



Hartmann Müller Partner  
Rechtsanwälte

# **Sportyachten in Seenot Grundsätze des internationalen Rechts über Hilfeleistung und Bergung**

**Dr. Christoph P. A. Martig**

Rechtsanwalt  
Zürich

Erschienen in der Sport-Zeitschrift  
für nationales und internationales Recht  
sowie für Wirtschaft  
CausaSport 1/2006  
(März 2006)

**causa**  
§  
**sport**

Die Sport-Zeitschrift  
für nationales und  
internationales Recht sowie  
für Wirtschaft



# Sportyachten in Seenot – Grundsätze des internationalen Rechts über Hilfeleistung und Bergung

*Dr. iur. Christoph P. A. Martig, Zürich\**

Die Möglichkeit von Zwischenfällen oder Unfällen wird kaum anderswo so energisch aus den Gedanken verdrängt wie im Sport- und Freizeitbereich. Die Freude an der Sache steht im Vordergrund. Dies im vollen Bewusstsein, dass es bei gewissen Sportarten immer wieder zu Ereignissen mit zuweilen sehr gravierenden Konsequenzen kommen kann. Zu diesen Sportarten gehört auch der Segel- und Yachtsport mit seegängigen Schiffen, oftmals geführt von Skippern, deren Kenntnisse und Erfahrung nicht immer den Anforderungen des Gebietes entsprechen, in welchem sie unterwegs sind. Unverhofft wird der Seenotfall zur Realität. Wissen um faktische und rechtliche Zusammenhänge ist dann eine der Grundvoraussetzungen für richtiges Verhalten.

Das internationale Recht über Hilfeleistung und Bergung zur See<sup>1</sup> ist relativ komplex und weitgehend auf die kommerzielle Schifffahrt ausgerichtet, aber in vollem Umfang auf die Sportschifffahrt anwendbar<sup>2</sup>. Nachdem gewisse professionelle oder staatliche Unternehmen und Küstenwachen ihre Dienste – gerade was private Sportyachten angeht – immer stärker einschränken<sup>3</sup>, entstand in der Vergangenheit ein neues, recht lukratives Nischengeschäft für lokale private Rettungsdienste, insbesondere in Gegenden, in denen häufig teure Yachten unterwegs sind. Leider handelt es sich bei diesen Unternehmen oft nicht um jene selbstlosen «Samariter», als welche sie sich zuweilen darstellen. Manch verzweifelter Ruf eines mehr oder weniger in Nöten befindlichen Schiffsführers einer Privatyacht endet oft in einem wüsten Streit um einen horrenden Bergelohn anhand internationaler Übereinkommen und Protokolle, pfandrechtlich sichergestellt durch den Wert des angeblich «geretteten» Schiffes<sup>4</sup>. Auf diese Weise hat schon mancher Eigner – evtl. auch seine Versicherungsgesellschaft – für eine bei relativ ruhigem Wetter auf Grund gelaufene Yacht vergleichsweise einen höheren Bergelohn bezahlt, als für das Abschleppen eines vollbetankten Frachters mit Motorschaden im Sturm bezahlt wurde, bloss um sich nicht

in ein teures Verfahren mit ungewissem Ausgang in einem fremden Land einlassen zu müssen<sup>5</sup>.

Ogleich das Internationale Bergungsrecht nicht für die Anwendung auf Binnensachverhalte konzipiert wurde, erstreckt es sich dem Wortlaut nach auf alle «schiffbaren oder sonstigen Gewässer»<sup>6</sup> und schliesst Binnenschiffe grundsätzlich ein<sup>7</sup>. Auf reine Binnensachverhalte<sup>8</sup> allerdings ist es dann nicht anwendbar, wenn und soweit ein Vertragsstaat einen entsprechenden Vorbehalt angebracht hat<sup>9</sup>. Die Schweiz macht von diesem Recht jedoch keinen Gebrauch<sup>10</sup>, weshalb

\* Der Autor ist Rechtsanwalt und Partner der Anwaltskanzlei Hartmann Müller Partner in Zürich und Zug.

1 Vorab das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung vom 28. April 1989 (BrgÜ), in Kraft seit 14. Juli 1996 (SR 0.747.363.4), auch bekannt als SALCON (Salvage Convention) 1989.

