

JÜRGEN BASEDOW /
WOLFGANG WURMNEST

Die Dritthaftung von Klassifikations- gesellschaften

*Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales
Privatrecht*

*Studien zum ausländischen
und internationalen Privatrecht*

132

Mohr Siebeck

Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht

132

Herausgegeben vom

**Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht**

Direktoren:

Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt und Reinhard Zimmermann



Jürgen Basedow
Wolfgang Wurmnest

Die Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften

Mohr Siebeck

Jürgen Basedow, geboren 1949; Studium in Hamburg, Genf, Pavia und an der Harvard Law School; 1979 Promotion; 1986 Habilitation; Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, Hamburg; Mitglied mehrerer Sachverständigenkommissionen und Beiräte der Bundesregierung, darunter der Transportrechts- und der Versicherungsrechtskommission des Bundesministeriums der Justiz sowie des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministeriums für Verkehr.

Wolfgang Wurmnest, geboren 1969; Studium in Hamburg, Lyon und an der University of California at Berkeley (Boalt Hall); 2002 Promotion; Wissenschaftlicher Referent am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, Hamburg.

978-3-16-158474-9 Unveränderte eBook-Ausgabe 2019

ISBN 3-16-148439-8

ISSN 0720-1141 (Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht)

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2004 Mohr Siebeck Tübingen.

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

Das Buch wurde von Gulde Druck in Tübingen auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und von der Buchbinderei Held in Rottenburg gebunden.

Vorwort

Klassifikationsgesellschaften sind die technischen Überwachungsorganisationen der Seeschifffahrt. Immer wieder weisen Schiffskatastrophen, die auf technische Defekte zurückzuführen sind, auf die zentrale Bedeutung der technischen Überwachung von Seeschiffen hin. Dem entspricht es, dass Klassifikationsgesellschaften in jüngerer Zeit verstärkt zur Verantwortung gezogen werden. Im Verhältnis zu ihren Auftraggebern kommt dabei der Vertragsgestaltung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen eine wichtige Rolle zu. Es mehren sich aber gerade die Klagen Dritter, zu denen keine Vertragsbeziehungen bestehen. Diese Entwicklung kann weltweit beobachtet werden. Sie bildet den Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung, die auf ein Gutachten der Verfasser für die deutsche Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd AG (GL) zurückgeht. Dem gemäß liegen den Ausführungen zur Haftungsbeschränkung die AGB des Germanischen Lloyd in der Ausgabe von 2003 zugrunde.

Klassifikationsgesellschaften sind weltweit tätig. Die auftretenden Haftungsfragen stellen sich in vielen Rechtsordnungen. Sie sind zudem eingebettet in seerechtliche Haftungsregimes, die durch völkerrechtliche Übereinkommen geprägt sind. Deshalb ist die Haftung einzelner Klassifikationsgesellschaften immer im internationalen Kontext zu betrachten, also unter Einbeziehung von Konventionen, Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft und nationaler Rechtsordnungen des Auslandes. Ihnen sind breite Passagen der vorliegenden Arbeit gewidmet. Im Lichte der internationalen Erfahrungen legt sie den Schwerpunkt jedoch auf die Klärung der Fragen, welche Ansprüche Dritten nach deutschem Recht gegen eine Klassifikationsgesellschaft zustehen und welche Bedeutung gegenüber solchen Dritten Haftungsbeschränkungen zukommt, die eine Klassifikationsgesellschaft mit ihren Vertragspartnern vereinbart. Es geht also um die zentralen Fragen des Privatrechts; die Haftung für hoheitliches Handeln wird nur am Rande erörtert. Auch zahlreiche weitere Aspekte wie die Mehrheit von Schädigern, Verjährungsprobleme, Fragen des Kausalzusammenhangs etc. bleiben unberücksichtigt.

Unser Dank gilt Frau Jutta de la Fuente für die sorgfältige Bearbeitung des Manuskripts und Frau Ingeborg Stahl für wertvolle Hilfe bei der Drucklegung.

Hamburg/Berkeley Februar 2004

*Jürgen Basedow
Wolfgang Wurmnest*

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	XI
Einleitung und Problemstellung.....	1
1. Teil: Klassifikationsgesellschaften im Geflecht der Schifffahrtsindustrie	5
A. Tätigkeiten von Klassifikationsgesellschaften.....	5
B. Wirtschaftlicher Hintergrund der Schiffsklassifikation	6
C. Klasse und Klassifikationsvorschriften.....	7
D. Anlass und Umfang von Schiffsbesichtigungen.....	9
E. Zusammenfassung	11
2. Teil: Die Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften in einigen ausländischen Rechtsordnungen	13
A. England	13
B. Neuseeland	17
C. Australien	18
D. USA.....	21
E. Frankreich.....	26
F. Zusammenfassung	29
3. Teil: Haftungsgründe nach deutschem Recht.....	31
A. Struktur der Expertenhaftung.....	31
I. Zurückhaltung des Gesetzgebers gegenüber der Dritthaftung für Rat und Auskunft	31
II. Ausdehnung der Auskunftshaftung durch die Rechtsprechung.....	32
III. Bewertung und Ergebnis	33
B. Auskunfts-/Garantievertrag	34
C. Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter	35
I. Grundlagen des Rechtsinstituts des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter	37
1. Rechtsgrundlage.....	37
2. Einbeziehung Dritter in den Vertrag	37
3. Weitere Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs	39
II. Anwendung auf die Tätigkeit von Klassifikationsgesellschaften.....	39

1. Unterschiede zum Normalfall der Expertenhaftung	39
2. Eingrenzung des Kreises der Anspruchsteller	41
3. Durchbrechung des Systems seerechtlicher Haftungsbeschränkungen	42
4. Ausschluss reiner Vermögensschäden	45
III. Ausgewählte Fallgruppen	47
1. Schiffskäufer	47
a) Grundlagen	47
b) Zertifikat nach Aktenlage	51
c) Klassenbestätigung nach Sondervereinbarung	51
d) Unrichtige Zertifizierung bei regulären Prüfungen	53
2. Schiffskaskoversicherer	53
3. Befrachter/Spediteure	55
4. Ladungsversicherer	57
5. Seeleute/Passagiere	57
6. Ergebnis	60
D. Ansprüche aus Vertrauen bei Vertragsschluss (<i>culpa in contrahendo</i>)	60
I. Prospekthaftung	60
II. Eigenhaftung des Verhandlungshelfen durch Inanspruch- nahme von besonderem persönlichen Vertrauen	62
III. Ergebnis	63
E. Ansprüche aus Delikt	63
I. Haftung für Verrichtungsgehilfen, § 831 I 1 BGB	63
II. Haftung wegen vorsätzlich sittenwidriger Schädigung, § 826 BGB	63
III. Produkthaftung	64
IV. Organisationsmängel	67
V. Ergebnis	67
F. Zusammenfassung	67
4. Teil: Ausgewählte Probleme des Haftungsumfangs nach deutschem Recht	69
A. Mitverschulden	69
I. Mitverschulden des Geschädigten	69
II. Mitverschulden des Vertragspartners der Klassifikations- gesellschaft bei Ansprüchen aus Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter	69
B. Haftungsbegrenzungen	71
I. Hintergrund	71
II. Wirksamkeit der Freizeichnungsklauseln	71
1. Begrenzung auf Nachbesserung	72
2. Höchstsummen und Ausschluss für leichte Fahrlässigkeit	72
a) Ausschluss von leichter Fahrlässigkeit	73

b) Haftungshöchstsummen	76
3. Begrenzung der persönlichen Haftung der Organe und Erfüllungsgehilfen.....	76
4. Ergebnis	77
III. Wirksamkeit der Haftungsbeschränkung gegenüber Dritten.....	78
1. Unproblematische Fälle	78
2. Haftungsbegrenzungen und Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte	78
a) AGB-Inhaltskontrolle	79
b) Berufung auf Freizeichnung ist nicht treuwidrig.....	80
C. Zusammenfassung	81
5. Teil: Ergebnisse	83
Literaturverzeichnis	87
Verzeichnis der zitierten Entscheidungen	93
Sachverzeichnis	97

