



Quelle: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/0cacbce9-6a30-37bb-b351-6a978a85947a>

Zeitschrift	BauR - Baurecht
Autor	Dr. Jürgen Cloppenburg
Rubrik	Aufsätze
Referenz	BauR 2025, 1275 - 1289 (Heft 9)
Verlag	Werner Verlag

Cloppenburg, BauR 2025, 1275 Wechselseitige Haftungsfreistellungen



von Rechtsanwalt Dr. Jürgen Cloppenburg LL.M. (McGill), Hamburg

Wechselseitige Haftungsfreistellungen, auch als knock for knock-Regelungen bekannt, sind vor allem im common law-Rechtsraum bekannt und akzeptiert und finden in Deutschland bei Windenergieprojekten auf See auch in Anlagenbauverträgen Verwendung. Diese Regelungen verteilen die Haftung für Sach- und Personenschäden diametral anders als das gesetzliche Regelungsmodell es vorsieht und sind sowohl für Praktiker relevant als auch dogmatisch nicht vollständig geklärt (jedenfalls im deutschen Recht). Der Beitrag untersucht Zweck und Wirkungsweise und bietet eine rechtsvergleichende rechtliche Einordnung der enthaltenen Haftungsausschüsse und Freistellungsansprüche zwischen englischem und deutschem Recht.

I. Zweck und Wirkungsweise

Besondere Umstände verlangen besondere Regelungen: Für Aktivitäten mit besonderen Risiken wie etwa der Zusammenarbeit bei Weltraumaktivitäten, bei der Ölförderung auf See und teilweise auch für Windenergieprojekte



auf See hat sich vor allem im common law-Rechtsraum ein ungewöhnliches, von englischen Gerichten als „crude but workable allocation of risk and responsibility“¹ bezeichnetes Haftungskonzept etabliert, das mit weitreichenden Haftungsausschlüssen einhergeht und mit entsprechenden Versicherungskonzepten verbunden ist. Solche Haftungsfreistellungen, auch knock for knock-Regelungen genannt, werden manchmal – etwas pietätlos – so erklärt, dass „jeder seine eigenen Toten bestatten muss“ („bury your own dead“). Das Regelungsziel der knock for knock-Regelungen ist unorthodox und die eingesetzten Mittel sind ungewöhnlich.

Die beabsichtigte Risikoverteilung wird durch eine Kombination verschiedener wechselseitiger Regelungen erreicht: Regelmäßig wird zunächst ein weitgehender Haftungsausschluss für Sach- und Personenschäden zwischen den beiden Vertragspartnern vereinbart. Jede Partei trägt die eigenen Schäden selbst, auch wenn diese durch die andere Partei verursacht wurden.² Drittschadenrisiken werden so in Eigenschadenrisiken umgewandelt.

Die Vertragspartner weiten diesen Grundsatz zudem auf weitere Projektbeteiligte in ihrer jeweiligen Risikosphäre (insbesondere Sub- und Nebenunternehmer), den so genannten Gruppen, aus. Für den Fall, dass eines der Gruppenmitglieder sich nicht daran hält und einen Anspruch gegen ein Mitglied der anderen Gruppe geltend macht, kann das in Anspruch genommene Gruppenmitglied entlang Vertragskette oder aufgrund eines Vertrags zugunsten Dritter eine Freistellung von diesem Anspruch verlangen. So wird das beabsichtigte Ergebnis hergestellt: Der Schaden wird von der Partei getragen, die den Schaden selbst erlitten hat. Die praktische Umsetzung ist aufgrund der Vielzahl der Schnittstellen nicht leicht. In Projekten der Offshore-Windkraft geschieht dies in aller Regel durch bilaterale Vereinbarungen.³

Freistellungsansprüche sind im deutschen Recht nach Inhalt und Rechtsfolgen dogmatisch nur in Grundzügen geklärt und die im englischen Recht verwendete „indemnity“ ist ein schillernder Begriff, der – ebenso wie die deutschrechtliche Freistellung – als „creature of contract“ der Einordnung und Auslegung bedarf. Während englische Gerichte das knock for knock-Konzept grundsätzlich anerkennen, sind die Herausforderungen im deutschen Recht nicht nur im Hinblick auf die §§ 305 ff. und § 276 Abs. 3 BGB evident. Das größte Risiko liegt in der Wirksamkeit der Freistellungsansprüche sowie in den Regelungen zu Personenschäden.

Schäden Dritter (also von Personen, die keiner Gruppe angehören) bleiben von dieser Regelung unberührt. Andere Vertragsverletzungen der Gruppenmitglieder werden wie üblich sanktioniert: Die Regelungen etwa zur Mängelhaftung oder zum Verzug bleiben unberührt. Oft ist der Anwendungsbereich der knock for knock-Klauseln weiter begrenzt, etwa geographisch, und außerhalb dieser Grenzen bleibt es beim üblichen Haftungskonzept.

Knock for knock-Regelungen sind nur vor dem Hintergrund entsprechender Versicherungskonzepte verständlich und denkbar. Die Eigenschadenversicherung wird in den Vordergrund gerückt. Die Klauseln sind eng mit den relevanten Versicherern abzustimmen. Der Schadensausgleich soll dabei nicht verhindert werden, sondern er wird verlagert vom Anspruch gegen den Schädiger zu einem Anspruch gegen den Versicherer desjenigen, der am besten (und günstigsten) in der Lage ist, das Risiko zu versichern. Daher werden die Rückgriffsansprüche der Sachversicherer (durch Mitversicherung oder Regressverzicht) ausgeschlossen. Bei den (deutschen) gesetzlichen Unfallversicherungen könnte dies für Personenschäden schwer durchsetzbar sein, so dass über die Freistellungsregelungen der Arbeitgeber haftet und dieser sich mittels privater Unfallversicherung schützt.



II. Hintergrund

Knock for knock-Konzepte sind nicht neu und wurden erstmals wohl in den 1920er Jahren zwischen US-Autoversicherern vereinbart, die so vermeiden wollten, dass viele kleine Schadensfälle zwischen den Versicherern aufwändig ausgeglichen werden mussten.⁴ In Deutschland wurde ein anderer Weg beschritten, indem Sozialversicherungsträger und Haftpflichtversicherer sogenannte Schadensteilungsabkommen abschließen, in denen der Schadensausgleich durch quotale oder pauschale Regressabwicklung rationalisiert wird.⁵ Während des Zweiten Weltkriegs wurde das Knock for knock-Prinzip für Schiffskonvoys über den Nordatlantik verwendet, und etwa seit den 1960er Jahren werden die Regelungen im Bereich der Öl- und Gasindustrie sowie später in Schiffsverträgen, in der Weltraumindustrie etwa bei Satellitenstartverträgen oder im Zusammenhang mit der internationalen Raumstation ISS verwendet, teilweise auch im Anlagenbau an Land.⁶ Knock for knock-Klauseln kommen somit ursprünglich aus dem common law-Rechtskreis und werden etwa von englischen Gerichten als übliche Praxis akzeptiert, sie werden aber zunehmend auch in Skandinavien und Ländern mit Zivilrechtssystem benutzt.

Bei Arbeiten auf See mit einer Mischung aus manueller Arbeit, teurer Infrastruktur und unvorhersehbaren Wetterverhältnissen besteht das Risiko von Schadensfällen und Unfällen mit potenziell hohen Schäden, wobei vor allem die Öl- und Gasindustrie mit ihren besonderen Risiken im Vordergrund stand. Die tatsächliche und rechtliche Feststellung von Schaden, Schädiger und Verschulden kann bei komplexen Projekten mit vielen Beteiligten und hohen Werten sehr aufwändig sein. Dieser Aufwand wird vermieden und ein zügiger Schadensausgleich (durch die Versicherer) erleichtert. Zudem könnten Versicherungskosten reduziert werden, da die denkbaren (Sach-)Schäden vorab bekannt sind, besser kalkuliert werden können und doppelter Versicherungsschutz vermieden wird. Unternehmen sind eher dazu bereit, sich an risikoreichen Projekten zu beteiligen, da die drohenden Schäden kalkulierbar sind. Schließlich soll die offene Kooperation der Parteien auch bei der Aufklärung der Ursachen von Schäden gefördert und so Risiken und Schäden vermieden werden.⁷ Konzeptionell vergleichbar werden wechselseitige Haftungsausschlüsse zwecks Förderung einer „positiven Fehlerkultur“ auch bei Modellen einer integrierten Projektabwicklung in Bauprojekten (an Land) diskutiert.⁸

Lando arbeitet heraus, dass knock for knock-Klauseln verwendet werden, wenn die erhöhte Gefährlichkeit einer Tätigkeit Unfälle wahrscheinlicher macht und die Feststellung der Verursachungsbeiträge praktisch schwierig ist, es aber dennoch ausreichende Anreize für die Beachtung der erforderlichen Sorgfalt gibt.⁹ Dies soll bei Öl- und Gasprojekten auf See der Fall sein, da die Industrie stark reguliert ist und bspw. auf Ölplattformen viele Nebenunternehmer gleichzeitig tätig sind. Die Herangehensweise wird infolge des Deepwater Horizon-Unfalls von 2010 modifiziert, um zumindest den „first tier“-Subunternehmern die Haftungsrisiken nicht völlig abzunehmen und so höhere Anreize für Vorsorge und höchste Sorgfalt zu setzen.¹⁰

Ein in der Praxis wesentliches Argument für knock for knock-Regelungen bei Offshore-Wind Projekten ist, dass die erforderlichen Installationsschiffe oft nur mit knock for knock-Regelungen gechartert werden können, die P&I-Versicherung der Schiffe auf knock for knock-Regelungen eingestellt ist und die Vereinbarung einer verschuldensabhängigen Haftung praktisch schwierig oder zumindest sehr aufwändig ist. Um Versicherungslücken zu minimieren, bietet es sich dann an, das komplette Projekt auf knock for knock-Basis durchzuführen.