2 Ausdrücklich ausgeschlossen sind lediglich Bohrplattformen zur Ausbeutung von Bodenschätzen («mineral resources»), oder Kriegsschiffe und andere Schiffe in staatlichem Besitz, welche nicht Handelszwecken dienen (Art. 3 und 4 BrgÜ).

3 Z.B. nur noch bei akuter Lebens- oder Verletzungsgefahr von Personen aktiv werden.

4 Vgl. hinten, Ziff. 5.

5 Vgl. Art. 2 BrgÜ: Das Übereinkommen ist anzuwenden, wenn in einem Vertragsstaat ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren anhängig gemacht wird (lex fori).

6 Art. 1 lit. a BrgÜ.

7 Art. 1 b) BrgÜ; während in der englischen Originalfassung (SALCON) nur von «any ship or craft, or any structure capable of navigation» die Rede ist, spricht die deutsche Übersetzung ausdrücklich von «See- oder Binnenschiff», einschliesslich schwimmender Geräte oder schwimmfähiger Bauwerke. Nachdem «schwimmfähig» oder «schwimmend» nicht mit «capable of navigation» gleichzusetzen ist, dürfte dieser Wortlaut m.E. zu weit gefasst sein. Allerdings entspricht sie inhaltlich dem auf die Binnenschifffahrt anwendbaren Strassburger Haftungsübereinkommen vom 4. November 1988 (CLNI), Art. 1 (2) b).

8 D.h. Beteiligte sind nur Binnenschiffe auf einem Binnenrevier.

9 Art. 30 I lit. a) BrgÜ.

10 Vgl. Botschaft zum Bergungsabkommen vom 19. Februar 1992 (BB1 1992 II 1533/1561), S. 1574.

die Regeln des Internationalen Bergungsrechts unter Schweizerischem Rechtsverständnis überall in der Welt grundsätzlich auch auf Binnengewässern anwendbar sind.

## 1. Seenotgefahr

Voraussetzung für die Anwendung von Bergungsrecht ist das Bestehen einer ernsthaften Gefahr für Schiff oder Ladung oder für die Umwelt<sup>11</sup>. Von einer solchen Gefahr kann im Allgemeinen dann die Rede sein, wenn ein für das entsprechende Schiff durchschnittlich ausgebildeter Schiffsführer unter den gegebenen Umständen um Hilfe gebeten hätte, weil sein Schiff bzw. seine Besatzung ohne diese Hilfe mit grösster Wahrscheinlichkeit ernsthaft zu Schaden gekommen wäre<sup>12</sup>. Ausserdem existieren verschiedene, von professionellen Bergungsunternehmen einseitig entwickelte Kriterien, wann von einer derartigen Gefahr auszugehen ist, m.a.W. ein Bergungsfall vorliegt. Gewisse Rettungsunternehmen hingegen betrachten schlicht jeden Einsatz als Bergungsaktion, es sei denn, es wäre mit dem Schiffsführer oder Eigner vorgängig ausdrücklich etwas anderes vereinbart worden. Um Bergelohn beanspruchen zu können, hat im Streitfall aber auch ein solches Unternehmen zu beweisen, dass die Voraussetzung einer echten Seenotgefahr gegeben war, u.a. auch mit dem Nachweis, dass die Crew des geretteten Schiffes sich vielleicht der Intensität der Gefahr gar nicht bewusst war oder sie ignorierte.

## 2. Der Unterschied zwischen Hilfeleistung und Bergung

Im Gegensatz zum früheren Seenot-Übereinkommen von 1910<sup>13</sup> wurde die Unterscheidung zwischen Hilfeleistung (assistance/towage) und Bergung (salvage) im Bergungsabkommen von 1989 aufgegeben, in welchem nur noch von Bergungsmassnahmen die Rede ist. Belanglos geworden ist die frühere Unterscheidung damit jedoch nicht. Wenn unter wenig spektakulären Umständen eine Yacht lediglich durch ein anderes Schiff freigeschleppt oder wegen technischen Defekts abgeschleppt werden muss, liegt meist ein Fall von Hilfeleistung vor, welche von einem Versicherer in der Regel nicht automatisch gedeckt wird, sondern gegebenenfalls nur dann, wenn die Hilfeleistung nach

objektivem Massstab wirklich notwendig war, um grösseren Schaden abzuwenden.