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
a.F.	alte Fassung
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
ABS	American Bureau of Shipping
AbzG	Abzahlungsgesetz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
AG	Aktiengesellschaft
AGB(G)	(Gesetz zur Regelung des Rechts der) Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AktG	Aktiengesetz
All ER	All England Law Reports
Art.	Artikel/Article
AUS	Australien/australische
AuslInvestmentG	Auslandsinvestmentgesetz
Az.	Aktenzeichen
Begr.	Begründer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BörsG	Börsengesetz
BV	Bureau Veritas
CA	Court of Appeal/Cour d'appel
Cass. Crim.	Cour de cassation, chambre criminelle
Cir.	Circuit Court of Appeals
D.	Recueil Dalloz Sirey
d.h.	das heißt
DMF	Droit maritime français
D.N.J.	United States District Court for the District of New Jersey
DNV	Det Norske Veritas
DStR	Deutsches Steuerrecht
DTV	Deutscher Transport-Versicherungsverband
E.D.La.	United States District Court for the Eastern District of Louisiana
E.D.Tex.	United States District Court for the Eastern District of Texas
ebd.	ebenda
Ed.	Editor
EG	Europäische Gemeinschaft
F. 2d	Federal Reporter, Second Series
F. 3d	Federal Reporter, Third Series
F. Supp. (2d)	Federal Supplement (Second Series)
f., ff.	folgende

FS	Festschrift
GBL. DDR	Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik
GG	Grundgesetz
GL	Germanischer Lloyd
HC	High Court
Hg.	Herausgeber
HGB	Handelsgesetzbuch
HL	House of Lords
i.d.R.	in der Regel
i.S.d.	im Sinne des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
IACS	International Association of Classification Societies
insb.	insbesondere/s
JuS	Juristische Schulung
JZ	Juristenzeitung
KAGG	Gesetz über Kapitalanlagegesellschaften
Kfz	Kraftfahrzeug
L.	Loi
LJ	Lord Justice
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
m. Anm.	mit Anmerkung
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MDR	Monatsschrift für deutschen Recht
Mio.	Million/en
n.v.	nicht veröffentlicht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungs-Report Zivilrecht
NKK	Nippon Kaiji Kyokai
Notre Dame L. Rev.	Notre Dame Law Review
Nr.	Nummer
NYPE	New York Produce Exchange Form
NSW	New South Wales
NZ	New Zealand
NZLR	New Zealand Law Reports
NZG	Neue Zeitschrift für Gesellschaftsrecht
OLG	Oberlandesgericht
PFA	Popular Flying Association
P. & I.	Protection and Indemnity
ProdHaftG	Produkthaftungsgesetz
QBD	High Court, Queens Bench Division
QSC	Supreme Court of Queensland
RG	Reichsgericht
RGBI.	Reichsgesetzblatt

RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RINA	Registro Italiano Navale
Rn.	Randnummer
S.D.N.Y.	United States District Court for the Southern District of New York
Sec.	Section
SeemG	Seemannsgesetz
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TranspR	Transportrecht
Tul. Mar. L. J.	Tulane Maritime Law Journal
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.a.	unter anderem/und andere
U.S.F. Mar. L. J.	University of San Francisco Maritime Law Journal
US(A)	United States (of America)
U.S.	United States Reports
v.	vom/von/versus
VerkProspG	Verkaufsprospektgesetz
VersR	Versicherungsrecht
vgl.	Vergleiche
Vol.	Volume
WL	Westlaw Dokument
WM	Wertpapier-Mitteilungen
WPg.	Die Wirtschaftsprüfung
z.B.	zum Beispiel
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Privatrecht
ZGB	Zivilgesetzbuch
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht und Insolvenzpraxis

Einleitung und Problemstellung

Es ist Bewegung in die Frage gekommen, ob und in welchem Umfang eine Klassifikationsgesellschaft Dritten gegenüber haftet, mit denen keine Vertragsbeziehungen bestehen. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts lehnte das Reichsgericht in seiner *Schoner Industrie*-Entscheidung eine solche Haftung noch deutlich ab.¹ In diesem Fall stellte der Käufer eines 20 Jahre alten Schoners nach der Übergabe des Schiffes fest, dass das Schiff erhebliche Mängel aufwies. Da der Schiffsverkäufer mittlerweile insolvent geworden war, versuchte der Käufer sich an der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas schadlos zu halten. Seiner Auffassung nach hätte diese aufgrund der vorhandenen Mängel die Klasse nicht erteilen dürfen. Das Reichsgericht verneinte eine Haftung der Klassifikationsgesellschaft. Es bestehe kein Anspruch aus § 826 BGB, da die Klassifikationsgesellschaft nicht vorsätzlich gehandelt habe. Auf die Frage, ob eine Haftung aus vertraglichen Ansprüchen hergeleitet werden kann, musste das RG nicht eingehen, da die Klassifikationsgesellschaft seiner Auffassung nach eine Haftung für fahrlässiges Verhalten in ihren Klassifikationsvorschriften wirksam ausgeschlossen hatte.

Das klare Urteil sorgte lange für Ruhe. Seit Anfang der neunziger Jahre kann jedoch eine Häufung von Drittklagen gegen Klassifikationsgesellschaften beobachtet werden. Auch international ist eine Zunahme von Haftungsklagen gegen Klassifikationsgesellschaften zu verzeichnen. Im Ergebnis wurden diese Klagen zumeist, in Deutschland² immer, als unbegründet zurückgewiesen. Im deutschen Schrifttum melden sich jedoch nunmehr Stimmen, die eine weitgehende Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften für fehlerhafte Klassenzertifikate bejahen.³ Die Diskussion über die Haftung von Klassifikations-

¹ RG 4.11.1907, Hanseatische Gerichtszeitung 1908 Nr. 77. Damit bestätigte das RG das Urteil der Vorinstanz, die ebenfalls die Haftung der Klassifikationsgesellschaft verneint hatte, vgl. OLG Hamburg 26.10.1906, Hanseatische Gerichtszeitung 1907 Nr. 15.

² Vgl. für Deutschland nur OLG Hamburg 31.5.1990, TranspR 1990, 345; dazu *Welsch*, TranspR 1991, 230 ff.; BGH 3.3.1998, NJW-RR 1998, 1027 ff.; vorgehend OLG Hamburg 30.11.1994, Az. 5 U 76/94 (n.v.); LG Hamburg 25.11.1993, Az. 327 O 467/92 (n.v.); OLG Hamburg 27.3.2001, Az. unkenntlich gemacht (n.v.); vorgehend LG Hamburg 11.6.1999, Az. 308 o 382/98 (n.v.).