III. Umfang der Regelung

Die knock for knock-Regelung enthält einen Haftungsausschluss für Sach- und Personenschäden der Gruppenmitglieder. Es ist nicht nur Eigentum umfasst, sondern auch Gegenstände, die von einem Gruppenmitglied gemietet oder auf andere Weise bei der Projektdurchführung genutzt werden.¹¹ Teilweise – etwa im Weltraumbereich – werden sogar sämtliche Schadenersatzansprüche ausgeschlossen.

1. Gruppen

Knock for knock-Regelungen reichen über die beiden Vertragspartner hinaus und regeln auch die Haftung von anderen Projektbeteiligten. Die beiden „Gruppen“ sollten möglichst umfassend gestaltet werden und alle Unternehmen beinhalten, die an den Arbeiten beteiligt sind, also sowohl die Subunternehmer des Auftragnehmers als auch vom Auftraggeber beauftragte Nebenunternehmer sowie Endkunden. Knock for knock-Regelungen müssen im Grundsatz ausgeglichen sein, ansonsten ist die Versicherbarkeit infrage gestellt. Faktisch unausgewogen kann die Risikoverteilung sein, wenn nur eine Partei die tatsächliche Möglichkeit hat, das Eigentum der anderen Partei zu schädigen. Dieses Phänomen ist auch bei dem Zuschnitt der Gruppen relevant: Wird die eine Gruppe sehr klein gewählt („small family“), dann werden viele Projektbeteiligte zu „Dritten“, die nicht von der knock for knock-Regelung erfasst sind.¹² Für die Partei mit der großen Gruppe ist die Wahrscheinlichkeit, das Eigentum eines so definierten Dritten zu schädigen, viel größer.

2. Berechtigte des Freistellungsanspruchs

Berechtigte des Freistellungsanspruchs sind zunächst die beiden Vertragspartner selbst, und oft wird der Kreis der Anspruchsberechtigten des Freistellungsanspruchs gegen die „führende“ Projektgesellschaft auf die gesamte Gruppe des Vertragspartners erweitert.¹³ Solche erweiternden Regelungen sind teilweise auslegungsbedürftig, da es unpraktikabel und kaum beabsichtigt ist, dass nur alle Gruppenmitglieder gemeinsam den Anspruch geltend machen können. Gemeint dürfte sein, dass die Person den Freistellungsanspruch hat, die von den Nachteilen, die die Freistellung zu vermeiden sucht, betroffen ist oder zu werden droht. Zudem sollte geklärt werden, ob der Geschädigte einen eigenen Anspruch erwirbt, oder ob nur der jeweilige Vertragspartner durch einen unechten Vertrag zugunsten Dritter, § 329 BGB, den Anspruch geltend machen darf.¹⁴

Eine der beiden „führenden“ Gesellschaften wird im Projektgeschäft üblicherweise für die Errichtungsphase eine EAR/CAR-Allgefahrenversicherung mit Regressverzicht abgeschlossen haben, die die Sachschadenrisiken der Vertragspartner (inklusive Subunternehmer) an den versicherten Sachen (insbesondere den zu liefernden Gegenständen) mit abdeckt,¹⁵ so dass sich insoweit (also für die versicherten Risiken) ein weiterer Rückgriff während der Laufzeit der Versicherungsdeckung erübrigt. Der Liefer- und Leistungsumfang selbst ist aber von der Knock for knock-Regelung sowieso nicht erfasst. Ferner werden Versicherungen von den Projektbeteiligten jeweils selbst für Personenschäden der eigenen Mitarbeiter, für eigene Ausrüstung (z.B. „Contractor's Plant & Equipment“) und Schiffe („Hull and Machinery“ und P&I) sowie sonstiges Eigentum („Property All Risk“) abgeschlossen, die von der EAR/CAR-Versicherung nicht gedeckt sind.¹⁶



Die in Anspruch genommene Hauptpartei muss dann den Freistellungsanspruch entlang der Vertragskette in „seiner“ Gruppe gegen den ursprünglichen Anspruchsteller geltend machen. Überlegenswert ist, dieses Konzept so zu erweitern, dass jedes Gruppenmitglied den anderen Projektbeteiligten einen solchen Direktanspruch einräumt. Dann wäre der Freistellungsanspruch entlang der Vertragskette nicht mehr erforderlich.

3. Ausnahmen

Je mehr Ausnahmen es von dem Konzept gibt, desto eher kann dies zu Streitigkeiten führen – ein Effekt, den die knock for knock-Klauseln eigentlich vermeiden sollten.¹⁷ Andererseits ist problematisch, dass der mit der deliktischen Haftung beabsichtigte Anreiz für sorgsames Verhalten entfällt, wenn es für die beteiligten Unternehmen günstiger ist, an Vorsichtsmaßnahmen zu sparen und einen Schaden in Kauf zu nehmen, soweit dies nicht durch gesetzliche Vorgaben kompensiert wird. Daher werden teilweise Ausnahmen etwa für grobe Fahrlässigkeit (und Vorsatz) vereinbart.¹⁸ Jedenfalls sind die Regelungen mit der Versicherung abzustimmen.

Die knock for knock-Regelung muss an sämtliche relevante Projektteilnehmer durchgereicht werden. Dies ist für Unternehmen, die an maritime Haftungskonzepte gewöhnt sind, unproblematisch. Bei anderen kann es einigen Aufwand erfordern.

Entscheidet man sich in einem Anlagenbauvertrag für eine knock for knock-Regelung, so kann eine klare geographische Begrenzung sinnvoll sein. Anlagenbauverträge für die Errichtung von Strukturen auf See enthalten Regelungen zu Inspektionen in den Fertigungsstätten, zum Landtransport und zu Vormontage und Funktionstests im Hafen, die üblicherweise nicht an dem besonderen Haftungskonzept teilnehmen sollen. LOGIC beschränkt bspw. die Freistellung für Eigentumsschäden der „Company Group“ auf Eigentum, das sich auf der vereinbarten Baustelle („Worksite“) befindet, das dann allerdings recht weitgehend das Gebiet an Land und auf dem Wasser umfasst, auf dem die vertragsgegenständlichen Arbeiten erbracht werden. Ferner muss bei LOGIC der Auftraggeber Informationen zu den anderen auf der „worksite“ präsenten Nebenunternehmer zur Verfügung stellen.

Regelmäßig wird der Leistungsgegenstand bei Bauverträgen von der knock for knock-Regelung ausgenommen, zumindest bis zur Abnahme. Dies folgt der vertraglichen Logik, dass die Hauptverpflichtung erbracht werden muss, und dem Versicherungskonzept, da der Leistungsgegenstand von der CAR-Versicherung abgedeckt wird und die P&I-Versicherung, die für die knock for knock-Regelung des Schiffes „zuständig“ ist, den Vertragsgegenstand nicht umfasst.¹⁹

4. Haftungsbeschränkungen

Eigentümer eines Seeschiffes haften für Seeforderungen, soweit dies vertraglich nicht anders geregelt ist, nur begrenzt auf einen Haftungshöchstbetrag, der sich nach dem Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 (HBÜ) berechnet.²⁰ Der Haftungsbeschränkung unterliegende Seeforderungen sind gem. Art. 2 Abs. 1 a) HBÜ insbesondere Ansprüche, die „an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes ... eintreten“. Der „unmittelbare Zusammenhang mit dem Betrieb“ meint die (verkehrs)technische, nicht die wirtschaftliche Verwendung.²¹ Das Be- und Entladen des Schiffes gehört dazu, das Schiff muss also nicht in



Bewegung sein. Nicht umfasst ist die bloße Benutzung, so dass nicht alle Installationsarbeiten auf See erfasst sind.²² Für Kranaktivitäten während der Errichtung eines Offshore-Windparks könnte argumentiert werden, dass es sich um eine besondere Art des „Entladens“ handelt und das Kranschiff gerade für solche Arbeiten konstruiert wurde. Es verbleiben aber Unsicherheiten.

Findet das HBÜ Anwendung, dann kann dies die Freistellungsregelungen in einer knock for knock-Regelung berühren, wenn sich ein Freistellungsschuldner auf das HBÜ berufen kann. Verschiedene BIMCO-Standardverträge regeln ausdrücklich, dass solche Haftungsbeschränkungen unberührt bleiben. Soll sich die knock for knock-Regelung gegen das HBÜ durchsetzen, muss dies ausdrücklich geregelt werden. Jedenfalls ist auf eine enge Abstimmung mit der Versicherung zu achten.

