



ARTICLE – TRANSPORT, SHIPPING

CASUALTIES IN SHIPPING: WHEN NO ONE IS TO BLAME – BUT SOMEONE PAYS

This article explains why transport companies can be burdened with substantial (regulatory) costs in major casualty cases, even if they are not at fault. Based on the Federal Court of Justice (BGH) ruling of 10 July 2014 (III ZR 441/13) and a real-world case from port logistics, the article explains when recourse against other parties involved in the transport is ruled out and the significance of state-level regulations. The article highlights liability risks and provides practical guidance on cost avoidance and allocation.

Introduction

Largely overlooked by the transport industry, with its recurring major claims, a ruling by the Federal Court of Justice (BGH) was issued in 2014 (ruling of 10 July 2014 – III ZR 441/13), the implications of which for transport law are only apparent to the trained

eye at second glance. What had happened? A farmer had taken his tractor to a workshop for repairs. Once the repairs were complete, a workshop employee took the tractor for a test drive – and left a 2.5km-long oil spill. The cause was a defective oil pipe that was undetectable to all involved. The affected local authority enforced the fire service's clean-up costs against the workshop by means of a cost notice – which, in turn, despite the farmer bearing no fault, sought to pass these costs on to the latter. Rightly so, as the Federal Court of Justice ruled: in the present case, the parties were liable despite the absence of fault and in the complete absence of any contractual or quasi-contractual basis for a claim, they were nevertheless jointly and severally liable and, in principle, in proportion to their respective shares – whereby the Federal Court of Justice

(BGH) in this case held the farmer, as the vehicle owner, fully responsible for the costs.

How can this be? And why is this significant (not only) for the transport industry? A case that actually occurred in the authors' practice illustrates the relevance of the judgment in question: Flottenkontor AG chartered a push barge to Kies & Co. GmbH, which used it to transport bulk cargo it owned. For manoeuvring, it regularly engaged SchubTeam GmbH and its pusher vessel. Due to sudden and unforeseeable cavitation, one fateful evening in the Port of Hamburg the push barge sank to the bottom of the harbour basin along with a consignment of gravel and broke apart. Prior to this, SchubTeam GmbH had moored the loaded barge alongside a pier designated for that purpose. None of the parties involved

could be accused of culpable conduct, and so none of them felt responsible for the sinking.

Eventually, the Hamburg authorities stepped in and subsequently spent €1.2 million to salvage the cargo and the barge. To recover these costs, the authorities issued a full-amount fee notice to Flottenkontor AG. The company reacted with outrage, as, from its point of view, it had the least to do with the accident. After going through all the administrative courts, its appeal against the notice was ultimately dismissed: Flottenkontor AG was liable to the state for the full amount and had to pay. This is because, as the owner of the barge, Flottenkontor AG is a so-called 'disturber of the status quo' under Section 9 of the Hamburg Act on the Protection of Public Safety and Order (HmbSOG). Under this provision, it is obliged, irrespective of fault, to prevent disturbances to public safety and order caused by its push barge. Lying on the bed of the Elbe, a push barge poses a danger to the environment and the ease of shipping traffic. Admittedly, the same applies to Kies & Co. GmbH with regard to its cargo – which also lies on the harbour floor – and SchubTeam GmbH was also, in principle, liable under public law for the barge as a party causing a disturbance, as it had brought it into the harbour and exercised actual control over it (Sections 8 and 9 HmbSOG). However, even where various parties have contributed in a similar manner to a threat to public safety and order, the authorities are not obliged to hold the individual parties liable in equal shares. Rather, authorities can and

may, in principle, exercise their discretion to hold the party responsible for the disturbance liable for remedying the disturbance or bearing the costs from whom they expect the most effective prevention of danger; this can and often will be the party responsible who is the most 'accessible' or solvent to the authority (see also below).

Cases such as the practical example described here are – as every practitioner is likely aware – not as unusual as they sound: Regularly, (extreme) weather events, natural phenomena or the actions of (unknown) third parties, who cannot subsequently be held to account, result in the owners of transport vehicles and their cargo becoming a public safety hazard through no fault of their own, for example through fires, leaking hazardous substances, traffic obstructions and so on. Anyone who, as the owner of a vehicle, is then unaware of their rights can quickly find themselves left to bear the costs alone. Let us illustrate this with a practical example:

I. No contractual or quasi-contractual claims

Flottenkontor AG has no contractual claims against Kies & Co. GmbH. Although Flottenkontor AG is contractually bound to it, neither it nor its vicarious agents can be blamed for any fault. Claims under Section 554 of the German Commercial Code (HGB) for the return of the barge in the same condition as at the time of handover do not assist Flottenkontor AG with regard to the costs of salvage, but relate solely to the condition of the barge.

A claim for liability for cargo in one's custody subject to sections 425 HGB or 498 HGB is also ruled out for Flottenkontor AG. It is a shipowner and is not a party to the contract of carriage between Kies & Co. GmbH and SchubTeam GmbH. Nor does a claim for salvage remuneration exist, established as *lex specialis* in shipping, for example under Section 93 of the German Inland Waterway Act (BinSchG) or § 574 HGB, as Flottenkontor AG did not carry out the salvage itself. Even if it did, according to the prevailing view, the provisions on salvage remuneration apply only if the residual value of the ship and cargo exceeds the costs of the salvage¹ – this will rarely be the case in comparable situations, particularly where there are environmental hazards; this is also the case here. Claims under the provisions of §§ 588 et seq. HGB concerning general average are ultimately not applicable either, as the barge and its cargo can no longer be saved 'from a common peril'.

Transport operators with sound legal advice might then consider invoking the claims for reimbursement of expenses arising from so-called *Geschäftsführung ohne Auftrag* (management of third-party affairs without mandate) (§§ 677, 683 BGB), which are little known outside the legal community. These provisions provide for a claim for reimbursement of expenses if Flottenkontor AG had acted (also) in the interests of another party when paying the fee notice. However, established case law clearly rejects this: Flottenkontor AG did not act in the interests of a third party by paying the fee notice, as a fee notice imposes

an obligation exclusively on the person addressed in the notice – namely Flottenkontor AG.²

In the absence of a breach of duty, there are also no tortious claims. Finally, claims for unjust enrichment are also ruled out: if the authority has duly required a third party to pay, another party – who has not received a fee notice – does not exempt them from a duty to pay; there is no enrichment of the other parties involved.