³ *Drobnig*, Tätigkeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften der Bundesrepublik Deutschland, 145 ff.; *Holtappels*, Hansa 2002, 67 ff.; *ders.*, TranspR 2002, 278 ff.

gesellschaften wird jedoch nicht nur in Deutschland, sondern weltweit kontrovers geführt.⁴

Zudem weitet sich auch der Kreis der Anspruchsteller aus. Waren es zunächst Schiffskäufer,⁵ klagten später auch Vertreter der Ladungsinteressen,⁶ Angehörige verstorbener Seeleute,⁷ und nach dem Untergang der *Estonia* auch Angehörige verunglückter Passagiere bzw. die Haftpflichtversicherung des Reeders.⁸ Unlängst hat nun auch ein Staat von einer Klassifikationsgesellschaft Schadensersatz verlangt. Nach dem Untergang der *Prestige* verklagte das Königreich Spanien die amerikanische Klassifikationsgesellschaft ABS vor amerikanischen Gerichten auf Zahlung von 700 Mio. US \$ Schadensersatz für die Beseitigung von Ölschäden.⁹

Die Zunahme der Klagen ist nicht auf eine Zunahme von Schiffsunfällen zurückzuführen. Im Gegenteil, die Zahl der schweren Schiffsunfälle ist rückläufig, obwohl das Durchschnittsalter der Handelsschiffe von über 100 Bruttoregistertonnen von 12,5 Jahre im Jahr 1980 auf 19,5 Jahre im Jahr 2000 angestiegen ist.¹⁰ Die Häufung hat andere Gründe. Zum einen haben andere Schadensverursacher ihre Haftung oftmals wirksam der Höhe nach begrenzt, so dass die Kläger versuchen, den Teil des Schadens, für den sie bei den anderen Schädigern keinen Ersatz erhalten konnten, von der Klassifikationsgesellschaft einzufordern. Zum anderen gilt eine Klassifikationsgesellschaft allgemein als solventer Schuldner. Bei Streitigkeiten anlässlich von Schiffsverkäufen kann oftmals hinzukommen, dass der Verkäufer eine „one ship company“ ist und kaum über die notwendigen Mittel verfügt, um für den Schaden aufzukommen, so dass die Kläger auch hier versuchen, sich bei der Klassifikationsgesellschaft

⁴ Vgl. nur die Beiträge in *Lux, Classification Societies*, 1 ff.; sowie *Krüger*, in: FS Gronfors, 271 ff.; *East*, in: Rose, *Lex Mercatoria*, 129 ff.; *Feehan*, *Tul. Mar. L. J.* 22 (1997), 163 ff.; *Harrison*, *International Maritime Law* 2000, 299 ff.

⁵ Vgl. nur OLG Hamburg 31.5.1990, *TranspR* 1990, 345 ff.; *Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping – The Morning Watch*, [1990] 1 *Lloyd's Rep.* 547 ff. (CA); *Otto Candies v. Nippon Kaija Kyokai Corp.*, 2002 WL 1798767, 2 ff. (E.D.La. 2002); auch in Frankreich sind Klagen anlässlich von Schiffsverkäufen keine Seltenheit, vgl. nur *Boisson*, in: *Lux, Classification Societies*, 1, 21.

⁶ *Marc Rich & Co. AG and others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. and others – The Nicholas H.*, [1995] 3 All ER 307 (HL).

⁷ *Ioannides v. Marika Maritime Corp.*, 928 F.Supp. 374 (S.D.N.Y. 1996).

⁸ Die Versicherer des Reeders bzw. des Charterers hatten jedoch schon in den siebziger Jahren einen Versuch unternommen, bei Klassifikationsgesellschaften Regress zu nehmen. Im Ergebnis blieben diese Klagen jedoch erfolglos. Dazu ausführlich unten, 2. Teil D.

⁹ Vgl. *Trade Winds v. 20.6.2003*, 12 ff. Zuvor hatten allerdings bereits staatliche Einheiten, nämlich französische Departements und Gemeinden, nach dem Untergang der *Amoco Cadiz* die amerikanische Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping auf Schadensersatz verklagt und sich verglichen. Die Klage der Republik Frankreich im Zusammenhang mit diesem Schiffsunfall war aber allein gegen den Reeder gerichtet und nicht gegen die Klassifikationsgesellschaft, vgl. die Zusammenfassung der verschiedenen Klagen nach dem Untergang der *Amoco Cadiz* in: *In the Matter of: Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast in France on March 16, 1978*, 954 F. 2nd 1279, 1289 ff. (7th Cir. 1992).

¹⁰ Zahlen nach *Harrison*, *International Maritime Law* 2000, 299.

schadlos zu halten.¹¹ Gleiches gilt, wenn die Vertragspartner des Geschädigten, sei es der Schiffsverkäufer oder die Werft mittlerweile Insolvenz angemeldet haben.

Es lassen sich drei typische Konstellationen bilden, in denen sich vertragsfremde Dritte mit Schadensersatzforderungen an die Klassifikationsgesellschaft wenden:

Die wohl wichtigste Konstellation ist der Schiffsverkauf. Der Käufer eines mit Mängeln behafteten Schiffes verlangt Schadensersatz, weil die Klassifikationsgesellschaft vor der Durchführung des Schiffsverkaufs dem Verkäufer eine Klassenbestätigung ausgestellt hat, die sie nach Ansicht des Klägers nicht hätte erteilen dürfen. Der Vorwurf besteht darin, dass die Klassifikationsgesellschaft die Einhaltung ihrer eigenen Klassifikationsvorschriften nicht richtig kontrolliert hat.

Zudem sind Klassifikationsgesellschaften nach Schiffsunglücken Klagen von Dritten ausgesetzt. Auch hier wird der Vorwurf erhoben, dass die Klasse nicht hätte erteilt werden dürfen, sei es, weil ein klasserelevanter Mangel übersehen wurde, sei es dass ein Besichtiger sich in der Einschätzung der Behebung klasserelevanter Mängel geirrt hatte.

Denkbar ist auch, dass die Klassifikationsvorschriften einer Klassifikationsgesellschaft selbst fehlerhaft sind, da sie nicht dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen. Ein solcher Vorwurf wurde – soweit ersichtlich – erst einmal vor Gericht erhoben und war nicht entscheidungsrelevant.¹²

In der aktuellen Diskussion fällt auf, dass Aufgaben und Tätigkeiten von Klassifikationsgesellschaften oftmals ungenau beschrieben werden. Zur Beantwortung der relevanten Haftungsfragen ist es daher unumgänglich, zunächst den Hintergrund der privatrechtlichen Tätigkeit einer Klassifikationsgesellschaft überblicksartig zu skizzieren (1. Teil). Nach einem Überblick über die Dritthaftung von Klassifikationsgesellschaften in ausgewählten Rechtsordnungen (2. Teil) werden die in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen (3. Teil) und ausgewählte Probleme des Haftungsumfangs (4. Teil) nach deutschem Recht erörtert. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse rundet die Untersuchung ab (5. Teil).

¹¹ Darauf weist insb. *East*, in: Rose, *Lex Mercatoria*, 129, 133 hin.

¹² Vgl. *Shipping Corporation of India v. American Bureau of Shipping*, 744 F. Supp 447, 448 (S.D.N.Y. 1990).

1. Teil: Klassifikationsgesellschaften im Geflecht der Schifffahrtsindustrie

A. Tätigkeiten von Klassifikationsgesellschaften

Die Gründung von Klassifikationsgesellschaften geht auf die Initiative der englischen Versicherungsindustrie zurück. Sie wollte Schiffe nach dem zu versichernden Risiko kategorisieren. Dieses wird maßgeblich vom baulichen Zustand des Schiffes beeinflusst. Jede Kategorisierung setzt die Entwicklung geeigneter Klassifikationskriterien voraus. Gefragt waren also neutrale Gremien, die sowohl den Interessen der Reeder als auch der Schiffsversicherer und der Allgemeinheit Rechnung trugen.