Anlagenbauverträge enthalten typischerweise eine summenmäßige Haftungsbegrenzung sowie einen Ausschluss der Haftung für indirekte und Folgeschäden, für entgangenen Gewinn, Nutzungsausfall und ähnliche Schäden. Diese Klauseln sind so zu gestalten, dass sie nicht die Wirkungsweise der Freistellungsansprüche beeinträchtigen.²³ Ferner wird geregelt, dass die vertraglichen und gesetzlichen Haftungsausschlüsse zugunsten der Parteien in gleicher Weise auch Subunternehmern und Hilfspersonen zugutekommen.²⁴ Diese Klausel sollte mit der Gruppendefinition abgestimmt werden.

Umweltschäden sind vorrangig Drittschäden, die schon aus diesem Grund oft von der knock for knock-Regelung ausgenommen sind. Regelungen dazu wurden ursprünglich vor dem Hintergrund der Verwendung in der Öl- und Gasindustrie geschrieben, für Windkraftprojekte ist das Schadenspotenzial kaum vergleichbar.²⁵

IV. Freistellungsanspruch und Haftungsausschluss

Erreicht wird die durch knock-for-knock gewünschte Risikoverteilung durch Freistellungsverpflichtungen, die im Zweipersonen auch als Haftungsausschluss wirken, oder durch eine Kombination von Haftungsausschlüssen mit Freistellungsansprüchen.

1. Freistellungsansprüche im englischen Recht

Grundsätzlich ist eine „indemnity“ ist eine vertragliche Verpflichtung des Freistellungsschuldners, einen Verlust oder Schaden des Freistellungsgläubigers auszugleichen, der durch ein definiertes Ereignis (nicht notwendigerweise durch eine Pflichtverletzung) entstanden ist.²⁶ Ob ein Abwehranspruch enthalten ist, ist zumindest nicht eindeutig und wird regelmäßig ausdrücklich geregelt.²⁷ Anders als der Freistellungsanspruch im deutschen Recht finden sich „indemnities“ auch im Zweipersonenverhältnis (für Sachschäden, da Personenschäden im Rahmen von B2B-Transaktionen immer Drittschäden sind) und haben dann die Wirkung eines Haftungsausschlusses.

Grundsätzlich (und anders als im deutschen Recht) löst erst die Leistung des Freistellungsgläubigers an den Dritten die Freistellungspflicht des Schuldners als Erstattungsanspruch aus. Eine direkte Zahlung an den Dritten durch den Freistellungsschuldner kann aus Billigkeitsgründen („equity“) angeordnet werden, wenn sie nicht vertraglich ausgeschlossen ist.²⁸ Typische Freistellungsregelungen sehen daher eine Pflicht „to indemnify and hold



harmless“ oder „indemnify, protect, defend and hold harmless“ vor. Insbesondere bei hohen Drittforderungen ist es für den Freistellungsgläubiger wesentlich vorteilhafter, von diesen befreit zu werden, als sie erst selbst zu erfüllen und anschließend beim Vertragspartner Regress zu nehmen. Die „duty to defend“ besteht, anders als die „indemnity“, als zusätzliche Abwehrpflicht unabhängig davon, ob der Schaden eintritt.²⁹ Mit dieser Pflicht geht auch das Recht einher, die Verteidigung zu übernehmen. Teilweise werden auch Eventualverbindlichkeiten ausdrücklich einbezogen. Ergänzt werden die Klauseln regelmäßig durch Regelungen, wie sich die Parteien bei der Verteidigung der Ansprüche abzustimmen haben.³⁰ Wie die Freistellung letztlich erreicht wird, bleibt wie im deutschen Recht dem Freistellungsschuldner überlassen, also bspw. durch direkte Zahlung an den Dritten.³¹

Oft wird eine „indemnity“ mit einer „hold harmless“-Verpflichtung kombiniert, wobei teilweise angenommen wird, dass es sich um Synonyme handelt.³² Schadenersatzliche Grundsätze wie die Beschränkung auf vorhersehbare Schäden („remoteness“) und die Schadensminderungspflicht („duty to mitigate“) werden angewandt, wenn die Freistellungspflicht durch eine Vertragsverletzung ausgelöst wird, in anderen Fällen sollen diese Beschränkungen nicht gelten. Jedoch ist die Handhabung durch die Rechtsprechung nicht einheitlich.³³

2. Haftungsausschlüsse im englischen Recht

Knock for knock-Regelungen werden von englischen Gerichten grundsätzlich akzeptiert. Den Parteien steht es frei, die Risikoverteilung durch klare Regelungen so zu wählen, wie sie es für richtig halten. Je weitergehend die haftungsbegrenzende Regelung ist, desto höher sind die Anforderungen an die Klarheit der Klausel.³⁴

Ob auch Klauseln, die wechselseitige Haftungsausschlüsse enthalten, eng und contra proferentem auszulegen sind, wird nicht einheitlich beurteilt. Nach der Entscheidung *Transocean Drilling* soll die contra proferentem-Regel nicht anzuwenden und eine enge Auslegung nicht angezeigt sein, wenn die Klausel beide Parteien gleichermaßen begünstigt und die Verhandlungsmacht ausgeglichen war.³⁵ Denn bei wechselseitigen Klauseln mag es zufällig sein, welche Partei sich zuerst auf die Freistellung berufen muss und somit als proferens behandelt wird.³⁶ Empfehlenswert kann es sein, einer möglicherweise engen Auslegung der Klausel entgegenzutreten, indem klargestellt wird, dass eine umfassende Wirkung beabsichtigt ist,³⁷ wobei eine zu weit geratene Klausel ein erhöhtes Risiko der Unwirksamkeit haben kann.³⁸

Um Unklarheiten über die Reichweite der Klausel zu vermeiden (oftmals in Reaktion auf Gerichtsurteile), werden bspw. Ausschlüsse für eigene Fahrlässigkeit des Freistellungsgläubigers³⁹ oder – etwa in einem Schlepp- oder Seetransportvertrag – für die Seetüchtigkeit des eigenen Schiffs⁴⁰ in relevanten Musterverträgen ausdrücklich geregelt. Für Anlagenbauverträge sind solche Ausnahmen an den anderen Leistungsumfang anzupassen. Da die knock-for-knock Regelung eine so ungewöhnliche und starke Abweichung vom anwendbaren Recht enthält, sind sehr klare Formulierungen vonnöten. Eine Grenze bei der Auslegung ist erreicht, wenn der Haftungsausschluss so umfassend ist, dass er den Vertrag inhaltsleer erscheinen lässt, wobei Gerichte versuchen, eine Auslegung zu finden, die dieses Ergebnis vermeidet.⁴¹



3. Freistellungsansprüche im deutschen Recht

Der Schuldner des Freistellungsanspruchs ist verpflichtet, seinen Gläubiger von einer Verbindlichkeit und vom Risiko einer Inanspruchnahme zu befreien. Geschuldet ist der Zustand, der ohne Belastung des Befreiungsgläubigers mit der Verbindlichkeit bestünde. Wie diese Befreiung erreicht wird, ist dem Befreiungsschuldner überlassen. Der Befreiungsanspruch dient in erster Linie im Sinne einer Abwehrkomponente dem Schutz vor einem drohenden Vermögensverlust im Außenverhältnis (und ist daher nicht in erster Linie auf Geldzahlung gerichtet), erst in zweiter Linie der Kompensation eines erlittenen Verlusts.⁴² § 257 BGB enthält insofern einen allgemeinen Rechtsgedanken,⁴³ der in knock for knock -Regelungen durch Worte wie „hold harmless“ und „defend“ üblicherweise auch ausdrücklich geregelt wird.

Diese Pflicht kann vertraglich begründet werden oder auch in einem Schadenersatzanspruch enthalten sein.⁴⁴ Regelmäßig soll der Freistellungsschuldner den Freistellungsgläubiger für Schadenersatzschadlos halten, für die der Freistellungsschuldner nicht verantwortlich ist. Daher sind – anders als bei Schadenersatzansprüchen und ähnlich wie bei den englischen „indemnities“ – eine Pflichtverletzung und ein Vertretenmüssen des Schuldners in der Regel nicht erforderlich. Inhalt und Anspruchsvoraussetzungen richten sich nach dem Vertrag, ergänzend kann auf gesetzliche Regelungen zurückgegriffen werden.⁴⁵

Der BGH geht bei vertraglichen Freistellungsansprüchen zudem davon aus, dass der Freistellungsgläubiger „der Gefahr, eine unbegründete Forderung zu erfüllen oder sich wegen einer begründeten Forderung mit einer Klage überziehen zu lassen ... nach dem Sinn der Freistellung gerade enthoben werden“ solle.⁴⁶ Ob die Befreiung von Eventualverbindlichkeiten umfasst sind, muss im Einzelfall durch Auslegung ermittelt werden,⁴⁷ ist aber nach dem Sinn und Zweck der knock for knock-Regelung zu bejahen: Der Abwehrensanspruch ist unabhängig davon, ob die Hauptforderung besteht oder nicht.