Demgegenüber ist eine Bergung eine Steigerungsform der Hilfeleistung anhand der gegebenen Umstände und wird als solche in der Regel von der Schiffsversicherung gedeckt. Voraussetzung ist, dass eine Yacht und/oder ihre Crewmitglieder bzw. Passagiere aus latenter Gefahr gerettet werden konnten oder zumindest Schadenspotenzial vermindert wurde. Die Grenze zwischen Hilfeleistung und Bergung ist manchmal fließend; die Ausgangslage erscheint oft identisch, wird aber unterschiedlich eingeschätzt. Der Unterschied in den Kosten für «einfache Hilfeleistung» oder für «Bergungsmassnahmen» hingegen kann enorm ausfallen. Von daher hat sich der Skipper/Captain einer Sport- oder Privatyacht gut zu überlegen, ob er unter den gegebenen Umständen lediglich Hilfe anfordert oder ein «Mayday» absetzt.

Wurde zunächst blosse Hilfeleistung angefordert oder erbracht, gerät dann aber die ganze Aktion aus unvorhersehbaren Umständen ausser Kontrolle, auf dass ein «Bergungsfall» entsteht, wird die Beurteilung der Sachlage komplizierter. Den Hilfeleister/Berger trifft die Beweispflicht, dass unvorhersehbare Umstände zu einer Situation und damit zu Massnahmen geführt haben, welche in seinem ursprünglichen Auftrag nicht mehr enthalten sein konnten, weshalb er nun Anspruch auf Bergelohn hat<sup>14</sup>. Diese Situation kann auch im Rahmen einer vertraglichen Abrede nicht rechtsgültig ausgeschlossen werden, weil der Anspruch auf Bergelohn gerade voraussetzt, dass eine Bergeleistung ausserhalb einer vertraglichen Vereinbarung erbracht wurde bzw. erbracht werden musste<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Vgl. die Präambel des Bergungsübereinkommens 1989.

<sup>12</sup> Z.B. bei einem nicht löschbaren Feuer an Bord; nach einer Kollision mit Leck/Schlagseite; nach einem auf Grund-Laufen bei ungünstigen Wetter- bzw. Strömungsverhältnissen; bei Ruderschaden oder Motorenausfall in Küstennähe, etc.

<sup>13</sup> Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot vom 23. September 1910 (SR 0.747.363.2).

<sup>14</sup> Vgl. z.B. den Fall CMI M/V Star Maria, [2002] EWHC 1423 (Admlty), [2003] 1 Lloyds Rep. 182 u. 2004 Dir. Mar., 453, 456.

<sup>15</sup> Art. 6 I BrgÜ.

### 3. Der Anspruch auf Bergelohn: «no cure – no pay»

Die gegenseitige Hilfe unter Seefahrern ist eherne Pflicht, zumindest soweit Lebensgefahr besteht und die Hilfe ohne ernste Gefahr für das eigene Schiff und dessen Besatzung/Passagiere erbracht werden kann<sup>16</sup>. Das Unterlassen solcher Hilfeleistung ist strafbar und wird in aller Regel mit Busse oder Gefängnis sanktioniert. Ausserdem begründet eine Rettung aus Lebensgefahr für sich allein *keinen* Anspruch auf Bergelohn gegenüber der geretteten Person<sup>17</sup>. Lediglich für gerettete Vermögenswerte wie Schiff oder Ladung bzw. bei Massnahmen zur Verhinderung oder Reduktion von Umweltschäden kann ein Entgelt beansprucht werden<sup>18</sup>.

Nach dem Gesagten setzt eine Bergung und damit ein Anspruch auf Bergelohn Folgendes voraus:

- Ein Schiff, eine Crew und/oder seine Ladung muss in Gefahr sein;
- der Berger handelt nicht unter einem vorbestehenden Vertrag<sup>19</sup> oder unter einer anderen, rechtlichen Verpflichtung mit dem in Not geratenen Schiff<sup>20</sup>, sondern frei bzw. auf eigene Initiative;
- die Bergung ist erfolgreich, d.h. es konnten Vermögenswerte gerettet oder zumindest eine Umweltschädigung verhindert werden<sup>21</sup>. Bringt eine Hilfeleistung keinerlei Erfolg, besteht auch kein Anspruch auf Bergelohn, unabhängig vom Aufwand, den der Versuch gekostet hat.