II. Civil law joint and several settlement

In the aforementioned judgment of the Federal Court of Justice, the workshop, against the backdrop of this legal framework, ultimately resorted to a last-ditch argument: joint and several liability. The law generally provides for a claim for compensation by a performing debtor where several persons are obliged to perform a service and only one of the debtors fulfils this obligation (§ 426 BGB). This debtor is generally entitled to seek (partial) recourse from the other jointly liable debtors. In this way, the law ensures that the performing debtor does not remain the sole bearer of the costs, but that a fair distribution of liability takes place among the parties involved.

The fundamental prerequisite for such compensation between several debtors is, first and foremost, that they are all independently liable to the creditor (in this case, the State) in respect of the same set of facts, without necessarily being bound by the same liability provisions. In our case, the shipowner, the master and the cargo interests are all to be treated under public law

as ‘disturbers’ of public safety and order (see above). Following the sinking, all parties involved were in principle obliged to remedy the disturbance; they all contributed to the cause of the accident within the meaning of public law. In principle, the authority could have held any one of these three disturbers solely liable for remedying the disturbance or bearing the costs without thereby acting in an erroneous exercise of discretion, i.e. unlawfully.

However, a joint and several liability within the meaning of § 426 BGB is not automatically applicable in the case of a public-law payment obligation arising from a fee notice. This would require the ‘equivalence’ of the obligations³: The different grounds for liability must exist on an equal footing, so that none of the respective purposes of performance of one obligation is subsidiary or subordinate to that of the other. This is lacking in the case of an administrative order: if a party causing the disturbance is held liable, they are primarily liable for public safety. Other liable parties – apart from the party held liable – are only subsidiarily liable in relation to that party. The Federal Court of Justice (BGH) expressly states in its established case law: There is no general principle of public law requiring a balancing of liability between several parties in the sense of regulatory law.⁴ The tortfeasor paying a fee notice is thus left empty-handed – they are, in principle, simply out of luck that they were apparently the most accessible tortfeasor for the authorities.

Case law has also rejected an analo-

gous application of § 426 BGB to situations in which the state seeks recourse against those causing a disturbance. There is no comparable balance of interests. The legal relationships between those who disturb public safety and order and the police and public order authorities, and the relationships between joint and several debtors under civil law, are not comparable.⁵ The authority cannot – as is characteristic of joint and several liability – at will hold one party or the other liable for the fulfilment of its obligations. Rather, within the scope of its discretionary powers, it is required to pursue the most effective means of averting danger. This means that, in principle, regardless of fault, it may select the person causing the disturbance who is best placed to remedy the existing disturbance of public safety and order – or indeed to settle the costs. Once it has made this discretionary decision, it primarily holds the relevant disturber liable – the necessary equivalence of liability between several disturbers is still lacking.⁶

III. Joint and several liability under public law

After all, there is no general, codified administrative law claim for compensation by the party held liable against other parties causing the disturbance, nor is there a claim for compensation based on analogous execution of the law.⁷ Flottenkontor AG therefore ran the risk of being left to bear the costs incurred. In Hamburg at least, however, it has a potential lifeline at its disposal:

The administrative provisions under state law provide that a majority of

the parties causing the disturbance are jointly and severally liable to the authorities. Using the instruments of administrative enforcement and direct execution, authorities may in this context take over tasks that are not performed, not sufficiently performed or not performed in a timely manner by the parties causing the disturbance. For actions pursuant to the Hamburg Administrative Enforcement Act (HmbVwVG), costs (fees and expenses) may then be recovered from the person liable, Section 39(1), (2) HmbVwVG. This cost provision is in turn governed by the Hamburg Fees Act (HmbGebG), § 39(1) sentence 2 HmbVwVG. Under § 9(7) HmbGebG, persons who are jointly and severally liable for the payment of the same fee are expressly liable on a joint and several basis.⁸ The relevant police and public order law in Hamburg thus contains provisions on compensation between several offenders. Only a claim for compensation codified in this way, as the Federal Court of Justice expressly states, grants a disturber already obliged by an authority to act or pay a right to compensation against other disturbers.⁹

Just like the workshop in the Federal Court of Justice (BGH) case in question – where it was only the BGH, after two lower courts, that realised a similar compensation provision existed in the applicable Lower Saxony's Fire Safety Act – Flottenkontor AG also found a silver lining in its misfortune: Hamburg's administrative laws stipulate that, in a case such as this, all parties responsible for the disturbance are jointly and severally liable for the costs incurred. In any event, Flottenkontor AG was

able to seek recourse, at least in part, against both SchubTeam GmbH and Kies & Co. GmbH.

Practical note: Administrative proceedings, such as those previously conducted by Flottenkontor AG, can take many years. In administrative proceedings, there is no equivalent to the civil procedural notice of third-party joinder, which could suspend the limitation period against parties liable for recourse by involving the other parties responsible for the disturbance in the proceedings; the frequently invoked joinder under Section 65 of the Administrative Court Rules (VwGO) does not have this effect according to established case law. If Flottenkontor AG therefore does not take any measures in the meantime to suspend the limitation period, such as agreeing to waive the defence of limitation or bringing an action for a declaratory judgment, it will be left to bear the full cost of its damages.

IV. Federal pitfalls

However, this outcome is by no means a foregone conclusion. Whilst joint and several liability is provided for in most federal states – this is, however, subject to specific conditions and is not necessarily generally applicable. Identifying the relevant provision and determining its applicability to the individual facts of the case is not particularly straightforward or trivial due to the considerable number of references to and from federal state acts on e.g. police, fire service or administrative enforcement into the

applicable laws on fees and costs and municipal regulations. This is particularly true for legal advisers who otherwise deal primarily with civil law matters – and applies not only to legal advisers, but also to civil judges. Experience shows that civil courts are not particularly well-versed with respect to administrative law – in the Federal Court of Justice case discussed, it took two instances before the courts identified the relevant provision in the depths of Lower Saxony's administrative law and applied it correctly.

If no such relevant provision exists in the state law regulations, the imposition of costs on the disturbing party in question can often appear arbitrary and unfair. This is because the authorities need only be guided by the limits of reasonableness when selecting the offending party.¹⁰ Even through no fault of their own, a person causing a disturbance (or contributing to a situation) may receive a fee notice which they must pay, only to be left to bear the costs themselves due to the lack of recourse (see above).