Nach der Rechtsprechung ist der Freistellungsgläubiger zudem verpflichtet, auf eigene Kosten „den Freistellungsschuldner über die Grundlagen, die Höhe und die Einwendungen und Einreden gegen die Forderungen, die Gegenstand der Freistellung sein sollen, zu unterrichten“, da die Freistellungspflicht sonst nicht erfüllt werden kann.⁴⁸ Zwar ist § 254 BGB auf vertragliche Freistellungspflichten nicht direkt anzuwenden, jedoch ist der Freistellungsgläubiger als Nebenpflicht gehalten, sich gegen einen die Freistellungspflicht auslösenden Drittanspruch etwa durch Erhebung von Einreden zu verteidigen.⁴⁹ Eine Abtretung oder Bevollmächtigung des Schuldners kann sinnvoll sein. Der Umfang der Nebenpflichten sollte vertraglich geregelt werden, wie es auch bei englisch-rechtlichen „indemnities“ anzuraten ist. Fragen der Adäquanz und Zurechnung sind im Rahmen der Freistellung in der Regel nicht zu prüfen.

4. Haftungsausschlüsse im deutschen Recht

Soweit ersichtlich, haben deutsche Gerichte noch nicht über die Wirksamkeit von knock for knock-Regelungen entschieden,⁵⁰ was vor allem im Hinblick auf die AGB-Klauselkontrolle und der restriktiven BGH-Rechtsprechung zu einer Rechtsunsicherheit führt. Werden Klauseln aus Standardverträgen verwendet, handelt es sich um vorformulierte Bedingungen mit Mehrfachverwendungsabsicht, § 305 Abs. 1 BGB. Bei Anlagenbauverträgen für Offshore-Projekte wird zwar in der Regel nicht auf ein Vertragsmuster zurückgegriffen, jedoch handelt es sich bei Klauseln oft um Regelungen, die LOGIC- oder BIMCO-Verträgen entlehnt sind und in andere Projektverträge übernommen werden.



a) „Stellen“

Voraussetzung für die Klauselkontrolle ist, dass die Vertragsbedingung von einer Seite „gestellt“ wird, § 305 Abs. 1 Satz 1 BGB, also in die Verhandlungen eingebracht und ihre Verwendung zum Vertragsschluss verlangt wurde.⁵¹ Das LG Hamburg sah es bei der Verwendung von branchenüblichen Charterbedingungen als naheliegend an, dass die Parteien sich „von vornherein darüber einig waren, dass der [V] ertrag zu den branchenüblichen ... Bedingungen geschlossen werden soll. Dann sind beide Parteien gleichsam Verwender und die AGB-Kontrolle ist nicht eröffnet“.⁵² Der BGH entschied in der Nordholm-Entscheidung von 1983 mit äußerst knapper Begründung, dass die „vorformulierten Bedingungen einer Charterpartie“ AGB seien.⁵³ Diese Entscheidung wurde in der Literatur und in schiedsgerichtlichen Entscheidungen fast einhellig kritisiert. Dabei wird darauf hingewiesen, dass Charterverträge fast immer auf Basis eines Standardvertrags abgeschlossen würden und es meist Zufall sei, welche Partei den Vertrag einbringe. Daher lasse sich auch kein „Verwender“ im Sinne des AGB-Rechts ausmachen. Von einem „Stellen“ der Bedingungen könne dann nicht gesprochen werden.⁵⁴ Andererseits wird die begünstigte Partei aber auch dann als Verwender angesehen, wenn sie üblicherweise nur zu den fraglichen AGB kontrahiert und der Vertragspartner gleichsam in vorauseilendem Gehorsam die betreffenden Bedingungen einbezieht.⁵⁵

b) Individualvereinbarung

Die Literatur geht teilweise recht pauschal davon aus, dass Charterverträge in aller Regel individuell ausgehandelt werden.⁵⁶ Dies ist jedoch eine Frage des Einzelfalls, an dessen Bewertung der BGH bekanntlich hohe Anforderungen stellt. Die Bereitschaft zur Änderung von Klauseln soll sich regelmäßig in einer substanziellen Änderung niederschlagen.⁵⁷ Erschwert wird dies dadurch, dass knock for knock-Klauseln in der jeweiligen „Gruppe“ im Prinzip unverändert durchgereicht werden müssen, damit das Haftungskonzept insgesamt funktioniert. Eine eher theoretische Möglichkeit wäre, dass die Beteiligten die Regelungen gemeinsam aushandeln.

Es sollte schon auf der Ebene des Aushandelns berücksichtigt werden, dass knock for knock-Klauseln Teil einer langjährigen und weltweit erfolgreichen Praxis sind, die von den Beteiligten in der Branche als fair und sinnvoll angesehen und daher nicht im Grundsatz infrage gestellt, sondern nur in Details angepasst wird. Da bei internationalen Anlagenbauprojekten regelmäßig mehrere Unternehmen beteiligt sind, bietet es sich an, zuerst die Klauseln auszuhandeln, die deutschem Recht unterliegen, und diese dann in andere Verträge, die etwa englischem Recht unterliegen, zu übernehmen. Zudem ist zu überlegen, ob mit der Definition der Gruppen sowie der Auswahl der beteiligten Unternehmen die Zahl der Verträge nach deutschem Recht reduziert werden kann.

c) Inhaltskontrolle

Liegen AGB vor, findet die Inhaltskontrolle gem. § 307 BGB statt. Regelungen, die den Vertragspartner unangemessen benachteiligen, sind unwirksam. Das Konzept der knock for knock-Klausel weicht so deutlich vom gesetzlichen Leitbild der §§ 280, 823 BGB ab, dass sich Schwierigkeiten einer AGB-rechtlichen Zulässigkeit



aufdrängen. Zwischen den Parteien handelt es sich um einen Haftungsausschluss oder eine Haftungsbeschränkung. Diese wird kombiniert mit Freistellungsansprüchen, die eine Haftungserweiterung für den Freistellungsschuldner beinhalten.

Gem. § 310 Abs. 1 Satz 2, Halbs. 2 sind die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche zu berücksichtigen. Dazu gehört die Prägung des Geschäftsverkehrs durch die internationale Vertragspraxis. Bei großer Internationalität eines Marktsegments müssen auch die Gegebenheiten anderer Jurisdiktionen der jeweiligen Branche einbezogen werden.⁵⁸ Für BIMCO-Standardverträge wird die Auffassung vertreten, dass sie im Handelsverkehr geltende Gewohnheiten und Gebräuche enthalten.⁵⁹ Der BGH ging in seiner Wertentscheidung im konkreten Fall von branchenüblichen Haftungs- und Versicherungskonzepten aus.⁶⁰

Bei knock for knock-Klauseln handelt es sich um ein (auch) in der maritimen Branche herausgebildetes Konzept, welches von den beteiligten Verkehrskreisen als angemessener Marktstandard und teilweise als grundlegend für die Versicherbarkeit – und damit die Ermöglichung der jeweiligen Tätigkeit – angesehen wird.⁶¹ Für Verträge im Offshore-Windbereich wird zu bedenken gegeben, dass angesichts der noch relativ jungen Offshore-Windindustrie Gerichte der Ansicht sein könnten, dass sich noch keine entsprechenden Gewohnheiten herausgebildet haben.⁶² Jedoch nimmt die Windbranche lediglich an den Handelsbräuchen der übrigen Offshore-Industrie teil, die sich seit langer Zeit international herausgebildet haben. Dafür spricht, dass sich in der Seeverkehrspraxis Standardverträge durchgesetzt haben und 65–70 % der international über See beförderten Waren mit BIMCO-Standardverträgen abgewickelt werden.⁶³ Für Installationsschiffe von Offshore-Wind Projekten basieren die Verträge fast immer auf von BIMCO oder LOGIC adaptierten knock for knock-Konzepten. Die Klauseln werden nicht nur von Auftraggeber und Auftragnehmer selbst vereinbart, kongruente Regelungen sind in den Verträgen mit ihren jeweiligen weiteren Vertragspartnern in den jeweiligen „Gruppen“ enthalten, so dass durch ein Netz von gleichlaufenden Regelungen ein gemeinsames Haftungskonzept für Offshore-Arbeiten entsteht. Der Regelungskontext einer Klausel ist bei der Beurteilung der Angemessenheit zu berücksichtigen: Wenn der Klauselverwender eine nicht vermeidbare und in der Sache angemessene Regelung weiterreicht, ist dies nicht unangemessen, zumal wenn die Regelung im internationalen Kontext üblich ist.⁶⁴

aa) Haftungsausschlüsse

(1) Die Rechtsprechung versteht § 309 Nr. 7b) BGB als Indiz auch für Verträge zwischen Unternehmen und schließt üblicherweise eine Freizeichnung für grobe Fahrlässigkeit durch leitende Angestellte aus, egal ob es sich um „Kardinalpflichten“ handelt oder nicht. Eine Freizeichnung vom groben Organisationsverschulden scheidet aus.⁶⁵ Für nicht leitende Angestellte wird danach differenziert, ob es sich um eine wesentliche Vertragspflicht handelt oder nicht.⁶⁶ Eine Freizeichnung für grobe Fahrlässigkeit wurde zumindest in besonderen Konstellationen für nicht wesentliche Pflichten akzeptiert.⁶⁷ Vor dem Hintergrund neuerer Rechtsprechung wird allerdings teilweise die Frage gestellt, ob der BGH weiterhin für einfache Erfüllungsgehilfen großzügiger ist als für leitende Angestellte.⁶⁸ Jedoch hat das Argument einer fehlenden Versicherbarkeit bei grober Fahrlässigkeit stark an Überzeugungskraft verloren.⁶⁹