Ein Anspruch auf Bergelohn ist also seit jeher an den Erfolg der Aktion gebunden: «no cure – no pay»<sup>22</sup>. Von diesem Grundsatz wird nur abgewichen, wenn ein Schiff um Bergung ersucht hat, diese dann aber beim Eintreffen des Bergers bereits anderweitig erbracht worden ist oder aus irgendwelchen Gründen nicht mehr notwendig war. Mancher Berger wird deshalb unter der Regel «no cure – no pay» sorgfältig abwägen, welches Risiko er eingehen und welchen Aufwand er betreiben kann bzw. will, soweit es «nur» um eine Sportyacht geht und ihm der Erfolg und damit seine Entschädigung erst noch ungewiss erscheint. Dies führt dazu, dass manche professionellen Bergungsunternehmen energisch darauf aus sind, sich vor Beginn einer Aktion von einem Skipper die volle Übernahme der Kosten und ein mehr oder weniger definiertes Entgelt versprechen zu lassen bzw. «on a salvage basis» vorgehen zu können<sup>23</sup>.

Oft wird dem in Seenot geratenen Skipper von professionellen Bergeunternehmen zwar ein Standardvertrag «no cure – no pay» unterbreitet, welcher die Identität der Beteiligten festhält und ein Schiedsverfahren für den Fall vorsieht, sollten über den Bergelohn Streitigkeiten entstehen. In solchen Verträgen findet sich aber häufig eine Klausel, wonach der Charakter der Hilfeleistung als Bergung und die Sicherstellung des Bergelohns durch ein Pfandrecht auf dem Schiff im Voraus anerkannt wird<sup>24</sup>. Jeder Skipper oder Captain ist berechtigt, eine solche Bergungsvereinbarung im eigenen als auch im Namen des Eigners abzuschliessen. Damit ist allerdings die Qualifikation als Bergungsfall in der Regel besiegelt. Mit dem Abschluss eines solchen Bergungsvertrages entfällt die direkte Anwendbarkeit des Bergungsübereinkommens, soweit der Inhalt jener Regeln nicht gerade Gegenstand der vertraglichen Abmachung ist<sup>25</sup>.

Freilich liegt es nicht in der Absicht der Gesetzgebung, im Seenotfall zunächst ein Feilschen um den Bergelohn oder zeitraubende Verhandlungen über das

<sup>16</sup> Art. 10 Abs. 1 BrgÜ; Vgl. für unter Schweizer Flagge fahrende Yachten vgl. auch Art. 16 II der Jachtverordnung (JachtVO, SR 747.321.7) und 133 SSG (Seeschiffahrtsgesetz SR 747.30) als Durchsetzungsnormen gem. Art. 10 Abs. 2 BrgÜ.

<sup>17</sup> Werden Menschen und Sachwerte gerettet, kann dies aber bei der Festsetzung des Bergelohnes berücksichtigt werden (Art. 13 I lit. e BrgÜ).

<sup>18</sup> Art. 16 BrgÜ.

<sup>19</sup> Dabei kann es sich auch nur um eine vor Beginn der Aktion vereinbarte, (beweisbare) mündliche Abmachung handeln.

<sup>20</sup> Art. 6 Abs. 1 BrgÜ; daher hat beispielsweise die offizielle Küstenwache in aller Regel keinen Anspruch auf Bergelohn.

<sup>21</sup> Konnte zum Beispiel ein havariertes Schiff in sensibler Umgebung zwar nicht vor dem Sinken bewahrt, vorher jedoch noch eine grosse Menge Bunkeröl abgepumpt werden, ist eine Sondervergütung gemäss Art. 14 BrgÜ geschuldet. Ist beides nicht der Fall, bzw. nicht erfolgreich, so schuldet der Eigner in der Regel nichts.

<sup>22</sup> So bereits das Internationale Übereinkommen über die Hilfeleistung und die Bergung vom 23. September 1910.

<sup>23</sup> Vgl. zu dieser Unterscheidung gegenüber der blossen Hilfeleistung oben, Ziff. 2.

<sup>24</sup> Eine gebräuchliche Abmachung in diesem Zusammenhang ist das «Open Form» von Lloyds: Lloyds Standard Form (LOF) of Salvage Agreement Vers. 2000.

<sup>25</sup> Gemäss Art. 6 BrgÜ ist dieses Übereinkommen nur anzuwenden, soweit nicht ein Vertrag ausdrücklich oder stillschweigend etwas anderes bestimmt. Vgl. demgegenüber LOF 2000, lit. D.