Practical note: Anyone involved in an incident affecting public safety and/or order should therefore ascertain whether the relevant state law provides for joint and several liability for the parties involved – and may then, under certain circumstances, initially hope not to be held liable by the authorities as the primary party responsible – or they may decide to take action as described below.

V. Appropriate handling of one's own threat to public safety and order

An alternative way of avoiding becoming the sole party liable for costs is available to those particularly willing to take action. If the authorities do not take any proactive measures in the first place because a party causing the disturbance has pre-empted them, they will issue neither an onerous administrative act nor a notice of charges. Had Flottenkontor AG, for example, salvaged the push barges and cargo on its own initiative, it would, on the one hand, have had full control over costs, would not have faced any enforceable administrative acts, and would also have established its own claim for compensation. This is due to the following: prior to the issuance of an administrative act, or rather: prior to the authority exercising its discretion regarding the selection of the party it wished to hold liable, Flottenkontor AG, Kies & Co GmbH and SchubTeam GmbH were all equally liable parties. They had all contributed (through no fault of their own) to the endangerment of public safety and order; they could all have been selected and called upon to remedy the disturbance. If one of the parties causing the disturbance then acts on behalf of the other parties equally liable¹¹, it bears not only its own liability but also acts on behalf of the other disturbers.¹² The acting party would then already have a civil law claim arising from *Geschäftsführung ohne Auftrag* against the other disturbers, even though pecuniarily reduced in relation to its own contribution to the disturbance (§ 421, 426 BGB). If it acts in a federal state which, in principle, provides for joint and several liability

of several disturbers for the relevant facts, it is additionally entitled to a joint and several settlement on an administrative law basis – even without an authority having obliged any disturber to remedy the disturbance or bear the costs. This is because the duty of the co-disturber to remove the disturbance to public safety and order does not arise only from an onerous administrative act – which specifies the duty to act – but from the disturbance itself; further, such duty has general effect.¹³

However, the moment the authority specifies the obligation to act by means of an administrative act directed at a party, that party acts, according to the case law of the Federal Court of Justice, solely in order to fulfil the duty arising from the administrative act.¹⁴ The same applies when the authority issues a notice of fees.¹⁵ In that case, the person causing the disturbance can only hope that the relevant administrative law under state law provides for joint and several liability in his case – otherwise it is solely liable.

This is particularly true if the other parties involved appear to the authority to be unreachable or insolvent; there is a risk of having to bear all costs alone. In such a case, one has only limited options for seeking redress from the other parties causing the disturbance. Those affected should bear in mind, in their business and tactical considerations, that by taking the initiative to address the disturbance first, they also secure the opportunity to reduce their own financial burden through their own actions, as well as to avoid protracted and costly administrative proceedings.

Practical note: In particular where state law does not provide for joint and several liability of multiple disturbers, a disturber should assess whether they are likely to be called upon by the authorities to remedy the infringement or make payment. If they then act proactively, two measures are essential: Firstly, the party taking action must make it clear that they are acting (also) on behalf of the other disturbers. This can be done, for example, by notifying the co-disturbers. Secondly, the party taking action must act as quickly as possible to prevent the issuance of an administrative act binding them.

VI. Summary

It may be worthwhile for a party subject to a public-law obligation to act to pre-empt any action taken by the authorities. If, in the case of multiple parties causing a disturbance, one is lawfully held liable by the authorities as the primary obligor, gaps in recourse may arise. Above all, if the other parties involved appear to the authority to be unreachable or insolvent, there is a risk of having to bear all costs alone. In such a case, one has only limited options for seeking redress from the other parties causing the disturbance. Those affected should bear in mind, in their business and tactical considerations, that by taking the initiative to address the disturbance first, they also secure the opportunity to reduce their own financial burden through their own actions, as well as to avoid protracted and costly administrative proceedings.

Footnotes

- ¹Rabe/Bahnsen, Maritime Commercial Law, HGB § 574, para. 19; see also Bahnsen, RdTW 2019, 361; Ramming, RdTW 2015, 126.
- ²See already Federal Court of Justice, 11 June 1981 – III ZR 39/80 –, NJW 1981, 2457; BGH, 26 September 2006 – VI ZR 166/05, NZM 2007, 140, para. 27; BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, para. 11.
- ³See Heinemeyer, in: MüKoBGB, 9th ed. 2022, BGB § 421 para. 13 with further references.
- ⁴BGH, judgment of 10 July 2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, para. 7.
- ⁵See, for example, BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 22 July 1999 – III ZR 198/98, BGHZ 98, 235 (239), NJW 1987, 187; BGH, 18 February 2010 – III ZR 295/09, BGHZ 184, 288, NVwZ 2010, 789 para. 32; BGH, 2 April 2004 – V ZR 267/03, BGHZ 158, 354 (360), NJW-RR 2004, 1243, NVwZ 2004, 1267, NJW 2004, 3563 Ls.; BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, para. 14 and BGH, 26 September 2006 – VI ZR 166/05, NJW 2006, 3628 para. 24.
- ⁶BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); cf. also Higher Administrative Court Lüneburg, 30 January 2024 – 4 ME 84/23, NordÖR 2024, 329 (331).
- ⁷See only BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, para. 14.
- ⁸The result is the same as for the similarly worded Section 13(4) of the Bremen Fees and Contributions Act: Federal Administrative Court, 29 March 2019 – 9 C 4/18, NJW 2019, 3317, para. 95.
- ⁹BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, para. 15.
- ¹⁰See OVG Lüneburg, 30 January 2024 – 4 ME 84/23, NordÖR 2024, 329 (331).
- ¹¹BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, para. 19; BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458).
- ¹²BGH, 24 September 1987 – VII ZR 306/86, NJW 1988, 132; BGH, 7 March 1989 – XI ZR 25/88, NJW-RR 1989, 970; BGH, 18 September 2009 – V ZR 118/08, NJW-RR 2010, 590.
- ¹³BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, para. 19.
- ¹⁴BGH, 11 June 1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 24 October 1974 – VII ZR 223/72, NJW 1975, 207.
- ¹⁵BGH, 10 July 2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, para. 11.