Wesentliche Vertragspflichten sind vor allem für die im Gegenseitigkeitsverhältnis stehenden Hauptpflichten. Ansonsten sind die Kriterien nicht klar: Teilweise stellt der BGH darauf ab, ob eine Freizeichnung die Leistungszusage „aushöhlt“, oder darauf, ob der Vertragspartner auf die Erfüllung der fraglichen Pflicht „vertrauen darf“.⁷⁰ Wichtig ist, dass angesichts der Vertragsart, Branche und der Gestaltung der Freizeichnung noch ein ausreichender Anreiz zur Erfüllung bleibt. Nicht ausgeschlossen werden kann etwa – wie auch im englischen



Recht – die Pflicht zur Bereitstellung eines seetüchtigen Schiffs und andere anfängliche Sach- und Organisationsmängel, die in der Klausel aufgezählt werden sollten.⁷¹ Bei leichter Fahrlässigkeit ist eine Freizeichnung im Grundsatz zulässig, solange nicht wesentliche Vertragspflichten betroffen sind. Soweit der Vertragszweck durch die Freizeichnung gefährdet ist, wird diese als bedenklich bzw. unwirksam angesehen und es wird konstatiert, dass wegen der Rechtsprechung zu „Kardinalpflichten“ eine Haftungsbeschränkung auch für leichte Fahrlässigkeit nur schwer rechtssicher vereinbart werden kann.⁷²

(2) Der BGH hat in seiner Wertentscheidung eine Haftungsfreizeichnung für grobe Fahrlässigkeit wegen der branchenüblichen Besonderheiten gebilligt. Relevant ist, ob der Verwender über selbständige Erfüllungsgehilfen nur begrenzte Kontrolle hat oder der Klauselgegner die Gefahr überwachen und typische Risiken durch eigene Maßnahmen minimieren kann. Kann die Pflicht auch durch den Klauselgegner beherrscht werden, so fehlt es an einer Vertragszweckgefährdung.⁷³ Während der BGH bei Reparaturarbeiten auf einer Werft von einer ausreichenden Risikobeherrschung ausging, soll dies bei Industrieanlagen nicht gelten, soweit diese außerhalb des Betriebsbereichs des Bestellers vorgefertigt und dann in diesem zusammengefügt werden.⁷⁴

Ferner muss eine branchenübliche, praktisch lückenlos verbreitete und leicht zugängliche Versicherung bestehen.⁷⁵ Die Branchenüblichkeit kann auch ein wichtiges Indiz dafür sein, dass die Regelung die billigere und daher angemessene Form der Risikoabdeckung ist.⁷⁶ Der typischerweise eintretende Schaden muss gedeckt sein, es soll also trotz etwaiger Deckungsgrenzen oder Versicherungsausschlüsse nicht zu einer Verschlechterung für den Geschädigten kommen.⁷⁷ Deckt die Sachversicherung die grobe Fahrlässigkeit nicht ab, so sollte die knock for knock-Regelung auch in diesem Punkt entsprechend angepasst werden. Der BGH hat darauf verwiesen, dass es unangemessen wäre, wenn die Vertragspartnerin trotz eines „auf Seiten des Schiffseigners bestehenden Kaskoversicherungsschutzes ihrerseits eine Haftpflichtversicherung für das volle Sachschadensrisiko“ abschließen müsste und dass „angesichts der außerordentlich hohen Versicherungswerte von Seeschiffen ... diesem Gesichtspunkt im Rahmen eines angemessenen Interessenausgleichs zwischen Schiffseigner und Werft eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung“ zukommt.⁷⁸ Diese Rechtsprechung wird aber u.a. mit Blick auf den Präventionsgedanken kritisiert.⁷⁹ Die Frage des Selbstbehalts wurde in der Entscheidung nicht thematisiert, aber man darf davon ausgehen, dass auch im entschiedenen Fall die Schiffskaskoversicherung einen branchenüblichen Selbstbehalt vorsah, den der BGH demnach nicht als kritisch ansah.

Es reicht nach der Rechtsprechung nicht aus, Ausnahmen für „Kardinalpflichten“ oder „wesentliche Vertragspflichten“ vorzusehen, ohne diese Begriffe durch Beispiele zu konkretisieren.⁸⁰ Zwischen Unternehmen, die Offshore-Anlagenbauprojekte durchführen, ist eine grundsätzliche Vertrautheit mit dem knock for knock-Konzept zu erwarten, und die Parteien (und ihre Versicherungen) werden dies während der Vertragsverhandlungen besprechen. Daher könnte sich argumentieren lassen, dass ein Vertrauen auf die Haftung für Sach- und Personenschäden, das im Rahmen des § 307 BGB zu schützen wäre, nicht vorliegt. Die grundlegenden Hauptleistungspflichten (zur Lieferung, Mängelhaftung, Bezahlung etc.) bleiben durch die Klausel unberührt, so dass sich die Frage stellt, ob die Leistungszusage wirklich unangemessen „ausgehöhlt“ wird. Dennoch bleibt es dabei, dass es sich um eine sehr weitgehende Haftungsregelung handelt, deren Wirksamkeit in AGB mit guten Gründen bezweifelt werden kann. Für die Beurteilung der Vertragszweckgefährdung sind jedoch nicht allein die Nachteile für den Klauselgegner zu berücksichtigen, sondern die beiderseitigen Vor- und Nachteile einer Haftungsklausel.⁸¹ Die Besonderheit des knock for knock-Konzepts ist, dass es auf spiegelbildlichen Regelungen beruht, die alle eingebundenen Parteien gleich behandeln, die unter Einbindung der Versicherer vereinbart und von neutraler Stelle wie etwa BIMCO verfasst werden.⁸² In der englischen Rechtsprechung wurde herausgearbeitet, dass es bei wechselseitigen Klauseln zufällig sein kann, welche Partei sich zuerst auf die Freistellung berufen muss und die Klausel beide Parteien gleichermaßen begünstigt.⁸³ Daher könne die Prüfung solche Klauseln nicht einfach die Grundsätze für die Prüfung von Haftungsausschlüssen angewandt werden.



(3) Der BGH geht davon aus, dass ein praktisch lückenloser Kaskoversicherungsschutz für Seeschiffe branchenüblich ist, und wie in der Werftentscheidung des BGH dürfte bei Offshorearbeiten das typische Schadensrisiko von Seiten des Schiffseigners weitgehend überwacht und mitbeherrscht werden. Diese Risikobeherrschung muss im konkreten Projekt beurteilt und sollte vorab dokumentiert werden. Bei einem Offshore Wind-Projekt in der Bauphase kommt es nicht so sehr auf Risiken von an Land vorgefertigten Anlagenteilen an, in die die anderen Projektbeteiligten keinen Einblick hatten, jedenfalls wenn eine geographische Begrenzung des Anwendungsbereichs der knock for knock-Klausel vorgesehen wird. Zudem wird Leistungsgegenstand selbst aus dem Anwendungsbereich ausgenommen.

Das Haftungskonzept wird regelmäßig vom Vercharterer des Installationsschiffs, des bei weitem teuersten Ausrüstungsgegenstands in der Projektabwicklung, vorgeschlagen und findet so Eingang in die Projektverträge. Dies spricht sehr dafür, dass die Haftungsregelungen nicht einem Schwächeren aufgebürdet werden, sondern dass es für den Schiffseigner einfacher ist, das Risiko selbst zu versichern. Aufgrund des atypisch hohen Schadensrisikos bei einer Beschädigung des Schiffes liegt es auch im Interesse der anderen Projektbeteiligten, diesem Haftungs- und Versicherungskonzept zu folgen. Risiken werden so besser kalkulierbar, teilweise werden Projekte erst ermöglicht, wenn Schiffe nach der international üblichen Praxis nur nach knock for knock-Regelungen zu chartern sind.⁸⁴

Dem Schadensersatzrecht kommt nicht nur die Aufgabe des Ausgleichs, sondern auch der Prävention zu. Wird fahrlässiges Verhalten nicht mehr sanktioniert, so könnten die erwünschte Verhaltenssteuerung und Investitionen in die Schadensprävention ausbleiben.⁸⁵ Jedoch gibt es für Arbeiten in solchen Offshore-Projekten hohe regulatorische Vorgaben insbesondere beim Arbeitsschutz, die eine Präventionswirkung haben.⁸⁶ Zur Stärkung des Präventionsgedankens sieht man in der Praxis zudem teilweise hybride Regelungen, bei denen bis zu einer bestimmten Schadenssumme (etwa dem Selbstbehalt) die knock for knock-Regelungen nicht gelten. Im Einzelfall ist sicherzustellen, dass es keine relevanten Deckungs- und Risikoausschlüsse gibt, die den Ersatz des Schadens durch die Versicherung gefährden.

