

# ALLES WAS RECHT IST

Die Bergelohnproblematik unter juristischen Gesichtspunkten.

**Wer ist eigentlich „Berger“?** Nach dem Wortlaut des § 574 Abs. 1 deutsches Handelsgesetzbuch – fünftes Buch „Seehandel“, vierter Abschnitt „Schiffsnotlagen“, zweiter Unterabschnitt „Bergung (§§ 574 bis 587)“ – ist Berger derjenige, der einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet.“ Diese Vorschrift stellt klar: Es kommt nach dem heute geltenden Recht nicht mehr darauf an, wer wem die Leine übergibt. Die Anwendung der Vorschriften der §§ 574 bis 587 HGB erfordert das Bestehen einer Gefahr im Zeitpunkt der Durchführung der Bergungsmaßnahme.

Steht einem Berger bzw. Helfer ein Bergelohn zu und kann er diesen gegebenenfalls vor Gericht einklagen? Um überhaupt eine Chance zu haben, Zahlungsansprüche gerichtlich durchzusetzen, bedarf es einer gesetzlichen oder vertraglichen Grundlage. In der Regel wird es so sein, dass der Hilfesuchende den Helfer um Unterstützung gebeten hat. Hierdurch kommt ein Vertrag zustande, in welchem sich der Hilfeleistende zur Vornahme bestimmter Handlungen (Dienstleistungen) verpflichtet. Ein Vertrag bzw. ein Dienstvertrag kann aber auch dadurch zustande kommen, dass der Helfer die Hilfebedürftigkeit des anderen von sich aus erkannt hat, seine Hilfe anbietet und der andere das Angebot annimmt. Sind sich beide Parteien darüber einig, dass die Hilfeleistung „kostenfrei“ erfolgen soll, ist die Rechtslage zumindest hinsichtlich der Frage nach der Höhe der Vergütung eindeutig. In diesem Falle ist es nur wichtig, die Vereinbarung über die Unentgeltlichkeit durch Zeugen und/oder durch eine beiderseits eigenhändig unterschriebene Vertragsurkunde beweisen zu können. Selbst ein Bierdeckelvertrag ist besser als nichts.

Aus Laiensicht unklar erscheint die Rechtslage dann, wenn über die Art und Höhe der Gegenleistung vorab nicht gesprochen wurde. Juristisch betrachtet ist die Rechtslage in diesem Fall aber keineswegs unklar. Nach deutschem Recht gilt eine Vergütung als stillschweigend vereinbart, wenn die vertragsgegenständliche Dienstleistung den Umständen nach nur gegen eine Vergütung zu erwarten ist (siehe § 612 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch - BGB). Ist die Höhe der Vergütung nicht bestimmt, so ist bei dem Bestehen einer Taxe die taxmäßige Vergütung, in Ermangelung einer Taxe die „übliche Vergütung“, als vereinbart anzusehen (siehe § 612 Abs. 2 BGB).

Im Hinblick darauf, dass Schlepp- und Bergungsleistungen in der Schifffahrt gewerblich angeboten werden und auch dann, wenn sie privat erbracht werden, stets einen gewissen Aufwand an Material und Zeit erfordern, ist davon auszugehen, dass Leistungen dieser

Art grundsätzlich einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung, zumindest aber einen Ersatz der dem Hilfeleistenden entstandenen Aufwendungen auslösen (verbrauchter Kraftstoff, Zeitaufwand).

In welcher Höhe wird die Vergütung bzw. die Aufwandsentschädigung rechtlich geschuldet? Was „in Gefahr befindliche Schiffe“ angeht, ist in § 577 deutsches Handelsgesetzbuch (HGB) bezüglich Bergungsmaßnahmen Folgendes geregelt:

**(1)** Der Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

- 1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände**
- 2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Abs. 2)**
- 3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolges**
- 4. Art und Erheblichkeit der Gefahr**
- 5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben**
- 6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste**
- 7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt waren**
- 8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden**
- 9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren**
- 10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert**

**(2)** Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

Eine Sondervergütung kann der Berger darüber hinaus nach § 578 HGB dann verlangen, wenn die Bergungsmaßnahme für ein Schiff durchgeführt wurde, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte.

Vor unbilligen Bergelohnforderungen wird der Leistungsempfänger durch das ihm gemäß § 584 Abs. 2 HGB zustehende Recht geschützt, den Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen auf Antrag per Gerichtsurteil für nichtig erklären oder abändern zu lassen, wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch ist.

Nicht so einfach zu bestimmen ist die Rechtslage, wenn es um

## PRAXIS SCHLEPPEN

---

Hilfe- bzw. Bergungsleistungen im Ausland geht. Viele Staaten haben das „Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung“ unterzeichnet und sich verpflichtet, dessen Regeln in nationales Recht umzusetzen. Nach den Berichten von Betroffenen machen allerdings Berger im Ausland, oftmals Fischer, sehr häufig von ihrem – ebenfalls in diesem Abkommen festgeschriebenen – Pfandrecht an dem geborgenen Schiff Gebrauch. Das internationale Staatenübereinkommen hält die Berger scheinbar nicht davon ab, übermäßig hoch erscheinende Vergütungsforderungen zu stellen. So erklären sich Berichte einzelner Betroffener, deren Yachten nach einer als völlig überzogen angesehenen Hilfe- bzw. Bergungsmaßnahme von den örtlich zuständigen Behörden rigoros an die Kette gelegt wurden.

Um dem Risiko der Verwicklung in einen Rechtsstreit mit unsicherem Ausgang zu entgehen, wird von einigen Ratgebern, auch von Versicherern, empfohlen, mit dem Berger vor dem Beginn der Berge- bzw. Hilfemaßnahme „Lloyd's standard form of salvage agreement“ (abgekürzt „Lloyds open Form – LOF“) zu vereinbaren. Hierbei handelt es sich um einen international gebräuchlichen, standardisierten Vertrag zur Rettung eines Havaristen aus Seenot. Der Vertrag

nach LOF enthält keine konkrete Aussage zum Umfang des Vergütungsanspruchs des Bergers. Er sieht eine Vergütung überhaupt nur für den Fall vor, dass die Bergungsmaßnahme erfolgreich verläuft (no cure no pay). Sofern aber eine Gefahrenlage für Schiff, Besatzung und Umwelt eindeutig nicht besteht, etwa bei Festsitzen auf weichem Untergrund und guten Rahmenbedingungen, sollte der verantwortliche Schiffsführer bei Zweifeln an der Redlichkeit eines herannahenden Helfers das Hilfeangebot besser konsequent ablehnen und auf einen anderen, vertrauenerweckenden Helfer warten.

Das Thema „Bergelohn“ ist im Übrigen ein begründeter Anlass, über den Abschluss einer Wassersportkaskoversicherung nachzudenken bzw. eine bereits bestehende daraufhin zu überprüfen, ob Bergungskosten und Umweltschäden hinreichend abgesichert sind. Viele Yachteigner übersehen nämlich, dass der Abschluss einer Kaskoversicherung nicht nur vor dem Diebstahl- und Eigenschadenrisiko, sondern auch vor der Belastung mit Bergungskosten und Ersatzansprüchen wegen Umweltschäden schützt – Risiken, die zunehmend in den Vordergrund rücken und ein sehr hohes Haftungs-potenzial in sich bergen.

*Andreas Scharbatke*

---