KEY CONTACTS



DR ECKEHARD VOLZ, LL.M. (STELLENBOSCH)

PARTNER | RECHTSANWALT

T +49 40 11 47100-2

M +49 151 1460 6826

eckehard.volz@noordenjones.com



JONAS HJORSKOV

COUNSEL | RECHTSANWALT

T +49 40 11 47100-11

M +49 151 1460 6830

jonas.hjortskov@noordenjones.com



www.noordenjones.com

NoordenJones Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitors mbB | Bohnenstraße 2 | 20457 Hamburg | T +49 40 401147100-0

stammenden Einzelpaketen mit Markenware an Endkunden: Aus Sicht des Gerichts handelt es sich bei markenbewehrter Ware in solchen Sendungen typischerweise um nicht erschöpfte Ware, sodass der Logistikdienstleister nach einem ersten Hinweis von einem hohen Risiko weiterer Markenverletzungen ausgehen muss. Dies rechtfertigt nach Auffassung des Gerichts strengere Prüfpflichten als bei neutraler Massenlogistik, etwa die Pflicht, bekannte Risikoversender zu identifizieren und deren Sendungen gezielt zu kontrollieren oder zu blockieren.

Aus Compliance-Sicht sollten Logistikdienstleister, die in vergleichbare Modelle eingebunden sind, risikobasierte Prüf- und Sperrkonzepte entwickeln. Dazu gehören etwa vertragliche Regelungen zur Vorabmeldung von Absendern und Warenkategorien, technische Filter zur Erkennung einschlägiger Versender sowie definierte Prozesse für Mechanismen nach Eingang von Hinweisen auf Rechtsverletzungen. Bei der Vertragsgestaltung sollte darauf geachtet wer-

den, Verantwortlichkeiten und Informationsflüsse entlang der Lieferkette klar zu regeln.

Es ist für die Logistikbranche zu empfehlen, branchentaugliche Standards zu entwickeln, um einerseits den unionsrechtlich geforderten effektiven Schutz der Rechte des geistigen Eigentums zu gewährleisten und andererseits verhältnismäßige, wirtschaftlich tragfähige Kontrollmechanismen zu etablieren.

Autor: Prof. Dr. Peter Meyer ist Inhaber der Professur für Wirtschaftsprivatrecht, Vertriebsrecht, Logistik- und Transportrecht, Sanierungs- und Insolvenzrecht an der Fakultät Wirtschaftsingenieurwesen der Technischen Hochschule Würzburg-Schweinfurt (THWS) und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der LogR.



Dr. Eckehard Volz und Jonas Hjortskov

Havarie in der Schifffahrt: Wenn niemand schuld ist – aber einer zahlt

Der Beitrag zeigt, warum Transportunternehmen in Havariefällen auch ohne eigenes Verschulden mit erheblichen (behördlichen) Kosten belastet werden können. Ausgehend vom BGH-Urteil vom 10. Juli 2014 (III ZR 441/13) und einem der Praxis entnommenen Fall aus der Hafenlogistik wird dargestellt, wann Regress gegen andere Transportbeteiligte ausscheidet und welche Bedeutung landesrechtliche Regelungen haben. Der Beitrag macht Haftungsrisiken sichtbar und gibt praxisrelevante Hinweise zur Kostenvermeidung und -verteilung.

Einleitung

Von der Transportbranche mit ihren immer wiederkehrenden Großschadensfällen nahezu unbeachtet erging im Jahr 2014 ein Urteil des BGH (Urteil vom 10. Juli 2014 – III ZR 441/13), dessen transportrechtliche Tragweite auch dem geschulten Auge erst auf den zweiten Blick Gewahr wird. Was war passiert? Ein Landwirt hatte seinen Schlepper zur Reparatur in eine Werkstatt gebracht. Nach erfolgter Reparatur unternahm ein Werkstattmitarbeiter eine Probefahrt – und verursachte eine 2,5 km lange Ölspur. Grund war eine für alle Beteiligten unerkennbar defekte Ölleitung. Die feuerwehrliehen Beseitigungskosten vollstreckte die betroffene Gemeinde per Kostenbescheid gegen die Werkstatt – die wiederum, trotz fehlenden Verschuldens des Landwirts, diese Kosten an letzteren weiterreichen wollte. Zu Recht, wie der BGH entschied: In dem vorliegenden Fall hafteten die Beteiligten trotz fehlenden Verschuldens und in völliger

Abwesenheit irgendwelcher vertraglicher oder quasi-vertraglicher Anspruchsgrundlagen dennoch gesamtschuldnerisch und grundsätzlich nach Beitragsquoten – wobei der BGH in diesem Fall die volle Kostenverantwortlichkeit beim Landwirt als Fahrzeughalter sah

Wie kann das sein? Und wieso ist dies (nicht nur) für die Transportbranche von Bedeutung? Ein Fall, der sich in der Praxis der Autoren dieses Beitrages tatsächlich so zugetragen hat, verdeutlicht erst die Relevanz des angesprochenen Urteils: Die Flottenkontor AG vercharterte einen Schubleichter an die Kies & Co. GmbH, die diesen zum Transport von in ihrem Eigentum stehenden Schüttgut einsetzte. Zum Versetzen bediente sie sich regelmäßig der SchubTeam GmbH und deren Schubschiff. Durch plötzlich und unvorhersehbar auftretende Kavitation sank der Schubleichter eines verhängnisvollen Abends im Hamburger Hafen mit-