Neben der Beherrschbarkeit und Versicherbarkeit des Risikos kann es bei der Abwägung relevant sein, ob es sich um eine für die Projektbeteiligten stark risikobehafteten Tätigkeit handelt, wie dies bei dem Einsatz neuer Techniken naheliegt, bei der das Vertrauen auf eine fehlerfreie Vertragsdurchführung weniger schutzwürdig ist. Dann gefährdet eine Haftungsbeschränkung kaum den Vertragszweck, auch wenn es um Hauptpflichten geht.⁸⁷

Im Grundsatz kann es sich daher um eine ausgeglichene Regelung handeln, die auf dem Grundsatz der Eigenvorsorge durch Versicherungen beruht und eine ungewöhnliche, aber faire und branchenübliche Risikoordnung darstellt.

(4) Bei Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit gem. § 309 Nr. 7a BGB dürfte ein Ausschluss der Haftung in AGB hingegen kaum möglich sein.⁸⁸ Dies ist relevant, wenn einer der Vertragspartner eine natürliche Person ist, was in der Praxis nicht vorkommt. Der Vertrag kann Schutzwirkung für im Projekt tätige Mitarbeiter und Subunternehmer entfalten und so einen vertraglichen Anspruch gegen den Schädiger eröffnen. Ein Haftungsausschluss in AGB ist zulasten der in den Schutzbereich einbezogenen natürlichen Person nicht möglich.⁸⁹ Die Vereinbarung eines Regressverzichts mit der in der Regel staatlich organisierten Unfallversicherung ist – anders als mit der Sachversicherung – normalerweise nicht möglich. Daher muss der jeweilige Arbeitgeber eine zusätzliche Versicherung eindecken.⁹⁰

bb) Freistellung



Ist ein Schädiger Mitglied einer „Gruppe“ und wird entgegen der knock for knock-Regelung von einem Geschädigten in Anspruch genommen, so hat er einen Freistellungsanspruch gegen seinen Vertragspartner oder, je nach Umfang der Regelung, möglicherweise direkt gegen die führende Projektgesellschaft oder weitere Beteiligte. Dieser Freistellungsanspruch ist nach deutschem Rechtsverständnis vorrangig ein Abwehrensanspruch, kann aber in einen Anspruch auf Zahlung umschlagen. § 257 BGB kann nicht als gesetzliches Leitbild i.S.d. § 307 Abs. 2 BGB dienen, da er zwar Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens ist, aber keine eigenständige Anspruchsgrundlage enthält, sondern das Bestehen eines Aufwendungsersatzanspruchs voraussetzt.

Durch die Abwehr- und Freistellungsansprüche wird das Verschuldensprinzip als ein wesentlicher Grundgedanke des dispositiven Rechts abbedungen. Zudem haben die jeweiligen Freistellungsschuldner entlang der Vertragskette den Schaden nicht verursacht. Es wird also eine Art Garantief Haftung geschaffen, die nur in der Erwartung akzeptiert wird, die Haftung an den Geschädigten (oder einen anderen Projektbeteiligten) und dessen Versicherung weiterzugeben. Wird der Freistellungsgläubiger, der nicht selbst Geschädigter ist, in Anspruch genommen wird, muss er seinerseits einen Freistellungsanspruch gegen eine Person durchsetzen, die möglicherweise nicht ausreichend solvent oder unwillig ist, den Anspruch zu befriedigen. Jedoch sind in Projektverträgen Versicherungslösungen üblich, durch die alle Projektteilnehmer geschützt sind. Eine Risikobeherrschung fehlt jedoch. Andererseits kann es für Sachschäden es ausreichen, dass die „führenden“ Projektgesellschaften einen Freistellungsanspruch gewähren, so dass das Problem der Freistellung entlang der Vertragskette entfällt.

Zudem können auch Dritte von der möglicherweise fehlenden Verhaltenssteuerung betroffen sein: Zwar können Dritte uneingeschränkt Schadensersatz verlangen, da sie nicht Partei der Knock for knock-Vereinbarung sind, es könnte aber eine höhere Wahrscheinlichkeit bestehen, dass es überhaupt zu Schäden kommt und diese nicht voll kompensiert werden (etwa weil der Nachweis schwierig ist oder weil reine Vermögensschäden nicht ersatzfähig sind). Dies könnte der Fall sein, wenn die öffentlich-rechtlichen Anreize für ein sorgfältiges Verhalten nicht ausreichend sein sollten, was im Einzelfall zu prüfen ist.⁹¹ Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Dritte indirekt von einer Knock for knock-Vereinbarung profitieren können, da die Wahrscheinlichkeit einer einvernehmlichen Streitbeilegung zwischen den Vertragspartnern höher und daher ein schnellerer Schadensausgleich möglich sei.⁹²

Das Risiko und die Vorteile betreffen alle Projektbeteiligten gleichermaßen, so dass die Wechselseitigkeit und Branchenüblichkeit des Freistellungsanspruchs und der Kontext in die Wertung einbezogen müssen. Eine Kompensation wird von der Rechtsprechung akzeptiert, wenn die Regelungen in einer Wechselbeziehung bzw. einem Sachzusammenhang stehen und einen annähernd gleichwertigen Vorteil bieten.⁹³ Ob die konzeptionellen Vorteile einer Knock for Knock-Regelung diesem Maßstab genügen, ist unsicher.

5. Teilrechtswahl und Auslegung

Während Knock for knock-Regelungen von englischen Gerichten grundsätzlich akzeptiert werden, ist die Wirksamkeit nach deutschem Recht weniger klar. Denkbar wäre es daher, nur einzelne Regelungen wie die knock for knock-Klausel englischem Recht zu unterwerfen. Eine Teilrechtswahl ist grundsätzlich möglich, Art. 3 Abs. 1 Satz 3 Rom I-VO. Dies gilt auch für außervertragliche Schuldverhältnisse.⁹⁴ Jedoch sind die Grenzen der rechtlichen Zulässigkeit nicht immer klar, so dass davor gewarnt wird, dass es zu ungewollten Lücken und Widersprüchen oder zur Unwirksamkeit der Teilrechtswahl führen kann.⁹⁵ Es spricht einiges dafür, dass die Haftung für Sach- und Personenschäden sowie die darauf bezogenen Freistellungspflichten hinreichend abgrenzbar sind und sich das Problem der Lücken und Widersprüche nur begrenzt stellt: Nach dem Sinn und sollen knock for



knock-Klauseln vorrangig vor anderen vertraglichen Regelungen gelten. Kommt es aufgrund einer geteilten Rechtswahl zu Widersprüchen, so ist dies zunächst im Wege der Auslegung zu lösen.⁹⁶

Teilweise wird eine Teilrechtswahl als unwirksam angesehen, wenn die Umgehung von Eingriffsrechten droht, wobei eine solche Rechtswahlschranke nur in Extremfällen anzuwenden sein soll.⁹⁷ Art. 9 Rom I-VO führt bei vertraglichen Schuldverhältnissen zur Berücksichtigung international zwingender Normen (wozu das AGB-Recht nicht gehört),⁹⁸ Eingriffsnormen des Forumstaates setzen sich über Art. 9 Abs. 2 Rom I-VO, Art. 16 Rom II-VO ohne Weiteres durch.

Einfaches ius cogens (zu dem auch das AGB-Recht gehört) schützen die Art. 3 Abs. 3 und 4 Rom I-VO, Art. 14 Abs. 2 Rom II-VO bei reinen Inlandssachverhalten hinreichend, so dass die Umgehung inländischen Eingriffsrechts nicht droht. Im Schiedsverfahren gilt die Bindung an Art. 3 Abs. 3 Rom I-VO zudem wohl nicht,⁹⁹ dasselbe muss für Art. 14 Abs. 2 Rom II-VO gelten.

Es ist streitig, welche grenzüberschreitenden Elemente einen ausreichenden Auslandssachverhalt i.S.d. Art. 3 Abs. 3 Rom I-VO bzw. Art. 14 Abs. 2 Rom II-VO begründen. Im Rahmen von Art. 3 Rom I-VO muss der Auslandsbezug einiges Gewicht haben und für das Geschäft von kollisionsrechtlicher Bedeutung sein.¹⁰⁰ Für einen Vertrag zur Beförderung von Gütern auf der Straße soll eine grenzüberschreitende Bewegung von Leistungen ausreichen, selbst wenn die Parteien dieselbe Staatsbürgerschaft haben und der Vertrag auch in diesem Staat abgeschlossen wurde. Ein enger wirtschaftlicher Zusammenhang mit einem internationalen Vertrag soll nicht ausreichen, wohl aber nach überwiegender Auffassung ein enger rechtlicher Zusammenhang („Vertragskette“). Ausreichen kann demnach die Verknüpfung eines Vertrags „back to back“ mit anderen Verträgen.¹⁰¹ Im Rahmen von Art. 14 Abs. 2 Rom II-VO ist eine wertende Gesamtschau aller Umstände vorzunehmen. Relevant können der Tatort, gewöhnlicher Aufenthaltsort, Staatsangehörigkeit und Flaggenstaat sein.¹⁰²

Bei Offshore Wind-Projekten befindet sich der Errichtungsort entweder im Küstengewässer oder der ausschließlichen Wirtschaftszone. Kernelement einer knock for knock-Regel ist das Durchreichen der Regelung entlang der Vertragskette. Die knock for knock-Regelungen finden ihren Weg in die Anlagenbauverträge oftmals über entsprechende Regelungen in Schiffscharterverträgen, die auf englischem Recht basieren. Transporte im Rahmen der Projektdurchführung erfolgen oft auch über ausländische Häfen direkt auf die Baustelle. Knock for knock-Regelungen müssen im Prinzip unverändert in ein Netz von Verträgen zwischen den Projektbeteiligten aufgenommen werden, um insgesamt die Funktionsweise des Haftungskonzepts abzusichern.