Im 19. Jahrhundert wurden verschiedene Klassifikationsgesellschaften gegründet, die heute im internationalen Wettbewerb stehen. Die international anerkannten Klassifikationsgesellschaften sind als Vollmitglieder der International Association of Classification Societies (IACS) organisiert. IACS hat einen Erfahrungsaustausch über technische Entwicklungen und auch die Angleichung von Klassifikationsvorschriften und Besichtigungspraktiken zum Ziel. Neben diesen international anerkannten Klassifikationsgesellschaften gibt es eine Reihe weiterer kleinerer Klassifikationsgesellschaften, von deren Arbeit manche sagen, dass sie nicht an die Standards der etablierten Gesellschaften heranreicht.¹³ Diese sind bisweilen in den Billigflaggenländern ansässig und oftmals nach dortigem Recht immun, soweit sie hoheitlich tätig werden.¹⁴

Die Haupttätigkeit von Klassifikationsgesellschaften liegt in der Zertifizierung von Schiffen. Klassifikationsgesellschaften sehen sich dabei als neutrale technische Sachverständigenorganisationen.¹⁵ Sie haben ein System der privat-rechtlich organisierten öffentlichen Sicherheit aufgebaut. Ihre Hauptaufgabe liegt in der Überwachung der allgemeinen Seetüchtigkeit von Schiffen. Sie werden vom Reeder oder einer Werft beauftragt, die Klasse eines Schiffes zu prüfen. Erfüllt das Schiff die Anforderungen der Klassifikationsvorschriften, wird ein Klassenzertifikat erteilt. Dieses Zertifikat garantiert jedoch nicht die Seetüchtigkeit des Schiffes. Für diese ist allein der Reeder verantwortlich.¹⁶ Daneben erstellen Klassifikationsgesellschaften Regeln für den Bau und Be-

¹³ Cane, LMCLQ 1994, 363, 364.

¹⁴ Vgl. nur die Ausführungen zum Recht der Bahamas in *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077 (S.D.N.Y. 1993).

¹⁵ Vgl. nur Abschnitt 1 A der AGB des Germanischen Lloyd sowie die Website von Lloyd's Register: <http://www.lr.org/corporate_information/Index.htm>.

¹⁶ Mandaraka-Sheppard, Modern Admiralty Law, 513.

trieb von Handelsschiffen, beaufsichtigen im Auftrag der Werft den Neubau von Schiffen oder werden aufgrund von Sonderabsprachen als technische Gutachter tätig.

Die Bedeutung der Klassifikationsgesellschaften für die Entwicklung von Schiffssicherheitsstandards ist überragend. Durch jahrzehntelange Forschung und Sammlung empirischer Daten haben die Klassifikationsgesellschaften Standards entwickelt, die sicherstellen, dass Schiffe nach dem derzeitigen Stand der Technik geeignet sind, die ihnen zgedachten Aufgaben langfristig zu erfüllen. Klassifikationsgesellschaften verfügen über große Forschungsabteilungen, die die technischen Vorschriften ständig weiterentwickeln,¹⁷ und werden daher als die inoffiziellen Polizisten der maritimen Welt bezeichnet.¹⁸

Ob ökonomische Erwägungen bei ihrer Tätigkeit überhaupt keine Rolle spielen, kann dahingestellt bleiben. Fest steht, dass sie nicht Hauptzweck des Unternehmens sind. Dies wird durch die Gesellschaftsformen der Klassifikationsgesellschaften bestätigt. Der Germanische Lloyd ist eine AG mit gemeinnützigem Charakter, deren Gewinn nur zu einem sehr geringen Teil an die Aktionäre ausgeschüttet wird und ansonsten hauptsächlich in die wissenschaftliche Forschung investiert wird.¹⁹

B. Wirtschaftlicher Hintergrund der Schiffsklassifikation

Die wirtschaftliche Bedeutung der Klassifikation wird mit der griffigen Formel „ohne Klasse keine Kasse“ umschrieben.²⁰ Praktisch alle Verträge zum Betrieb eines Handelsschiffes verpflichten den Reeder, die Klasse des Schiffes nachzuweisen und oftmals diese auch während der Laufzeit des Vertrages zu erhalten:

- Schiffskäufer verlangen eine Klassenbestätigung zur Abwicklung des Kaufvertrags.²¹
- Die Standardverträge von Zeit- und Reisecharter sehen in der Regel vor, dass der Reeder während der Vertragsdauer die Klasse hält.²² Gleiches gilt für viele standardisierte Fracht- und Mietverträge.

¹⁷ Vgl. als aktuelles Beispiel die Forschungsaktivitäten von Lloyd's Register zur Materialstärke von Lukenabdeckungen, dazu *Andrewartha/Swangard*, 32. J. Mar. L. & Com. (2003), 439, 472 f.

¹⁸ *Miller*, Tul. Mar. L. J. 22 (1997), 75.

¹⁹ *Breitzke*, in: *Lux, Classification Societies*, 59, 60 f.

²⁰ *Drobnig*, Tätigkeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, 91.

²¹ Vgl. Clause 11 II Norwegian Saleform 1993. Dieser Standardvertrag wird von der Norwegian Shipbrokers' Association ausgearbeitet.

²² Vgl. nur Clause 6 des BIMCO-Formularvertrags NYPE 93 (New York Produce Exchange Form).

- Kaskoversicherer staffeln die Prämien nach der Klasse des Schiffes und versichern Schiffe ohne Klasse – wenn überhaupt – nur zu sehr hohen Prämien. Zudem wird gemäß § 58 ADS in der Fassung des § 23.1 der DTV-Kaskoklauseln 1978 (Fassung August 1994) nicht für Schäden haftet, die dadurch verursacht wurden, dass das Schiff ohne die höchste Klasse einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft in See gesandt wurde. Die Regeln der P. & I. Clubs verlangen ebenfalls, dass das Schiff eine bestimmte Klasse besitzt.
- Banken, die das Schiff beleihen, verlangen den Nachweis der Klasse bei Vertragsschluss und vereinbaren als auflösende Bedingung des Kreditvertrages, dass der Reeder das beliehene Schiff jederzeit unter gültiger Klasse zu halten hat.
- Befrachter werden ihre Ladung nur einem Schiff mit höchster Klasse anvertrauen, da sie ansonsten höhere Prämien für die Versicherung der von ihnen beförderten Güter leisten müssen.²³
- Seeleute versuchen, eine höhere Heuer als Risikozuschlag auszuhandeln, wenn sie auf einem Schiff mit niedriger Klasse anheuern.

Das Bestehen der Klasse ist also für den Reeder und andere Beteiligte von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Demgemäß kommt den Klassifikationsgesellschaften eine Schlüsselposition in der Schifffahrtsindustrie zu. Denn der Kreis der Dritten, die mit dem Klassifikationszertifikat auf verschiedene Weise in Berührung kommen, ist sehr groß.