samt einer Partie Splitt auf den Boden des Hafenbeckens und zerbrach. Zuvor hatte die SchubTeam GmbH den beladenen Leichter längsseits einer dafür vorgesehenen Pier festgemacht. Keiner der Beteiligten konnte ein schuldhaftes Verhalten vorgeworfen werden, und so fühlte sich auch keine der Beteiligten für den Untergang verantwortlich. Schließlich traten die Hamburger Behörden auf den Plan und wandten in der Folge 1,2 Mio. Euro auf, um Ladung und Schubleichter zu bergen. Zum Ersatz dieser Kosten wandten sich die Behörden mit einem Gebührenbescheid in voller Höhe an die Flottenkontor AG. Diese reagierte empört, schließlich hatte sie aus ihrer Sicht am wenigsten mit der Havarie zu tun. Nach Durchlauf sämtlicher verwaltungsrechtlicher Instanzen wurde ihre Anfechtungsklage gegen den Bescheid letztlich abgewiesen: Die Flottenkontor AG haftete gegenüber dem Staat in voller Höhe, sie musste zahlen. Denn: Die Flottenkontor AG ist als Eigentümerin des Schubleichters eine sogenannte Zustandsstörerin nach § 9 Hamburger Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (HmbSOG). Sie ist danach verschuldensunabhängig verpflichtet, Störungen für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch ihren Schubleichter zu vermeiden. Auf dem Grund der Elbe liegend stellt ein Schubleichter eine Gefahr für die Umwelt und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dar. Zwar gilt für die Kies & Co. GmbH dasselbe hinsichtlich ihrer Ladung – die ebenfalls auf dem Boden des Hafens liegt –, und auch die SchubTeam GmbH war für den Schubleichter grundsätzlich öffentlich-rechtlich als Störerin verantwortlich, denn sie hatte diesen in den Hafen verbracht und übte die tatsächliche Sachherrschaft aus (§§ 8 und 9 HmbSOG). Allerdings sind Behörden selbst bei gleichgelagerten Beiträgen verschiedener Störer zu einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht dazu verpflichtet, die einzelnen Störer zu gleichen Anteilen heranzuziehen. Vielmehr können und dürfen Behörden ihr entsprechendes Ermessen grundsätzlich dahingehend ausüben, den Störer zur Störungsbeseitigung oder Kostentragung heranzuziehen, von dem sie sich die effektivste Gefahrenabwehr erhofft; dies kann und wird oftmals der für die Behörde „greifbarste“ oder liquideste Störer sein (dazu auch noch unten).

Fälle wie das hier beschriebene Praxisbeispiel sind dabei – dies dürfte jedem Praktiker bewusst sein – nicht so ungewöhnlich, wie sie klingen: Regelmäßig führen (Extrem-)Wetterereignisse, Naturphänomene oder Handlungen (unbekannter) Dritter, derer man später nicht habhaft wird, dazu, dass Halter von Transportfahrzeugen und deren Ladung unverschuldet zu einer Gefahr der öffentlichen Sicherheit werden, etwa durch Brände, austretende Gefahrmittel, Behinderungen des Verkehrs und so weiter. Wer sich als Halter eines Fahrzeugs dann nicht seiner Rechte bewusst ist, kann schnell allein auf seinen Kosten sitzen bleiben. Dies sei einmal an unserem Praxisbeispiel illustriert:

I. Keine vertraglichen oder quasi-vertraglichen Ansprüche

Vertragliche Ansprüche stehen der Flottenkontor AG gegen die Kies & Co. GmbH nicht zu. Die Flottenkontor AG ist zwar vertraglich mit ihr verbunden, ihr oder ihren Erfüllungsgehilfen ist aber kein Verschulden vorzuwerfen. Ansprüche aus § 554 HGB auf Rückgabe des Schubleichters in demselben Zustand wie bei Übergabe helfen der Flottenkontor AG nicht in Bezug auf die Kosten der Bergung, sondern sind allein auf den Zustand des Schubleichters gerichtet.

Eine Nutzbarmachung der Obhutshaftung nach §§ 425 HGB oder § 498 HGB scheidet für die Flottenkontor AG ebenfalls aus. Sie ist Reeder und am Beförderungsvertrag zwischen Kies & Co. GmbH und der SchubTeam GmbH nicht beteiligt. Auch ein in der Schifffahrt als *lex specialis* etablierter Bergelohnanspruch, etwa aus § 93 BinSchG, § 574 HGB, existiert nicht, da die Flottenkontor AG die Bergung nicht selbst vornahm. Selbst wenn, so kommen die Vorschriften zum Bergelohn nach überzeugender Auffassung nur dann zur Anwendung, wenn der Restwert von Schiff und Ladung die Kosten der Bergung übersteigen¹ – dies wird in vergleichbaren Fällen, insbesondere mit Umweltgefährdungen, selten der Fall sein; so auch hier. Ansprüche aus den ebenfalls nur für die Schifffahrt geltenden §§ 588 ff. HGB zur Großen Haverei kommen schließlich auch nicht in Betracht, da Schubleichter und Ladung nicht mehr „aus einer gemeinsamen Gefahr“ gerettet werden können.

Juristisch gut beratene Transportunternehmer*innen könnten dann auf die Idee kommen, sich auf die außerhalb der juristischen Gemeinde wenig bekannten Aufwendersersatzansprüche aus der sogenannten Geschäftsführung ohne Auftrag zu besinnen (§§ 677, 683 BGB). Diese sehen einen Aufwendersersatzanspruch vor, wenn die Flottenkontor AG mit der Zahlung auf den Gebührenbescheid (auch) im Interesse einer anderen Partei gehandelt hätte. Dem erteilt die stete Rechtsprechung aber eine klare Absage: Die Flottenkontor AG hat mit der Zahlung auf den Gebührenbescheid keine fremden Interessen wahrgenommen, denn mit einem Gebührenbescheid wird ausschließlich die im Bescheid adressierte Person – also die Flottenkontor AG – verpflichtet.²

Mangels pflichtwidriger Handlung fehlt es auch an deliktischen Ansprüchen. Schließlich scheiden Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung ebenso aus: Wenn die Behörde ordnungsgemäß einen Störer zur Zahlung herangezogen hat, wird ein anderer – der keinen Gebührenbescheid

1 Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, HGB § 574, Rn. 19; vgl. auch Bahnsen, RdTW 2019, 361; Ramming, RdTW 2015, 126.

2 Schon BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80 –, NJW 1981, 2457; BGH, 26.09.2006 – VI ZR 166/05, NZM 2007, 140, Rn. 27; BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, Rn. 11.

erhalten hat – nicht von einer Zahlungspflicht befreit; es fehlt an einer Bereicherung der übrigen Beteiligten.

II. Zivilrechtlicher Gesamtschuldnerinnenausgleich

In dem vorangestellten Urteil des BGH griff die Werkstatt vor dem Hintergrund dieses rechtlichen Rahmens schließlich argumentativ zum letzten Strohalm: dem Gesamtschuldnerinnenausgleich. Das Gesetz sieht für einen handelnden Schuldner grundsätzlich dann einen Ausgleichsanspruch vor, wenn mehrere Personen verpflichtet sind, eine Leistung zu bewirken, und nur einer der Schuldner dieser Pflicht nachkommt (§ 426 BGB). Diesem Schuldner steht grundsätzlich das Recht zu, sich bei seinen mithaftenden Schuldnern zu befriedigen. So sorgt das Gesetz dafür, dass der leistende Schuldner nicht alleiniger Kostenträger bleibt, sondern ein billiger Ausgleich zwischen den Beteiligten stattfindet.

