintragung im Grundbuch voraus (§ 873 BGB). Bis die Eintragung erfolgt, kann der Erwerb noch durch andere, widersprechende Verfügungen scheitern oder beeinträchtigt werden. Beispielsweise kann sich der Eigentümer eines Grundstücks zwar mit einem Erwerber über den Eigentumsübergang einigen (Auflassung, § 925 BGB), aber vor der Eintragung des Erwerbers das Grundstück noch kaufvertragswidrig mit

einer Hypothek belasten. Der Erwerber kann dann nur noch das belastete Grundstück bekommen. Ist gar ein anderer als neuer Eigentümer des Grundstücks eingetragen worden, steht der Erwerber ohne Alles da. Hat er den Kaufpreis bereits in voller Höhe beglichen, bleiben ihm nur Rückgewähr- oder Schadensersatzansprüche gegen den Verkäufer. Umgekehrt kann sich der Eigentümer eines Grundstücks in der Regel nicht darauf einlassen, den Kaufpreis zu stunden, bis die Übereignung durch Grundbucheintragung abgeschlossen ist, denn dann trägt er das Risiko, das Eigentum am Grundstück zu verlieren, die Kaufpreisforderung dann aber nicht durchsetzen zu können.

In einer solchen Lage steht den Beteiligten die Vormerkung zur Verfügung. Dabei handelt es sich um ein Instrument zur Sicherung eines Anspruchs auf eine dingliche Rechtsänderung (§ 883 I 1 BGB). Ist eine Vormerkung in das Grundbuch eingetragen, hat sie für spätere Verfügungen, die den gesicherten Anspruch vereiteln oder beeinträchtigen, zwei Konsequenzen: Erstens sind solche Verfügungen gegenüber dem Erwerber unwirksam (§ 883 II 1 BGB), zweitens kann der Erwerber von demjenigen, der vormerkungswidrig in das Grundbuch eingetragen worden ist, die Zustimmung zu der Eintragung oder der Löschung verlangen, die zur Verwirklichung des gesicherten Anspruchs erforderlich ist (§ 888 I BGB). Beides zusammen hat zur Folge, dass der Erwerber seinen ursprünglichen Anspruch auch dann noch mit Erfolg durchsetzen kann, wenn über das Grundstück auf vormerkungswidrige Weise verfügt worden ist (sogenannte Sicherungswirkung).¹

* Dr. iur., Juniorprofessor für Bürgerliches Recht mit Zivilprozessrecht an der Universität Hamburg.

¹ Baur/Stürner, Sachenrecht, 18. Aufl. 2009, § 20 Rn. 34ff. – Näher zur Vormerkung etwa Wolf/Wellenhofer, Sachenrecht, 30. Aufl. 2015,