Man kann aber nicht sagen, dass sich die Vertragspartner des Reeders ganz allein auf das von der Klassifikationsgesellschaft ausgestellte Klassenzertifikat verlassen, bevor sie mit dem Reeder in ein Vertragsverhältnis eintreten. Dies gilt insbesondere für Schiffs-kaskoversicherungen, P. & I. Clubs sowie Charterer, die seit geraumer Zeit dazu übergegangen sind, eigene Schiffsbesichtigungen durchzuführen, um sich über den aktuellen Zustand des Schiffes zu informieren.²⁴ Gleiches kann man von den Schiffskäufern sagen, die ebenfalls im Regelfall umfassende Schiffsinspektionen durchführen.²⁵

C. Klasse und Klassifikationsvorschriften

„Klasse“ bezeichnet allgemein ein Klassezeichen, welches eine Klassifikationsgesellschaft einem Schiff nach dem Grad seiner Übereinstimmung mit ihren Klassifikationsvorschriften zuerkennt. Grundlage für die Klassifikation von Schiffen sind die Vorschriften für die Klassifikation und Besichtigungen der Klassifikationsgesellschaft sowie die auf den jeweiligen Schiffstyp bezoge-

²³ Vgl. nur die Klassifikations- und Altersklausel für die Versicherung nach den DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000.

²⁴ *Ulrik*, in: *Lux, Classification Societies*, 37, 41 f.

²⁵ *Breitzke*, in: *Lux, Classification Societies*, 59, 63.

nen Bauvorschriften. Der technische Fortschritt und neuere wissenschaftliche Erkenntnisse führen zu einer laufenden Überarbeitung der Klassifikationsvorschriften.²⁶

Die Klassifikation umfasst den Schiffskörper und die Maschinenanlage einschließlich der elektrischen Einrichtungen. Auf Antrag können bestimmte Einrichtungen, z.B. Kühlanlagen, gesondert klassifiziert werden.²⁷

Nach Abschluss des Klassifikationsverfahrens wird ein Klassenzertifikat erteilt. Da die Liegezeiten von Schiffen sehr kostenträchtig sind, kann die Klassifikationsgesellschaft durch den Schiffsbesichtigter ein vorläufiges Klassifikationszertifikat ausstellen, z.B. wenn der Reeder dem Besichtigter nicht alle notwendigen Dokumente vorlegen kann und die Besichtigung keine sicherheitsrelevanten Mängel ergab. Dieses vorläufige Zertifikat muss von der Hauptverwaltung der Klassifikationsgesellschaft bestätigt werden.

Jedes Klassifikationszertifikat muss nach einiger Zeit erneuert werden (sog. Klassenlauf). Zudem wird in regelmäßigen zeitlichen Abständen kontrolliert, ob das Schiff weiterhin die Klassevoraussetzungen erfüllt (Aufrechterhaltung der Klasse).

Die Klasse erlischt, wenn festgestellt wird, dass Schiffskörper oder Maschinenanlage nicht mehr die Bedingungen erfüllen, welche die Voraussetzung für die Erteilung der Klasse waren, oder wenn sich der Reeder weigert, eine von der Klassifikationsgesellschaft geforderte Nachbesserung innerhalb der festgelegten Frist durchzuführen.²⁸

Wie oben ausgeführt,²⁹ bezwecken die Untersuchungen, die Sicherheit und Einsatzfähigkeit des Schiffes über eine lange Zeit zu gewährleisten. Sie dienen nicht dazu, alle Mängel des Schiffes offen zu legen. Um ein plastisches Beispiel zu nennen: Ältere Schiffe haben oftmals Risse im Rumpf. Zumindest größere Risse stellen für den Fall des Schiffsverkaufs unstrittig einen Mangel i.S.v. § 434 BGB dar. Die Klassifikationsgesellschaft überprüft im Einklang mit ihren Klassifikationsvorschriften jedoch nur, ob diese Risse die Seetauglichkeit des Schiffes gefährden. Dies ist nach dem derzeitigen Stand der Technik nur der Fall, wenn sie eine bestimmte Ausdehnung erreichen oder an besonders sicherheitsrelevanten Teilen des Rumpfs vorgefunden werden. Somit ist die Gesellschaft berechtigt, trotz Vorliegen eines Mangels im Sinne des Kaufrechts ein reines Klassenzertifikat zu erteilen. Hier zeigt sich, dass die Tätigkeit einer Klassifikationsgesellschaft in gewisser Hinsicht der Aufgabe des TÜV gleicht. Einem Kraftfahrzeug älteren Baujahrs kann eine TÜV-Plakette erteilt werden, selbst wenn es an nicht tragenden Teilen Roststellen aufweist, übermäßig viel Benzin verbraucht oder z.B. die Klimaanlage defekt ist –

²⁶ *Simpson*, Hansa 1980, 1726 ff.

²⁷ Vgl. Abschnitt 2 A 2. GL-Klassifikations- und Bauvorschriften I – Schiffstechnik, Teil 0.

²⁸ Vgl. Abschnitt 2 C 4.1. GL-Klassifikations- und Bauvorschriften I – Schiffstechnik, Teil 0.

²⁹ Siehe oben, 1. Teil A.

solange durch diese Mängel die Sicherheit des Kraftfahrzeugs nicht beeinträchtigt wird.

D. Anlass und Umfang von Schiffsbesichtigungen

Die oben angesprochenen Prüfungen werden zum Großteil – aber nicht ausschließlich – mittels Schiffsbesichtigungen durchgeführt. Dazu unterhalten international agierende Klassifikationsgesellschaften ein weltweites Netz von sachverständigen Besichtigern. Man kann vier Überprüfungen unterscheiden:

Die Untersuchungen bei der *Klassenaufnahme*, also vor der erstmaligen Erteilung der Klasse dieser Klassifikationsgesellschaft, sind am aufwändigsten. Der Prüfungszeitraum variiert je nach Schiffsgröße, Schiffstyp und Werft von sechs Monaten bis zu einem Jahr. Die Prüfung schließt das Nachprüfen der Konstruktionszeichnungen und der technischen Berechnungen mit ein,³⁰ und umfasst eine Kontrolle der Funktionsfähigkeit sicherheitsrelevanter Maschinen und Gerätschaften sowie eine Besichtigung des Schiffsrumpfs im Trockendock. Da die Klassifikation eines Neubaus sehr zeitaufwändig ist, vereinbaren viele Reeder mit der Werft, dass die Klassifikationsgesellschaft schon in der Bauphase einbezogen wird, um sicherzustellen, dass das Schiff den Klasseanforderungen genügt.

Daneben gibt es reguläre Überprüfungen an Schiff und Maschine zum *Erhalt der Klasse*, die in den festgelegten Zeitabständen der Klassifikationsvorschriften – in der Regel jährlich – durchgeführt werden.³¹ Die Besichtigung zur Aufrechterhaltung der Klasse ist recht kurz; sie dauert ca. einen Tag.

Die Klasse wird für eine begrenzte Zeit ausgestellt. Nach Ablauf der Gültigkeit des Zertifikats ist eine *Klassenerneuerung* fällig. Diese Prüfung ist weit umfangreicher als die jährlichen Routinekontrollen und dauert – je nach Alter des Schiffes und Umfang der notwendigen Reparaturen – von einer Woche bis zu mehreren Monaten. Bestimmte Teile, z.B. Propeller, werden zudem in Abständen von fünf Jahren in ausgebautem Zustand besichtigt.³²

Weiterhin gibt es *außerplanmäßige Prüfungen* zum Klassenerhalt, die z.B. dann fällig werden, wenn der Reeder der Klassifikationsgesellschaft Mängel oder Schäden an Schiff oder Maschine angezeigt hat. Ihr Umfang variiert nach dem Anlass der Prüfung.