Alternativ können die §§ 305 ff. BGB abgewählt werden, in Kombination mit einer (ausgehandelten) Schiedsklausel.¹⁰³

Werden englisch geprägte Rechtskonzepte in einen Vertrag importiert, der deutschem Recht unterliegt, stellt sich die Frage der Auslegung solcher Klauseln. Nach Art. 12 Abs. 1a Rom I-Verordnung ist das auf den Vertrag anzuwendende Recht maßgeblich. Ist der Parteiwille an einem ausländischen Rechtsverständnis ausgerichtet, so liegt es nahe, die ausländische rechtliche Bedeutung zu verwenden, wenn die Parteien nicht übereinstimmend etwas anderes meinten, wobei im Zweifel nach der Rechtsordnung auszulegen ist, die die Wirksamkeit ermöglicht.¹⁰⁴ Es sollte aber nicht vorschnell von der Rechtswahl abgewichen werden, nur weil die Vertragssprache Englisch ist. Bei knock for knock-Regelungen versprechen sich die Parteien gegenseitig, die Regelungen innerhalb ihrer „Gruppen“ durchzureichen. Nach dem Parteiwillen und der Systematik der Regelungen soll ein einheitliches Verständnis dieser Klauseln im Vertragsgeflecht gelten, da sonst der Zweck der Klauseln und das Funktionieren insgesamt in Frage gestellt wird. Knock for knock-Regelungen bei Offshore-Windprojekten haben ihren Ursprung oftmals im Haftungsregime der beteiligten Schiffe. Es ist marktüblich, dass diese Charterverträge englischem Recht unterliegen. Hier trifft das Argument zu, dass es ein Bedürfnis (der Parteien) gibt, typische Klauseln im internationalen Rechtsverkehr einheitlich auszulegen und dazu das international übliche Verständnis zu



berücksichtigen.¹⁰⁵ Solche knock for knock-Regelungen sind daher auch in Verträgen, die zwar in englischer Sprache formuliert sind, aber deutschem Recht unterliegen, regelmäßig nach englischem Rechtsverständnis auszulegen. Die grundsätzliche Frage der Wirksamkeit der Klausel ist dadurch aber nicht gelöst.

V. Zusammenfassung

Die vertraglichen wechselseitigen Haftungsfreistellungen, auch bekannt als knock for knock-Regelungen, sind im englischen Recht akzeptiert, in Deutschland sind die Einzelheiten unklar und insbesondere AGB-rechtlich problematisch.

Der Freistellungsanspruch (im Englischen indemnity), der neben dem Haftungsausschluss ein Kernelement der Regelung ist, sorgt dafür, dass auch in den Gruppen Drittschadenrisiken in Eigenschadenrisiken umgewandelt werden. Der im deutschen Recht dogmatisch nur in Ansätzen geklärte Freistellungsanspruch wird in den vertraglichen Regelungen spezifiziert, konzeptionelle Abweichungen zwischen englischem und deutschem Recht dürften praktisch nicht ins Gewicht fallen. Freistellungsgläubiger sind einerseits die direkten Vertragspartner entlang der Vertragskette, zur Minimierung der Risiken sollte zumindest auch ein Anspruch gegen die Hauptpartei der Gruppe vorgesehen werden, die im Projektgeschäft auch Versicherungen für die Beteiligten eindeckt.

Da knock for knock-Klauseln mit allen Projektbeteiligten möglichst identisch vereinbart werden müssen, ist es nicht leicht, diese auszuhandeln, sofern die §§ 305 ff. BGB anwendbar und nicht wirksam abbedungen sind. Angesichts der Üblichkeit der Regelung kann im Einzelfall ein Stellen zu verneinen sein. Zuerst sollten die Verträge und Klauseln ausgehandelt werden, die deutschem Recht unterliegen, um diese dann in andere Projektverträge, die etwa englischem Recht unterliegen, zu übernehmen. Zudem ist zu überlegen, ob mit der Definition der Gruppen sowie der Auswahl der beteiligten Unternehmen die Verträge nach deutschem Recht reduziert werden können.

Aus bekannten Gründen ist es grundsätzlich schwer, substantielle Haftungsbeschränkungen in AGB wirksam zu vereinbaren. Bei umfassenden und ungewöhnlichen Regelungen wie knock for knock-Klauseln gilt das umso mehr. Wird trotz dieser Risiken eine solche Klausel vereinbart, so könnte zunächst in einer Präambel festgestellt werden, dass die Vertragsdurchführung wegen der Komplexität der Leistungen, der Vielzahl der Projektbeteiligten und der neuen Technologien mit erheblichen Risiken verbunden ist, dass wegen internationaler Projektbeteiligter das im maritimen Bereich bewährte Haftungskonzept zur Ermöglichung des Projekts und zur Vermeidung von gravierenden Haftungs- und Versicherungslücken entscheidend ist, und dass die Risikotragung daher vor dem Hintergrund der Üblichkeiten in der Offshore-Branche angemessen verteilt werden soll. Besteht ein umfassender, praktisch lückenloser Versicherungsschutz, so sollte dies ebenfalls dokumentiert werden, ebenso wie die Möglichkeiten der Beteiligten zur Risikobeherrschung. Ob die Versicherung im Einzelfall auch grobe Fahrlässigkeit abdeckt, ist zu prüfen und Details zum Umfang des Versicherungsschutzes sollten genannt werden.

Der Haftungsausschluss sollte zumindest Ausnahmen vorsehen für Vorsatz, für grob fahrlässige Pflichtverletzungen und soweit aus anderem Grund eine gesetzlich zwingende Haftung besteht. Die weiteren Regelungen sind nur schwer rechtssicher zu vereinbaren: Abweichend von der allgemeinen Ausnahme für grobe Fahrlässigkeit könnte der Haftungsausschluss für grob fahrlässige Verletzungen nicht wesentlicher Pflichten durch einfache Erfüllungsgehilfen unter Verweis auf die in der Präambel spezifizierte Versicherungslösung und die Risikobeherrschung aufrechterhalten werden. Eine Freizeichnung für wesentliche Vertragspflichten oder „Kardinalpflichten“ ist wohl nicht möglich. Diese sind daher so gut wie möglich mit Beispielen als Ausnahmen aufzulisten oder zu beschreiben. Die Klausel bleibt aber mit zahlreichen Unsicherheiten befrachtet.



Die Regelungen für Personenschäden, die insgesamt problematisch sind, sollten getrennt werden. Die Freistellungspflichten in der Gruppe, die AGB-rechtlich problematisch sind, sollten ebenfalls separat vom Haftungsausschluss geregelt werden.

Knock for knock-Regelungen können auch unter deutschem Recht funktionieren, als allgemeine Geschäftsbedingungen gibt es jedoch signifikante und unsichere Einschränkungen. Eine Vermeidung deutschen Rechts oder zumindest der §§ 305 ff. BGB bleibt daher die sicherere Lösung. Es bietet sich an, bei hinreichendem Auslandsbezug (der bei einem internationalen Anlagenbauprojekt bejaht werden sollte) durch eine Teilrechtswahl die knock for knock-Klausel englischem Recht zu unterstellen, selbst wenn der übrige Projektvertrag deutschem Recht unterliegt. Flankiert werden sollte dies durch eine Schiedsklausel. Damit würden sich die weiteren Überlegungen erübrigen.