Open Form von Lloyds oder eine andere Vereinbarung zu provozieren. Durch die Aussichten auf einen möglichst attraktiven Bergelohn sollte die Bereitschaft, einem Schiff zu Hilfe zu eilen, möglichst gefördert werden. Mit dem heute geltenden Bergungsübereinkommen von 1989 wurden daher die Kriterien für den Bergelohn neu definiert und zudem eine Sondervergütung für den Fall vorgesehen, dass Umweltschäden verhindert werden können. Diese Sondervergütung wird im Sinne einer Ausnahme auch dann geschuldet, wenn eine Bergungsaktion misslingt. Da in der Praxis mit einem Schiffsuntergang fast immer auch Umweltschäden entstehen, weil selbst Sportyachten kleinere oder grössere Mengen Bunkeröl an Bord haben<sup>26</sup>, ergeben sich zwangsläufig Überschneidungen<sup>27</sup>, welche im Streit um den Bergelohn regelmässig zu Diskussionen führen.

Verantwortlich für die Bezahlung des Bergelohns sind gemäss Bergungsabkommen grundsätzlich alle Beteiligten an Schiff und Ladung, und zwar grundsätzlich individuell im Verhältnis ihrer jeweiligen Anteile<sup>28</sup>.

#### 4. Die Berechnung des Bergelohns

Die Höhe des Bergelohns richtet sich heute nicht mehr nach einem relativ vorgegebenen Prozentsatz des Werts der geretteten Güter, kann aber deren Gesamtwert nicht übersteigen<sup>29</sup>. Die Höhe des Bergelohns wird anhand der nachfolgenden Kriterien festgesetzt, wobei die Reihenfolge nicht einer Priorität entspricht:

- Wert der geretteten Yacht und sämtlicher sonstigen geborgenen Wertgegenstände (Erfolgswert)<sup>30</sup>;
- Sachkunde und Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Rettung von Menschenleben und Bergung der Yacht bzw. weiterer Wertgegenstände;
- Sachkunde und Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (unabhängig vom Erfolg);
- Art und Intensität der Gefahr sowie sämtliche Risiken und mögliche Verantwortlichkeiten, welche helferseitig eingegangen werden mussten;
- Zeitaufwand, Unkosten und Verluste, welche vom Berger aufgewendet bzw. in Kauf genommen werden mussten;
- spezielle Schiffe und Rettungsmittel, welche vom Berger sinnvollerweise für die Aktion eingesetzt wurden;

- Art, Schnelligkeit und Professionalität der Durchführung der Aktion sowie allfällige Honorierung für besondere Einsatzbereitschaftsstrukturen.

Bergung mit einem Anspruch auf Bergelohn nach diesen Kriterien ist also weit mehr als ein relativ laienhafter Versuch zur Hilfeleistung. Umgekehrt ist anhand dieser Kriterien bei Aktionen speziell ausgerüsteter Rettungsschiffe mit entsprechend geschulter Crew und Pikett-Dienst, aber auch bei Hilfeleistungen eines unter enger Terminpflicht fahrenden Containerschiffes, mit deutlich höherem Bergelohn zu rechnen als bei der Hilfeleistung durch eine andere Privatyacht. So kann es geschehen, dass ein nach diesen Kriterien verdienter Bergelohn eines professionellen und unter schwierigen Umständen agierenden Bergers rasch einmal 20–30% des Wertes einer respektablen Segelyacht erreicht.

Kein Anspruch auf Bergelohn besteht, wenn zwar eine erfolgreiche Bergung vorliegt, der Berger die Not-situation aber selber verursacht hat. So kann beispielsweise freilich kein Bergegeld gefordert werden, wenn ein Schiff schuldhaft ein anderes rammt und letzteres leckschlägt, alsdann aber vom Unfallverursacher gerettet wird.

Die in Artikel 14 des Bergungsübereinkommens erwähnte Sondervergütung bezieht sich grundsätzlich auf jene Fälle, in welchen ein Bergungsversuch misslungen ist. Hat der Berger Anspruch auf Bergelohn, so müssten seine Verdienste um die Umwelt bereits darin berücksichtigt bzw. enthalten sein<sup>31</sup>. Entspricht dies

<sup>26</sup> Vgl. dazu Ziff. 4, nachfolgende Abschnitte.