Grundlegende Voraussetzung für einen solchen Ausgleich zwischen mehreren Schuldnern ist zunächst, dass sie dem Gläubiger (hier dem Staat) sämtlich selbständig hinsichtlich des gleichen Lebenssachverhalts haften, ohne dass sie zwangsläufig aus den gleichen Haftungsnormen verpflichtet sein müssten. In unserem Fall sind sowohl Schiffseigner, Schiffsführer als auch die Ladungsinteressen öffentlich-rechtlich als „Störer“ der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu behandeln (siehe oben). Alle Beteiligten waren nach dem Untergang grundsätzlich zur Störungsbeseitigung verpflichtet, sie alle haben Ursachen für die Havarie im öffentlich-rechtlichen Sinne gesetzt. Die Behörde hätte prinzipiell jeden dieser drei Störer allein zur Störungsbeseitigung oder Kostentragung heranziehen können, ohne dabei ermessensfehlerhaft, sprich rechtswidrig zu handeln.

Ein Gesamtschuldnerinnenausgleich i.S.d. § 426 BGB ist jedoch im Fall einer öffentlich-rechtlichen Zahlungspflicht wegen eines Gebührenbescheids nicht ohne Weiteres einschlägig. Dafür bedürfte es der „Gleichstufigkeit“ der Verpflichtungen³: Die unterschiedlichen Haftungstatbestände müssen auf gleicher Ebene bestehen, sodass keiner der entsprechenden Leistungszwecke der einen gegenüber der anderen Verpflichtung subsidiär oder nachrangig ist. Hieran fehlt es bei einer behördlichen Verfügung: Wird ein Störer in Anspruch genommen, haftet er für die öffentliche Sicherheit vorrangig. Weitere – außer dem herangezogenen Störer – Haftende, sind im Verhältnis zu diesem nur subsidiär verpflichtet. Der BGH stellt dazu in steter Rechtsprechung ausdrücklich fest: Es gibt keinen allgemeinen Rechtsgrundsatz des öffentlichen Rechts, wonach ein Ausgleich zwischen mehreren Störern im Sinne des Ordnungsrechts stattzufinden hat.⁴ Der auf einen Gebührenbescheid zahlende Störer steht hiernach mit leeren Händen da – er hat grundsätzlich Pech gehabt, dass er für die Behörde offensichtlich der greifbarste Störer war.

Einer analogen Anwendung von § 426 BGB auf Situationen, in denen Störer vom Staat in Anspruch genommen werden, hat die Rechtsprechung ebenfalls eine Abfuhr erteilt. Es fehle an der vergleichbaren Interessenlage. Die Rechtsbeziehungen zwischen Störern der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu den Polizei- und Ordnungsbehörden und die Beziehungen zivilrechtlicher Gesamtschuldner seien nicht vergleichbar.⁵ Die Behörde kann nicht – wie für die Gesamtschuld charakteristisch – nach Belieben den einen oder anderen Teil auf Erfüllung seiner Pflichten in Anspruch nehmen. Vielmehr ist sie im Rahmen ihrer Ermessensausübung gehalten, die effektivste Gefahrenabwehr zu betreiben. Das heißt, dass sie grundsätzlich unabhängig vom Verschulden den Störer auswählen kann, der am ehesten in der Lage ist, die bestehende Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu beseitigen – oder eben Kosten zu begleichen. Sobald sie diese Ermessensentscheidung getroffen hat, zieht sie den betroffenen Störer vorrangig heran – es fehlt weiter an der erforderlichen Gleichstufigkeit.⁶

III. Öffentlich-rechtliche Gesamtschuld

Ein allgemeiner, kodifizierter verwaltungsrechtlicher Ausgleichsanspruch des in Anspruch genommenen Störers gegen andere Störer existiert schließlich ebenso wenig wie ein auf Rechtsfortbildung begründeter Ausgleichsanspruch.⁷ Die Flottenkontor AG lief also Gefahr, auf den entstandenen Kosten sitzenzubleiben. Zumindest in Hamburg steht ihr aber ein potentieller Rettungsanker zur Seite:

Die landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften sehen vor, dass eine Mehrheit von Störern den Behörden gesamtschuldnerisch haftet. Mit dem Instrumentarium der Verwaltungsvollstreckung und der unmittelbaren Ausführung können sich Behörden in diesem Zusammenhang Aufgaben annehmen, die von Störern nicht, nicht ausreichend oder nicht rechtzeitig erledigt werden. Für Handlungen nach

3 Vgl. Heinemeyer, in: MüKoBGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 421 Rn. 13 mWn.

4 BGH, Urteil vom 10.07.2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, Rn. 7.

5 Vgl. nur BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 22.07.1999 – III ZR 198/98, BGHZ 98, 235 (239), NJW 1987, 187; BGH, 18.02.2010 – III ZR 295/09, BGHZ 184, 288, NVwZ 2010, 789 Rn. 32; BGH, 02.04.2004 – V ZR 267/03, BGHZ 158, 354 (360), NJW-RR 2004, 1243, NVwZ 2004, 1267, NJW 2004, 3563 Ls.; BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, Rn. 14 und BGH, 26.09.2006 – VI ZR 166/05, NJW 2006, 3628 Rn. 24; Grüneberg, in: Grüneberg, 83. Aufl. 2024, § 426 BGB, Rn. 3; Gehrlein, in: BeckOK BGB, 71. Ed. 1.8.2024, BGB § 426 Rn. 1; Sauthoff, in: MüKoStVR, 1. Aufl. 2016, StVO § 32 Rn. 50 im Ergebnis aa: Schäfer, in: MüKoBGB, 9. Aufl. 2023, BGB § 677 Rn. 147.

6 BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); vgl. auch mwN. OVG Lüneburg, 30.01.2024 – 4 ME 84/23, NordÖR 2024, 329 (331).