Schließlich können *Besichtigungen aufgrund von Sondervereinbarungen* durchgeführt werden. Der weitaus wichtigste Fall der Prüfung aufgrund von Sondervereinbarungen sind Besichtigungen anlässlich eines Schiffsverkaufs.

³⁰ Vgl. Abschnitt 2 E 1. ff. GL-Klassifikations- und Bauvorschriften I – Schiffstechnik, Teil 0.

³¹ Vgl. Abschnitt 3 B 1.1. GL-Klassifikations- und Bauvorschriften I – Schiffstechnik, Teil 0.

³² Vgl. Abschnitt 3 B 1.4. GL-Klassifikations- und Bauvorschriften I – Schiffstechnik, Teil 0.

Der Reeder gibt bei der Klassifikationsgesellschaft eine Klassenbestätigung in Auftrag. Dieses Zertifikat benötigt er, um seine Pflichten aus dem Kaufvertrag zu erfüllen. Das Standardvertragsformular bei Schiffsverkäufen ist die Norwegian Saleform 1993. Gem. Clause 11 II Norwegian Saleform muss der Verkäufer das Schiff in einem vollumfänglich klassegemäßen Zustand liefern. Diese Klausel lautet:

“[...]The vessel shall be delivered with her class maintained without condition/ recommendation free of average damage affecting the vessel’s class [...]”

Gemäß Clause 8 c) Norwegian Saleform hat der Reeder dem Käufer eine Klassenbestätigung zukommen zu lassen, die nicht älter als 72 Stunden sein darf. Nur wenn die Besichtigung ergibt, dass sich das verkaufte Schiff in einem klassegemäßen Zustand ohne Einschränkungen befindet, ist der Käufer zur Abnahme verpflichtet und muss den Kaufpreis entrichten. Die Klassenbestätigung kann auch nach Aktenlage ergehen. Dies wird auf dem Zertifikat durch den Zusatz „according to our data files“ vermerkt. Zu einer Schiffsbesichtigung kommt es nur, wenn die Klassifikationsgesellschaft vom Reeder über Mängel informiert wurde. Diese Besichtigung ist kurz und beschränkt sich auf die Prüfung der angezeigten Mängel. Sie dauert ca. einen Tag. Stellt der Besichtigter klassenbeeinträchtigende Mängel fest, so verfügt er deren Beseitigung. Sind die Reparaturen ausgeführt, stellt die Klassifikationsgesellschaft ein reines Klassenzertifikat aus.

Clause 11 der Norwegian Saleform dient der Streitvermeidung zwischen den Parteien des Kaufvertrages. Die Klassifikationsgesellschaft bestimmt die Frage der Klassengemäßheit mit bindender Wirkung für beide Parteien.³³

Angesichts des Wertes von Schiffen und deren technischer Komplexität sind divergierende Einschätzungen des Schiffszustands zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs und daraus resultierende Streitigkeiten zwischen Schiffskäufer und Schiffsverkäufer eher die Regel denn die Ausnahme. In der Praxis kann kaum ein Verkauf ohne Differenzen über den Zustand des Schiffs abgewickelt werden.³⁴

Bisweilen wird vertreten, dass die Norwegian Saleform dem Käufer nur eine sehr oberflächliche Möglichkeit der Prüfung einräumt.³⁵

In der Tat bestimmt die häufig gewählte Clause 4 b) Norwegian Saleform, dass der Käufer das Recht hat, eine sog. *afloat inspection* durchzuführen. Damit muss er sich aber nicht begnügen. Wenn er weitergehende Prüfungen durchführen möchte, kann er gemäß Clause 6 b) Norwegian Salesform eine Besichtigung der unter Wasser liegenden Teile des Schiffes durch Taucher durchführen lassen oder gemäß Clause 6 a) Norwegian Salesform mit dem Verkäufer verein-

³³ Breitzke, Norwegian Saleform, 196 f.

³⁴ Drobniq, Tätigkeit und Haftung von Klassifikationsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, 108.

³⁵ Drobniq, a.a.O., 108.

Verzeichnis der zitierten Entscheidungen

A. Australien

Natcraft Pty & Anor v. Det Norske Veritas & Anor, [2001] QSC 348 abrufbar unter <<http://www.courts.qld.gov.au>>

B. Deutschland

RG 4.11.1907, Hanseatische Gerichtszeitung 1908 Nr. 77

BGH 29.10.1952, BGHZ 7, 371

BGH 3.3.1956, NJW 1956, 1065

BGH 29.9.1960, BGHZ 33, 216

BGH 17.10.1967, MDR 1968, 139

BGH 29.1.1968, BGHZ 49, 356

BGH 26.11.1968, BGHZ 51, 91

BGH 7.7.1970, NJW 1970, 1963

BGH 15.6.1971, BGHZ 56, 269

BGH 11.1.1973, NJW 1973, 458

BGH 7.3.1974, BGHZ 62, 204

BGH 28.1.1976, BGHZ 66, 51

BGH 15.2.1978, BGHZ 70, 327

BGH 24.4.1978, BGHZ 71, 284

BGH 22.5.1980, BGHZ 77, 172

BGH 2.7.1981, NJW 1982, 988

BGH 22.10.1981, BGHZ 82, 100

BGH 4.7.1983, BGHZ 88, 67

BGH 27.6.1984, VersR 1984, 891

BGH 17.9.1985, NJW 1986, 180

BGH 26.11.1986, NJW 1987, 1757

BGH 3.3.1988, NJW 1988, 1785

BGH 21.3.1988 NJW 1988, 1789

BGH 11.10.1988, NJW 1989, 1029

BGH 18.10.1989, WM 1989, 1890

BGH 5.12.1989, BGHZ 109, 297

BGH 3.2.1990, NJW-RR 1990, 726

BGH 17.5.1990, NJW 1991, 32

BGH 31.5.1990, BGHZ 111, 314

- BGH 25.6.1992, NJW 1992, 2629
 BGH 11.11.1992, NJW 1993, 335
 BGH 15.12.1992, NJW 1993, 655
 BGH 10.11.1994, BGHZ 127, 378
 BGH 2.7.1996, BGHZ 133, 168
 BGH 13.11.1997, NJW 1998, 1059
 BGH 13.11.1997, WM 1998, 440
 BGH 3.3.1998, NJW-RR 1998, 1027
 BGH 2.4.1998, BGHZ 138, 257
 BGH 14.6.2000, NJW 2000, 2896
- OLG Hamburg 26.10.1906, Hanseatische Gerichtszeitung 1907 Nr. 15
 OLG Stuttgart 22.4.1988, NJW-RR 1988, 1082
 OLG Hamburg 31.5.1990, TranspR 1990, 345
 OLG Hamburg 30.11.1994, Az. 5 U 76/94 (n.v.)
 OLG Hamburg 28.4.2000, WM 2001, 299
 OLG Karlsruhe 26.10.2000, NZG 2001, 234
 OLG Hamburg 27.3.2001, [Az. unkenntlich gemacht] (n.v.)
 OLG Düsseldorf 16.4.2002, NJW-RR 2002, 1709
- LG Hamburg 25.11.1993, Az. 327 O 467/92 (n.v.)
 LG Hamburg 11.6.1999, Az. 308 o 382/98 (n.v.)