<sup>27</sup> Nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit der Versicherungsdeckung, indem es sich beim Schiff um einen Kaskoschaden, im Bereich der Umweltverschmutzung um einen Haftpflichtschaden handelt.

<sup>28</sup> Art. 13 II BrgÜ; Für Yachten unter Schweizer Flagge bzw. unter schweizerischem Verfahren gilt in Übereinstimmung mit dieser Bestimmung allerdings Art. 121 Abs. 2 SSG, wonach die Zahlung des Bergelohns vorab vom Eigner zu leisten ist, welcher seinerseits auf weitere Beteiligte Rückgriff nehmen kann.

<sup>29</sup> Exkl. Zinsen und der Erstattung von Verfahrenskosten: Art. 13 III BrgÜ.

<sup>30</sup> Der Wert der geborgenen Yacht wird als Zeitwert vor dem Zwischenfall ermittelt, abzüglich sämtlicher Reparaturkosten einschliesslich jener, welche vor und während der Rettungsaktion verursacht wurden.

<sup>31</sup> Art. 13 I lit. b BrgÜ.

nicht der Gegebenheit, so hat der Berger gegenüber dem Schiffseigner einen Anspruch auf Ersatz seiner Unkosten. Mit anderen Worten ist es in solchen Fällen zwar nicht notwendig, dass Umweltschäden verhindert oder begrenzt werden konnten, der blosser Versuch genügt. Für diese Leistung kann jedoch kein Lohn verlangt, sondern lediglich Kostenersatz beansprucht werden. Wurde ein Umweltschaden abgewendet oder massgeblich reduziert, besteht ebenfalls ein Anspruch auf eine Erfolgsprämie bis maximal 100% der entstandenen Unkosten<sup>32</sup>.

Da fast jeder Schiffsuntergang aufgrund des auslaufenden Bunkeröls mit einer gewissen Umweltbeeinträchtigung verbunden ist, wird eine entsprechende Sondervergütung nur dann zugesprochen, wenn ein Umweltschaden im Sinne des Übereinkommens drohte, nämlich eine *erhebliche* physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt durch ein *schwerwiegendes* Ereignis. Bei Unfällen mit Sportyachten wird daher eine derartige Sondervergütung kaum je geschuldet sein, wenngleich selbst dies im Zuge der Rechnungsstellung von erfolglos gebliebenen Bergeunternehmen manchmal verlangt wird, um wenigstens die entstandenen Unkosten zu decken. Denkbar bleiben allerdings einige wohl eher seltene Fälle, in denen eine Sportyacht durch Kollision mit einem anderen Schiff (z.B. einer Expeditions-Motoryacht mit entsprechend grossen Tanks) in der Nähe einer sensiblen Küste durchaus eine solche Bedrohung auslösen kann.

## 5. Sicherstellung des Bergelohns

Wer Bergelohn zu zahlen hat, muss auf Verlangen des Bergers für dessen Forderung einschliesslich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten. Das geborgene Schiff darf den Hafen bzw. den Ort, an welchen es nach Abschluss der Bergungsaktion gebracht wurde, nicht ohne Zustimmung des Bergers verlassen, solange die Sicherheit der Abgeltung der Forderung (Bergelohn) des Bergers nicht erbracht wurde<sup>33</sup>. Ausstehender Bergelohn verleiht in diesem Sinne also eine Art Pfandrecht auf der geretteten Yacht<sup>34</sup>, d.h., ein solches Schiff kann verarrestiert werden, selbst wenn es unterdessen die Hand gewechselt hat<sup>35</sup>. Eine solche Sicherheit verleiht dem Berger jedoch kein Recht, eine Yacht selbst in Besitz zu nehmen oder sie eigenmächtig an der Weiterfahrt zu hindern.

## 6. Verlassen bzw. Aufgeben einer Yacht

Setzt ein Skipper/Captain einer privaten Yacht einen Hilferuf ab, ist oft als erstes ein Tanker oder Frachter zur Stelle. Diese nehmen dann in der Regel die Crew an Bord, die Yacht aber wird an der Stelle belassen und die Fahrt fortgesetzt. In diesem Fall gilt ein solches Schiff je nach den herrschenden Umständen als verlassen («abandoned») oder herrenlos («derelict»), was jedoch in beiden Fällen – entgegen einer weitum verbreiteten Irrmeinung – einem Dritten, der das Schiff findet und an den Haken nimmt, keineswegs das Recht gibt, dieses verlassene oder herrenlose Schiff automatisch als sein Eigentum zu erklären. Bestand zudem nachweislich die Absicht der Crew, selbst oder durch Dritte innert vernünftiger Zeit zur treibenden Yacht zurückzukehren, um diese wieder in Besitz zu nehmen und zu bergen, war die Yacht nur vorübergehend verlassen, und es liegt demnach kein Seenotfall vor, welcher einen Anspruch auf Bergelohn begründen könnte.