7 Vgl. nur BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 22.07.1999 – III ZR 198/98, BGHZ 98, 235 (239), NJW 1987, 187; BGH, 18.02.2010 – III ZR 295/09, BGHZ 184, 288, NVwZ 2010, 789 Rn. 32; BGH, 02.04.2004 – V ZR 267/03, BGHZ 158, 354 (360), NJW-RR 2004, 1243, NVwZ 2004, 1267, NJW 2004, 3563 Ls.; BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13 –, NJW 2014, 2730, Rn. 14 und BGH, 26.09.2006 – VI ZR 166/05, NJW 2006, 3628 Rn. 24; Grüneberg, in: Grüneberg, 83. Aufl. 2024, § 426 BGB, Rn. 3; Gehrlein, in: BeckOK BGB, 71. Ed. 1.8.2024, BGB § 426 Rn. 1; Sauthoff, in: MüKoStVR, 1. Aufl. 2016, StVO § 32 Rn. 50.

dem Hamburger Verwaltungsvollstreckungsgesetz (HmbVwVG) können Kosten (Gebühren und Auslagen) dann bei der pflichtigen Person erhoben werden, § 39 Abs. 1, 2 HmbVwVG. Auf diese Kostenregel findet wiederum das Hamburger Gebührengesetz (HmbGebG) Anwendung, § 39 Abs. 1 S. 2 HmbVwVG. Nach § 9 Abs. 7 HmbGebG haften Personen, die nebeneinander zur Zahlung derselben Gebühr verpflichtet sind, ausdrücklich gesamtschuldnerisch.⁸ Das einschlägige Polizei- und Ordnungsrecht enthält in Hamburg also Vorschriften über den Ausgleich unter mehreren Störern. Nur ein so kodifizierter Ausgleichsanspruch, dies stellt der BGH *expressis verbis* fest, räumt einem bereits von einer Behörde zur Handlung oder Zahlung verpflichteten Störer einen Ausgleich gegen weitere Störer ein.⁹

Wie die Werkstatt im angesprochenen BGH-Fall – wo erst dem BGH nach zwei Vorinstanzen auffiel, dass eine ähnliche Ausgleichsvorschrift im Niedersächsischen Brandschutzgesetz besteht – hatte also auch die Flottenkontor AG Glück im Unglück: Die Hamburger Verwaltungsgesetze ordnen für einen Fall wie diesen eine gesamtschuldnerische Haftung aller Störer für die entstanden Kosten an. Die Flottenkontor AG konnte sowohl die SchubTeam GmbH als auch die Kies & Co. GmbH jedenfalls teilweise in Regress nehmen.

Praxishinweis: Ein verwaltungsrechtliches Verfahren, wie es die Flottenkontor AG zuvor durchgeführt hat, kann viele Jahre in Anspruch nehmen. Für Verwaltungsverfahren gibt es dabei kein Pendant zur zivilprozessualen Streitverkündung, welches durch Einbeziehung der übrigen Störer in den Prozess eine Verjährungshemmung gegenüber Regressschuldern bewirken könnte; die oft bemühte Beiladung nach § 65 VwGO hat diese Wirkung nach steter Rechtsprechung nicht inne. Wenn die Flottenkontor AG also zwischenzeitlich keine verjährungshemmenden Maßnahmen trifft, etwa einen Verjährungseinredeverzicht vereinbart oder Feststellungsklage erhebt, bleibt sie auf ihrem Schaden in voller Höhe sitzen.

IV. Föderale Fallstricke

Dieses Ergebnis ist aber keinesfalls selbstverständlich. Zwar ist in den meisten Bundesländern eine gesamtschuldnerische Haftung vorgesehen – allerdings jeweils unter bestimmten Voraussetzungen und nicht zwingend allgemein anwendbar. Die entsprechende Norm zu ermitteln und ihre Einschlägigkeit für den individuellen Sachverhalt zu bestimmen, ist aufgrund der beträchtlichen Anzahl an Verweisen aus den Polizei-, Feuerwehr- oder Vollstreckungsgesetzen in die anwendbaren Gebühren- und Kostengesetze und Gemeindevorschriften nicht trivial – insbesondere nicht für den ansonsten vorrangig mit zivilrechtlichen Sachverhalten befassten Rechtsberater. Dies gilt nicht nur für Rechtsberater, sondern auch für Zivilrichter. Zivilgerichte sind mit dem Verwaltungsrecht erfahrungsgemäß

nicht sonderlich gut vertraut – in dem besprochenen BGH-Fall bedurfte es zwei Instanzen, bis die Gerichte die einschlägige Vorschrift in den Tiefen des niedersächsischen Verwaltungsrechts identifizierten und korrekt anwendeten.

Fehlt eine solche einschlägige Regelung in den landesrechtlichen Vorschriften, kann die Kostenauflegung für den betroffenen Störer häufig willkürlich und ungerecht wirken. Denn die Behörde muss sich bei der Störerauswahl nur an den Grenzen der Verhältnismäßigkeit orientieren.¹⁰ Auch unverschuldet kann ein (Zustands-)Störer so einen Gebührenbescheid erhalten, den er begleichen muss, um dann mangels Regressmöglichkeit (s.o.) auf den Kosten sitzen zu bleiben.

Praxishinweis: Wer an einem Vorfall mit Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit und/oder Ordnung beteiligt ist, sollte sich daher versichern, ob das einschlägige Landesrecht eine Gesamtschuld für die beteiligten Störer vorsieht – und kann dann unter Umständen zunächst hoffen, nicht als primärer Störer von der Behörde herangezogen zu werden – oder er entscheidet sich zum Handeln wie nachfolgend beschrieben.

V. Zweckmäßiger Umgang mit eigener Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Einen alternativen Weg, nicht alleiniger Kostenschuldner zu werden, eröffnet sich für besonders Handlungsbereite. Wird die Behörde nämlich gar nicht erst gestaltend tätig, weil ein Störer ihr zuvorkommt, erlässt sie weder einen belastenden Verwaltungsakt noch einen Gebührenbescheid. Hätte die Flottenkontor AG etwa Schubleichter und Ladung in Eigenregie geborgen, hätte sie zum einen eine volle Kostenkontrolle gehabt, hätte sich keinem vollstreckbaren Verwaltungsakten gegenüber gesehen und hätte sich zudem einen eigenen Ausgleichsanspruch erarbeitet. Denn vor Erlass eines Verwaltungsaktes, oder besser: vor Ermessensausübung der Behörde hinsichtlich der Auswahl der Partei, die sie verpflichten möchte, waren die Flottenkontor AG, die Kies & Co GmbH als auch die SchubTeam GmbH allesamt gleichstufige Störer. Sie alle hatten (unverschuldete) Beiträge zur Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung geleistet, sie alle hätten zur Störungsbeseitigung ausgewählt und herangezogen werden können. Wenn dann einer der Störer für die gleichermaßen verpflichteten Störer tätig wird¹¹, führt er nicht nur sein eigenes, sondern ein

8 Zum ähnlich lautenden § 13 Abs. 4 Bremisches Gebühren- und Beitragsgesetz im Ergebnis gleich: BVerwG, 29.03.2019 – 9 C 4/18, NJW 2019, 3317, Rn. 95.