C. England

- Marc Rich & Co. AG and others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. and others – The Nicholas H*, [1995] 3 All ER 307 (HL)
- Marc Rich & Co. AG and others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd and others*, [1994] 3 All ER 686 (CA)
- Marc Rich & Co. AG and others v. Bishop Rock Marine Co. Ltd., Bethmarine Co. Ltd. and Nippon Kaiji Kyokai*, [1992] 2 Lloyd's L. Rep. 481 (QBD)
- Mariola Marine Corporation v. Lloyd's Register of Shipping – The Morning Watch*, [1990] 1 Lloyd's Rep. 547 (QBD)
- Perrett v. Collins and others*, [1998] 2 Lloyd's Rep. 255 (CA)
- Reeman v. Department of Transport*, [1997] 2 Lloyd's Rep. 648 (CA)

D. Frankreich

- Cour de Cassation (Ch. crim.) 30.5.1980, DMF 1981, 146
 Cour de cassation (Ch. crim.) 20.3.2001, DMF 2002, 14
- Cour d'appel de Tunis 23.2.1955, DMF 1956, 87
 Cour d'appel de Paris 12.12.1968, DMF 1969, 223
 Cour d'appel de Douai 6.7.1978, DMF 1981, 153
 Cour d'appel de Versailles 21.3.1996, DMF 1996, 731
 Cour d'appel de Paris 29.1.2002, Nr. 2000/7557 abrufbar unter <http://www.legifrance.gouv.fr>

E. Neuseeland

The Attorney-General v. Wright & ORS (The Nivanga), [2003] 2 NZLR 160 (CA)

F. USA

Carbotrade v. Bureau Veritas, 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995) – *Carbotrade I*

Carbotrade v. Bureau Veritas, 99 F. 3d 86 (2nd Cir. 1996) – *Carbotrade II*

Carbotrade v. Bureau Veritas, 1999 WL 714126, no. 92 Civ. 1459 JKG (S.D.N.Y. 1999) – *Carbotrade III*

Carbotrade v. Bureau Veritas, 216 F. 3d 1071 (2nd Cir. 2000) – *Carbotrade IV*

Cargill v. Bureau Veritas, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995)

Complaint of Tecomar S.A., 765 F. Supp. 1150 (S.D.N.Y. 1991)

Continental Ins. Co. v. Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd. and American Bureau of Shipping, 707 F. Supp. 123 (S.D.N.Y. 1988)

Great American Insurance Company et al. v. Bureau Veritas, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) – *Tradeways (II) I*

Great American Insurance Company et al. v. Bureau Veritas, 478 F. 2d 235 (2nd Cir. 1973) – *Tradeways (II) II*

Greycas v. Proud, 826 F. 2d 1560, 1563 (7th Cir. 1987)

Gulf Tampa Drydock v. Germanischer Lloyd, 634 F. 2d 847 (5th Cir. 1981)

Hellenic Lines Ltd. v. Rhoditis, 398 US 306 (1970)

In the Matter of: Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast in France on March 16, 1978, 954 F. 2d 1279, 1289 (7th Cir. 1992)

Ioannides et al. v. Marika Maritime Corp. et al., 928 F. Supp. 374 (S.D.N.Y. 1996)

Lauritzen v. Larsen, 345 US 571 (1953)

Otto Candies v. Nippon Kaija Kyokai, 2002 WL 1798767, 1 (E.D.La. 2002)

Psarianos v. Standard Marine Ltd. et al., 728 F. Supp. 438 (E.D.Tex. 1989)

Psarianos v. Standard Marine Ltd. et al., 12 F. 3d 461 (5th Cir. 1994)

Romero v. International Terminal Operating Co., 358 US 354 (1959)

Sealord Marine Co. v. American Bureau of Shipping, 220 F. Supp 2d 260 (S.D.N.Y. 2002)

Shipping Corporation of India v. American Bureau of Shipping, 744 F. Supp 447 (S.D.N.Y. 1990)

Somarelf v. American Bureau of Shipping, 720 F. Supp. 441 (D.N.J. 1989)

Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. v. Bureau Veritas, 380 F. Supp. 482 (E.D.La. 1973)

Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping, 7 F.3d 1077 (S.D.N.Y. 1993)

Sachverzeichnis

afloat inspection 10

AGB-Kontrolle

- Ausschluss leichter Fahrlässigkeit 72
- Ausschluss von Kardinalpflichten s. Kardinalpflicht
- Ausschluss wesentlicher Vertragspflichten s. Kardinalpflicht
- Begrenzung auf Nachbesserung 72, 76
- Haftungshöchstsummen 76

American Bureau of Shipping 3, 21 ff.

Amoco Cadiz-Unglück 2

Auskunftsvertrag

- konkludent abgeschlossener 34 ff., 76
- Zertifikat als Willenserklärung 35

Baumaterialzertifizierung s. Zertifizierung

Beförderer 43, 58 f., 77

Befrachter 7, 14, 42 ff., 55 ff., 65

Berufshaftung s. Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte

Besichtigung von Schiffen

- allgemein 9 ff., 15 ff., 22 ff., 27 f., 34
- aufgrund Sondervereinbarungen 9
- außerplanmäßige Besichtigungen 9, 13 ff.
- Besichtigungspraktiken 1 ff.
- periodische Besichtigungen 9 f., 36, 51
- Umfang der Besichtigung 9

Bureau Veritas 21 ff.

Cap-de-la-Hague-Entscheidung 26 ff.

Carbotrade-Fälle (*Star of Alexandria*) 21 ff.

caveat emptor 52

certificat de navigabilité 27

Charterer 14, 21 ff., 43, 81

culpa in contrahendo 60 ff., 84

Deliktsrecht

- australisches 18 ff.
- deutsches 63 ff.
- englisches 13 ff.
- französisches 26 ff.
- neuseeländisches 17 ff.
- US-amerikanisches 21 ff.

Det Norske Veritas 18 ff.

Dienstleistungen s. Haftung für fehlerhafte Dienstleistungen

Druckwerke s. Haftung für fehlerhafte Druckwerke

Eigenhaftung des Verhandlungsgehilfen 62 ff.

Elodi II-Entscheidung 28

Energo-Entscheidung 27

Estonia, Untergang der 2

Expertenhaftung s. Haftung des Experten

Flugzeugzertifizierung 16 ff.

forum non conveniencie-Doktrin 21

Freizeichnungsklausel s. Haftungsbeschränkung

Garantievertrag s. Auskunftsvertrag

Germanischer Lloyd 6 ff., 72 ff.

Geschäftsherr 67

Gesundheitsschaden s. Körperschaden

Haager-Regeln 14, 42

Haag-Visby Regeln 14, 43

Haftung

- des Experten 31 ff.
- des Sachwalters 62 ff.
- des TÜV 33, 45 ff., 53
- des Wirtschaftsprüfers 33, 38 ff.
- für fehlerhafte Dienstleistungen 66
- für fehlerhafte Druckwerke s. Produkthaftung
- für fehlerhafte Produkte s. Produkthaftung
- für in Anspruch genommenes Vertrauen 17, 20, 25 ff., 40 ff., 60 ff.
- für Rat und Auskunft 31 ff.
- für reine Vermögensschäden s. Vermögensschäden
- für Verrichtungsgehilfen 63 ff.

Haftungsbeschränkung

- bei derivativ erworbenen Ansprüchen 78 f.
- Haftungshöchstsummen 76 ff.
- im Seerecht 42 ff., 71 ff.