Als herrenlos bzw. «derelict» gilt eine Yacht, wenn sie klarerweise aufgegeben wurde, d.h. ohne Hoffnung auf Rettung und ohne den Willen des Eigners oder der Crew, noch irgendetwas zu unternehmen. Jeder Berger einer solchermaßen aufgegebenen Yacht hat Anspruch auf einen Bergelohn, welcher unter Umständen aber recht tief ausfallen kann, wenn mit dem Manöver kaum besondere Aufwendungen, Risiken oder Kosten verbunden waren. Entsprechend kann er, sofern er möchte, den Eigner eines solchen Schiffes ausfindig machen. Gelingt ihm dies nicht, ist er berechtigt, «sein» Pfandrecht auf dem Schiff durchzusetzen, allerdings nicht eigenmächtig durch Inbesitznahme der Yacht, sondern

<sup>32</sup> Bergelohn und Sondervergütung schliessen sich also nicht per se aus. Kann ein Schiff gerettet und zudem eine mit dem Ereignis verbundene Umweltbedrohung erfolgreich – aber mit hohem Aufwand – beseitigt werden, so ist eine zweifache Entschädigung nach Art. 13 und 14 BrgÜ nicht ausgeschlossen.

<sup>33</sup> Art. 21 I und III BrgÜ.

<sup>34</sup> Art. 21 BrgÜ sowie das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die vorsorgliche Beschlagnahme von Seeschiffen vom 10. Mai 1952 (SR 0.747.323.1), insbesondere Art. 1 I lit. c.

<sup>35</sup> Von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang entsprechende Zusagen über das Nichtbestehen von Drittverhalten in Standardverträgen, insbesondere beim Erwerb von Unfall-yachten zur Wiederinstandstellung bzw. nach Instandstellung.

über die am Ort des Vorgehens dafür zuständigen Instanzen.

## 7. Versicherungsaspekte

Aufgrund der möglichen Ansprüche auf einen relativ hohen Bergelohn wird mancher Skipper/Captain einer Yacht zögern, eine Bergecrew an Bord zu lassen bzw. Bergeleistungen anzunehmen<sup>36</sup>, insbesondere diejenigen von kommerziellen Unternehmen. Solches Zögern kann allerdings nicht nur gefährlich, sondern auch teuer werden: Seitens der Versicherung wird sich der Versicherungsnehmer möglicherweise den Vorwurf gefallen lassen müssen, dass durch diese Verzögerung der Schaden vergrössert worden sei, weshalb die Versicherungsleistung wegen Eigenverschuldens gekürzt werde.

Steht genügend Zeit zur Bergung ohne weitere Schadensfolge zur Verfügung, sollte möglichst rasch Kontakt mit einem geeigneten Rettungsunternehmen aufgenommen und versucht werden, einen Auftrag für die zu erbringende Leistung auf konventioneller Aufwandbasis zu erteilen. Gleichzeitig empfiehlt sich in solchen Fällen eine Rücksprache mit dem Versicherer, welcher möglicherweise Zugang zu solchen Rettungsunternehmen hat, die zur Hilfeleistung nach Aufwand bereit und vielleicht beim Versicherer bereits «akkreditiert» sind.

Für krasse Fälle jedoch, wie z.B. falls ein Schiffsführer unter dem Einfluss der bedrohlichen Situation oder aus anderen Gründen eine Bergung zu überhöhten oder objektiv völlig unangemessenen Bedingungen

akzeptiert hat und seine Versicherung deshalb später die Deckung verweigert, sieht das Bergungsabkommen vor, dass solche Bedingungen auf entsprechendes Begehren hin nachträglich für nichtig erklärt oder zumindest angepasst werden können<sup>37</sup>. Allerdings sind die Gerichte eher zurückhaltend, eine einmal zustande gekommene Bergungsabrede gänzlich ausser Kraft zu setzen, solange die darin enthaltenen Bedingungen nicht geradezu betrügerisch erscheinen. Vermieden werden sollte jedenfalls, gegenüber dem Berger oder Dritten irgendwelche Angaben zur Höhe des Schiffswertes oder der entsprechenden Versicherung zu machen; die Vorlage eines diesbezüglich neutralen Versicherungsnachweises muss genügen.