9 BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, Rn. 15.

10 Vgl. mwN OVG Lüneburg, 30.01.2024 – 4 ME 84/23, NordÖR 2024, 329 (331).

11 BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, Rn. 19; BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458).

auch-fremdes Geschäft für die übrigen Störer aus.¹² Der Handelnde hätte dann schon einen zivilrechtlichen Anspruch aus einer Geschäftsführung ohne Auftrag gegen die anderen Störer unter Anrechnung seines eigenen Verpflichtungsbeitrags (§§ 421, 426 BGB). Handelt er in einem Bundesland, welches für den jeweiligen Sachverhalt grundsätzlich eine gesamtschuldnerische Haftung mehrerer Störer vorsieht, steht ihm zusätzlich noch ein Gesamtschuldnerinnenausgleich auf verwaltungsrechtlicher Grundlage zu – auch ohne, dass eine Behörde irgendeinen Störer zur Beseitigung der Störung oder Kostenübernahme verpflichtet hätte. Denn die Pflicht für den Mit-Störer, die Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu entfernen ergibt sich nicht erst aus einem – die Handlungspflicht konkretisierenden – belastenden Verwaltungsakt, sondern aus der Störung selbst und hat Allgemeingültigkeit.¹³

In dem Moment jedoch, in dem die Behörde die Handlungsverpflichtung per Hoheitsakt auf einen Verpflichteten konkretisiert, handelt dieser nach der BGH-Rechtsprechung ausschließlich um der Pflicht aus dem Verwaltungsakt gerecht zu werden.¹⁴ Dasselbe gilt, wenn die Behörde einen Gebührenbescheid erlässt.¹⁵ In dem Fall kann der Störer nur hoffen, dass das einschlägige landesrechtliche Verwaltungsrecht eine gesamtschuldnerische Haftung für seinen Fall anordnet – ansonsten haftet er allein.

Praxishinweis: Insbesondere wenn das Landesrecht keine gesamtschuldnerische Haftung mehrerer Störer vorsieht, sollte ein Störer bewerten, ob er voraussichtlich von den Behörden zur Störungsbeseitigung oder Zahlung herangezogen wird. Handelt er dann proaktiv, sind zwei Maßnahmen unerlässlich: Erstens, der Handelnde muss zu erkennen geben, dass er (auch) für die anderen Störer tätig wird. Das kann beispielsweise durch die Bekanntgabe gegenüber den Mitstörern passieren. Zweitens muss der Handelnde schnellstmöglich tätig werden, um den Erlass eines ihn verpflichtenden Verwaltungsaktes zu verhindern.

VI. Resümee

Es kann sich lohnen, als Betroffener einer öffentlich-rechtlichen Handlungsverpflichtung einer behördlichen Inanspruchnahme zuvorzukommen. Wird man bei mehreren Störern als Primärverpflichteter rechtmäßig von der Behörde in Anspruch genommen, können sich Regresslücken

ergeben. Vor allem, wenn die anderen Beteiligten für die Behörde nicht greifbar oder nicht solvent erscheinen, besteht das Risiko, als einziger für sämtliche Kosten aufkommen zu müssen. In einem solchen Fall hat man nur eingeschränkte Möglichkeiten, sich bei den anderen Störern zu befriedigen. Dass man mit dem Weg des ersten Zugriffs auf die Störung zusätzlich auch die Möglichkeit sichert, seinen Zahlungsaufwand durch eigene Tätigkeiten zu reduzieren, sowie langwierigen und kostenintensiven verwaltungsrechtlichen Prozessen aus dem Weg zu gehen, sollten Betroffene bei ihren betriebswirtschaftlichen und taktischen Überlegungen berücksichtigen.

Autor: Dr. Eckehard Volz, LL.M., ist Rechtsanwalt/Partner in einer Hamburger Seerechtskanzlei. Er berät seit 2006 Mandanten aus der maritimen Wirtschaft mit Schwerpunkt auf der Binnen- und Seeschifffahrt. Dr. Eckehard Volz ist auf die Bearbeitung komplexer Schadensfälle sowie versicherungs- und haftungsrechtlicher Fragestellungen im nationalen und internationalen Frachtrecht spezialisiert.



Jonas Hjortskov ist Rechtsanwalt/Senior Associate in einer maritimen Wirtschaftsrechtskanzlei in Hamburg und berät seit 2013 Mandanten im Transportrecht mit besonderem Schwerpunkt auf der Binnen- und Seeschifffahrt. Er ist auf die Bearbeitung komplexer Schadensfälle sowie versicherungs- und haftungsrechtlicher Fragestellungen im nationalen und internationalen Frachtrecht spezialisiert.



12 BGH, 24.09.1987 – VII ZR 306/86, NJW 1988, 132; BGH, 7.3.1989 – XI ZR 25/88, NJW-RR 1989, 970; BGH, 18.09.2009 – V ZR 118/08, NJW-RR 2010, 590; Gehrlein, in: BeckOK BGB, 72. Ed. 1.11.2024, BGB § 677 Rn. 16; Schäfer, in: MüKoBGB, 9. Aufl. 2023, BGB § 677 Rn. 147; Retzlaff, in: Grüneberg, 83. Aufl. 2024, § 677 BGB, Rn. 7.

13 BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, Rn. 19.

14 BGH, 11.06.1981 – III ZR 39/80, NJW 1981, 2457 (2458); BGH, 24.10.1974 – VII ZR 223/72, NJW 1975, 207.

15 BGH, 10.07.2014 – III ZR 441/13, NJW 2014, 2730, Rn. 11.