- stillschweigende Abbedingung 80 f.
- Treuwidrigkeit 80 f.
- vertraglich vereinbarte 71 ff.
- Wirkung gegenüber Dritten 78 ff.
- Haftungsausschluss
 - für leichte Fahrlässigkeit 73 ff.
 - für Körper- und Gesundheitsschäden 73 ff.
 - für wesentliche Vertragspflichten s. Kardinalpflicht
 - für Kardinalpflichten s. Kardinalpflichten
- Haftung von Klassifikationsgesellschaften
 - amerikanisches Recht 21 ff.
 - australisches Recht 18 ff.
 - englisches Recht 13 ff.
 - griechisches Recht 21 f.
 - neuseeländisches Recht 17 ff.
 - französisches Recht 26 ff.
 - deutsches Recht 31 ff.
 - gegenüber Befrachtern 55
 - gegenüber Ladungsversicherern 57
 - gegenüber Passagieren 57
 - gegenüber Schiffskaskoversicherern 53
 - gegenüber Schiffskäufern 47 ff.
 - gegenüber Seeleuten 57
 - gegenüber Spediteuren 55
 - gegenüber Vertragspartnern 47 ff.
- Hamburger Regeln 42, 56, 77
- Havarie 53 f.
- IACS 5, 67
- Insolvenz
 - des Schiffverkäufers 1, 49
 - der Werft s. Werft
- Inspektionspflicht der Klassifikationsgesellschaft 9 ff., 40
- Kardinalpflicht 73 ff., 82, 85
- Kaskoversicherer siehe Haftung von Klassifikationsgesellschaften
- Körperschaden/körperliche Integrität 16 f., 29, 44, 47, 57
- Klasse
 - Begriff 6, 7
 - Erhalt der 8 ff.
 - Erlöschen der 8
 - Erneuerung der 9
 - Klassenaufnahme 9, 51, 53, 67
- Klassenbestätigung
 - nach Aktenlage 10, 51
 - nach Besichtigung s. Schiffsbesichtigung
- Klassenzertifikat
 - Informationsgehalt 35
 - Inhalt 5
 - reines 8, 10
 - Umfang der Prüfung 8
 - vorläufiges 8
- Klassenlauf 8
- Klassifikationsgesellschaften
 - als *non-profit making entities* 15, 45
 - Geschichte der 5 ff.
 - Tätigkeiten 5 ff.
- Klassifikationsvertrag
 - Auslegung 45 ff.
 - Inhalt 36 ff.
 - Parteien 36 ff.
 - Schlechterfüllung 48 ff.
 - Zeitpunkt des Abschlusses 54
- Klassifikationsvorschriften
 - als Schutzgesetze 63
 - Begriff 7 ff.
- Ladungsinteressenten 55
- Londoner Übereinkommen über Haftungsbeschränkungen 43, 58, 60
- Mangel s.a. Sachmängelgewährleistung
 - am Schiff 8, 11, 20, 52
 - klassenbeeinträchtigender 3, 52 ff., 70, 83 f.,
- Marika-Entscheidung 21
- Materialzertifizierung s. Zertifizierung
- Mitverschulden
 - des Geschädigten 69
 - des Vertragspartners 69 ff.
- Morning Watch-Entscheidung 20
- negligence, tort of*
 - *duty of care* 13 ff.
 - *foreseeability of damage* 13
 - *proximity* 13, 18
 - *pure economic loss* 24
 - *vulnerability* 20
- negligence, tort of*
 - australisches Recht 18 ff.
 - englisches Recht 13 ff.
 - neuseeländisches Recht 17 f.
 - US-amerikanisches Recht 21 ff.
- Negligent misrepresentation, tort of* 22, 25 f.
- Nicholas H-Entscheidung 13 ff., 17 f., 20, 41

- Nippon Kaiji Kyokai 13 ff.
- Norwegian Saleform
- Begriff 10
 - *clause* 4, 10
 - *clause* 6, 10 f.
 - *clause* 8, 10 f.
 - *clause* 11, 48
- ökonomische Analyse der Haftung 54 ff.
- Ölhaftungsübereinkommen 44
- Ölschäden 2, 44
- Organisationsmängel 67
- Organmitglieder 77
- P. & I.-Club 7, 43
- Prestige*-Unglück 2
- Produkthaftung
- für falsche Zertifikate 64 ff.
 - für Druckwerke 65 f.
 - für Materialzertifizierung 64 ff.
- Prospekthaftung 60 ff.
- Reeder
- Pflichten des beim Schiffverkauf 10
 - Verantwortlicher für Seetüchtigkeit 4
 - Vertragspartner der Klassifikationsgesellschaft 6
- Registro Italiano Navale (RINA) 27
- Sachmängelgewährleistung
- Ansprüche 52
 - Ausschluss 27, 49, 52
- Sachwalterhaftung s. Haftung
- Schadensersatz
- Ansprüche des Schiffskäufers 48 ff.
 - wegen Pflichtverletzung 48 ff.
 - statt der Leistung 48 ff.
- Schoner Industrie*-Entscheidung 1
- Schiffahrtsindustrie
- Beteiligte der 6 ff.
 - Besonderheiten der Haftungsregeln 42 ff.
- Schiffsbesichtiger
- als Verrichtungsgehilfe 63
 - Auskünfte des 34 ff.
 - Erteilung eines vorläufigen Klassenzertifikats durch den 8
- Schiffsbesichtigung
- *on hire*-Besichtigung 23
 - Umfang der 9 ff., 47 ff.
 - vorläufiges Klassenzertifikat 8
- Schiffskaskoversicherer s. Haftung von Klassifikationsgesellschaften
- Schiffskäufer
- Ausschluss der Sachmängelgewährleistung 27, 49, 52
 - Ansprüche der 52
 - Kaufvertrag s. Norwegian Salesform
- Schiffskörper 8
- Schiffssicherheit 31, 45
- Schiffsverkauf
- Abwicklung 9 ff.
 - Funktion der Klassifikationsgesellschaft s. Klassifikationsgesellschaften
 - s.a. Sachmängelgewährleistung
 - Kaufvertrag s. Norwegian Saleform
- Schiffsverkäufer
- Insolvenz des 1, 3
 - Pflichten des 10
- Schutzpflicht
- vertragliche 37 ff.
 - deliktische s. Verkehrspflicht
- Seetüchtigkeit des Schiffs 5 f., 23, 56, 74 f., 77
- SOLAS-Übereinkommen 39 f., 40, 57, 63
- Sundance Cruises*-Entscheidung 25
- Sundancer Australia*-Fall 18
- Tradeways II*-Entscheidung 23 ff.
- Transportvertrag 42
- Trockendock 9, 11, 14, 27
- Tonnagezertifikat 26
- Typenzertifikat 19, 64
- Verfrachter s. Befrachter
- Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte
- Abgrenzung zur deliktischen Haftung 37 ff.
 - Berufshaftung 32, 38, 70
 - Rechtsgrundlage 37
 - Schutzbereich 37
- Verkaufsprospekt s. Prospekthaftung
- Verkehrspflichten 67
- Vermögensschaden
- Ausschluss der Haftung für reine 45 ff.
 - australisches Recht 18
 - US-amerikanisches Recht 24
- vorläufiges Klassenzertifikat s. Klassenzertifikat
- vorsätzlich sittenwidrige Schädigung 63 ff.

Werft

- Insolvenz der 3
- Vertragspartner der Klassifikationsgesellschaft 5
- Werftvertrag 54 f., 75

Zertifikat

- nach Aktenlage s. Klassenzertifikat
- über Tonnage s. Tonnagezertifikat

- vorläufiges s. Klassenzertifikat

Zertifizierung

- von Baumaterial 64
- von Baureihen s. Typenzertifikat
- von Schiffen s. Klassenzertifikat
- von Schiffstypen s. Typenzertifikat

Zertifizierungsgesellschaft s. Flugzeugzertifizierung