Im Zusammenhang mit Umweltschäden, bei welchen die damit verbundenen Beseitigungskosten und gegebenenfalls Bussen den Wert des Schiffes bei weitem übersteigen können, ist darauf zu achten, dass die abgeschlossene Versicherung solche Schäden in einem angemessenen Umfang deckt bzw. diese jedenfalls nicht von vornherein ausschliesst, wie dies bei einigen Gesellschaften der Fall ist.

Im Hinblick auf zweckmässige Rücksprachen mit dem Versicherer empfiehlt es sich ausserdem, stets eine Kopie der Versicherungspolice mit den anwendbaren Bestimmungen und die aktuelle Notfallnummer der Versicherungsgesellschaft an Bord griffbereit zu haben.

<sup>36</sup> Gemäss Art. 19 BrgÜ hat jeder Schiffsführer das Recht, Bergeleistungen aus vernünftigen Gründen abzulehnen.

<sup>37</sup> Art. 7 BrgÜ.

Every master of a yacht is bound, as far as he can do so without serious danger to his own ship and crew, to render assistance at sea to any person in peril or vessel in distress. Also, every year, numerous skippers and owners of sport yachts discover first-hand the legal concept of marine salvage and the entitlement to reward for saving imperilled property at sea. However, the average yacht skipper has access to only limited guidance for salvage situations under the terms of the International Convention on Salvage 1989 (SALCON). On the other hand, there is already an increasing number of specialized yacht salvage

companies operating particularly in waters where expensive privately owned or charter yachts are sailing. Some of these companies present themselves as good Samaritans but, after having rendered their services, they often try to convert a simple call for towing or mechanical assistance into a pure marine salvage looking out for a more generous reward under international treaties. This article shall give a broad understanding of applicable rules to yacht skippers and captains in order to react better in a crisis when they have to accept towage or salvage services.



Hartmann Müller Partner  
Rechtsanwälte

ZÜRICH Zürichbergstrasse 66  
CH-8044 Zürich  
Tel: 043 268 83 00  
Fax: 043 268 83 01

ZUG Grafenau 6  
CH-6300 Zug  
Tel: 041 710 30 40  
Fax: 041 710 23 53

[www.hmp.ch](http://www.hmp.ch)

Mitglieder des schweizerischen  
Anwaltsverbandes

Member of Multinational Association of  
Independent Law Firms



Hartmann Müller Partner unterstützt Unternehmen und Privatpersonen bei der Wahrung ihrer Rechte, insbesondere in den Bereichen:

Arbeitsrecht  
Arbeits- und Aufenthaltsbewilligungen  
Ausländerrecht  
Banken- und Kapitalmarktrecht  
Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität  
Berufliche Vorsorge  
Computer- und Technologierecht  
Erbrecht  
Firmengründungen  
Gesellschaftsrecht  
Handelsrecht  
Immaterialgüterrecht  
Internationale Rechtshilfe  
Internationales Handelsrecht  
Internationales Privatrecht  
Internationales Recht  
Joint Ventures  
Lizenzvertragsrecht  
Luftrecht  
Mergers & Acquisitions  
Mietvertragsrecht, Leasing  
Privates Baurecht  
Patent-, Marken-, Urheberrecht  
Persönlichkeitsrecht  
Produktehaftpflicht, Haftpflichtrecht  
Prozessführung  
Recht der Europäischen Union  
Sachenrecht  
Schiedsgerichtsbarkeit  
Schiffahrtsrecht und Yachtrecht  
Schuldbetreibungs- und Konkursrecht  
Steuerrecht  
Transportrecht  
Umweltrecht  
Versicherungsrecht  
Vertragsrecht  
Vertriebsverträge  
Verwaltungsrecht  
Wettbewerbs- und Kartellrecht

Die vorliegende Orientierung wurde verfasst von:



**Dr. Christoph Peter A. Martig**  
Partner  
Zürich / Zug  
Tel: 043 268 83 00  
Fax: 043 268 83 10  
E-Mail [martig@hmp.ch](mailto:martig@hmp.ch)