*	Syndikusrechtsanwalt.
1	Smit International (Deutschland) GmbH v Josef Möbius Bau-Gesellschaft GmbH & Co. (2001) EWHC 531 (Com), Morison J, Rdnr. 19.
2	Vgl. Clause 16(a) BIMCO WINDTIME; teilweise auch indirekt durch Zuordnung von „Verantwortlichkeit“: Clause 22.1, LOGIC General Conditions of Contract for Marine Construction, ed. 2, October 2004; für „alternative Vertragsmodelle“ bei Bauleistungen in Deutschland werden teilweise ähnliche Haftungsausschlüsse vorgeschlagen, siehe Breyer/Boldt/Haghsheno, Alternative Vertragsmodelle zum Einheitspreisvertrag für die Vergabe von Bauleistungen durch die öffentliche Hand, Endbericht, 08.10.2020, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/zb/Auftragsforschung/3Rahmenbedingungen/2017/vertragsmodelle/endbericht.html (zuletzt abgerufen am 16.02.2025), S. 183 ff.
3	Möglich wäre auch eine gemeinsame Vereinbarung alle Gruppenmitglieder, vgl. etwa LOGIC 2022 Mutual Indemnity and Hold Harmless Deed, https://app.logic-energy.org/imhh/documents (Zugriff 01.12.2024); Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Knütel, 2. Aufl. 2021, S. 481 sieht dies sogar als die regelmäßige Vorgehensweise an.
4	Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Lerede, 2015, S. 201 (202); mit Verweis auf Bell Assurance Association v Licenses & General Insurance Corporation & Guarantee Fund (1923) 17 Lloyd's Rep. 100.
5	Kötz/Wagner, Deliktsrecht, 2021, Rdnr. 786 f.; KassKomm/Kater, 01.05.2021, SGB X § 116 Rdnr. 269 ff., 272.
6	Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Lerede, 2015, S. 201 (202).
7	Caledonia North Sea Ltd v British Telecommunications plc [2002] UKHL 4, Lord Bingham at 7 ff. & Hoffmann J at 82; Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Williams, 2015, S. 53 (54 ff.).
8	Siehe etwa Fuchs/Leuring, NZBau 2022, 499 (501); zur Versicherungsseite: von Rintelen/Lichte, NZBau 2024, 198.
9	Svensden/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Lando, 2023, S. 87 (92).
10	Metzger, Clifford Chance Construction Insights, 8 Feb 2022 (Zugriff 16.02.2025) https://www.cliffordchance.com/insights/resources/blogs/construction-insights/2022/02/its-a-knock-for-knock-out.html .
11	Siehe etwa Clause 22.1 LOGIC General Conditions of Contract for Marine Construction, Ed. 2 October 2004.
12	Ranke, PHI Haftpflicht international 2014, 60 (64, 66 ff.); The Standard P&I Club, Offshore Bulletin, Oct 2017, S. 3.
13	Clauses 38.2, 38.3 (a), 22, LOGIC General Conditions of Contract for Marine Construction, Ed. 2 October 2004; Clause 16(e) BIMCO WINDTIME; Art. 51.4 und 51.5 ICC Model Contract Major Turnkey Projects, 2. Aufl. 2020; ähnlich z.B. FIDIC Yellow Book 2017, clause 17.
14	Hilgard, BB 2016, 1218 (1230).
15	Ranke, PHI Haftpflicht international 2/2014, 60 (65); zur Montageversicherung: Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Laschet, 2. Aufl. 2021, Teil D, Rdnr. 248; Huck/Voigt, RIIPrax 2024, 47.
16	Durham, CLInt, March 2023, Vo. 18 No. 1, 56 (57).
17	So etwa Rainey, The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts, 4th ed, 2017, 4.132; Ranke, PHI Haftpflicht international 2/2014, 60 (64).
18	Art. 52.1 ICC Model Contract Major Turnkey Projects, 2. Aufl. 2020; Gordon berichtet, dass dies inzwischen üblich sei: Svensden/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Gordon, 2023, S. 20 (33).
19	Siehe etwa Klauseln 22.2(a) und 24 LOGIC General Conditions of Contract for Marine Construction, Ed. 2 October 2004; Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Lerede, 2014, S. 207; Huck/Voigt, RIIPrax 2024, 47.
20	§ 611 HGB; Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, geändert durch das Protokoll von 1996 (BGBl. 1986 II S. 786, 787 und BGBl. 2000 II S. 790, 791).
21	BeckOGK/Münchau, 15.09.2023, HBÜ Art. 2 Rdnr. 4; Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, 1989, S. 60.
22	Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Knütel, 2. Aufl. 2021, Teil C, Rdnr. 211.



23	So für die Haftungsbegrenzung etwa Klausel 36.1 LOGIC Construction Ed. 2; anders hingegen: ICC Turnkey Art. 51.3.
24	Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Zons, 2. Aufl. 2021, Teil B XI Rdnr. 1267 ff., 1354 ff.; zur Einordnung von Anlagenbauverträgen: Mahnken, BauR 2024, 1729.
25	In diesem Sinne auch Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Knütel, 2. Aufl. 2021, Teil C Rdnr. 213.
26	Pullman Foods Ltd v Welsh Ministers [2020] EWHC 2521 (TCC) Rdnr. 194; Courtney, Contractual Indemnities, 2015, 1–3; andere „indemnities“ sind nicht Gegenstand dieser Ausführungen.
27	Morris v Ford Motor Co. Ltd [1973] 1 QB 792 (812); Total Transport Corporation v. Arcadia Petroleum Ltd [1998] C.L.C. 90, at 96.
28	C-Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Association, Lloyd's Rep. 1990, 191, 202.
29	Codemasters Software Co. Ltd. v Automobile Club de L' Ouest [2009] EWHC 2361 Rdnr. 41; Firma C-Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association, Lloyd's Rep. 1990, 191, 202; Ostendorf/Kluth, Internationale Wirtschaftsverträge/Ostendorf, 2. Aufl. 2017, § 7 Rdnr. 34, 46.
30	Siehe etwa Sub-Clause 17.5 FIDIC Yellow Book; Klausel 22.7 LOGIC General Conditions of Contract for Marine Construction, Ed. 2 October 2004; Hilgard, BB 2016, 2018 (2025) [FG Köln 25.05.2016 - 7 K 291/16].
31	Firma C-Trade SA v Newcastle Protection and Indemnity Association (The Fanti) (No 2) [1991] 2 AC 1 at 28; Courtney, The Nature of Contractual Indemnities, Legal Studies Research Paper No. 11/41, August 2011 m.w.N.
32	Nicht differenziert wurde etwa in Deepak Fertilisers & Petrochemical Corporation v Davy McKee (London) Ltd & Anor [1998] EWCA Civ 1753 (12 November 1998); anders in Durley House Ltd v Firmdale Hotels Plc [2014] EWHC 2608 (Ch) (25 July 2014), Rdnr. 108; Svendsen/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Gordon, 2023, S. 20 (21).
33	Total Transport Corporation v. Arcadia Petroleum Ltd [1998] C.L.C. 90, at 102; Pullman Foods Ltd v Welsh Ministers [2020] EWHC 2521 (TCC), 190, 194, 196; s.a. McGregor on Damages, 21st ed., 2022, 3-019 m.w.N.
34	Svendsen/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Gordon, 2023, S. 20 (35).
35	Transocean Drilling U.K. Ltd. v Providence Resources plc [2016] EWCA Civ 372, Rdnr. 20; Triple Point v PTT [2021] UKSC 29, at 106 ff., 107.
36	Anders etwa Nobahar-Cookson v The Hut Group Ltd [2016] EWCA Civ 128, paragraph 20; Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Rainey, 2014, S. 71, 90.
37	Siehe etwa der noch weitergehende Haftungsverzicht in Art. 16.1 des Intergovernmental Agreement („IGA“) v. 29.01.1998 für die ISS.
38	Zur Diskussion eines quasi „entleerten“ Vertrags („pactum nullum“) in der Rechtsprechung siehe Fußnote 41.
39	Art. 51.4 und 51.5 ICC Model Contract Major Turnkey Projects, 2. Aufl. 2020.
40	Canada Steamship v. The King [1952] A.C. 192 (PC); Smit International v Josef Möbius Baugesellschaft [2001] CLC 1545, at 13 (wo das Argument aber zurückgewiesen wurde).
41	Triple Point v PTT [2021] UKSC 29, at 132; Transocean Drilling v Providence Resources plc [2016] EWCA Civ 372, Rdnr. 26 ff.; A Turtle Offshore SA v Superior Trading Inc [2008] EWHC 3034 (Admlty); zu Details: Soyer/Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities/Rainey, 2014, S. 102 f.
42	BGH, NJW 2016, 61 (63) [BGH 21.10.2015 - IV ZR 266/14] Rdnr. 33, 35; NJW 1983, 1729 (1739); Hilgard, BB 2016, 2018 (2023) [FG Köln 25.05.2016 - 7 K 291/16]; MünchKomm.-Krüger, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 257 Rdnr. 1.
43	BeckOK BGB/Lorenz, 72. Ed. 01.11.2024, BGB § 257 BGB Rdnr. 1.
44	BGH, NJW 1995, 1675 (1676) [BGH 06.04.1995 - VII ZR 73/94]; Zahn, ZfBR 2007, 627; BeckOK BGB/Lorenz, 72. Ed. 01.11.2024, BGB § 257 BGB Rdnr. 1.
45	Hilgard, BB 2016, 2018 (2021) [FG Köln 25.05.2016 - 7 K 291/16]; Mayer, ZfPW 2015, 226 (227).
46	BGH, NJW 1970, 1594 (1595); NZBau 2008, 121 (122) [BGH 15.10.2007 - II ZR 136/06]; Schweer/Todorow, NJW 2013, 2072



	(2073).
47	BGH, NJW 1991, 634 (635) [BGH 20.11.1990 - VI ZR 6/90]; NJW 1984, 2151 (2152) [BGH 11.04.1984 - VIII ZR 302/82]; MünchKomm.-Krüger, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 257 BGB Rdnr. 7.
48	BGH, NJW-RR 2010, 200 [BGH 17.07.2009 - V ZR 254/08] Rdnr. 37; NJW 1983, 1729 (1730).
49	Es sei denn, sie sind Folge eines Schadenersatzanspruchs; BGH, NJW-RR 2010, 200 [BGH 17.07.2009 - V ZR 254/08] Rdnr. 37; NJW 1983, 1729 (1730); Zahn, ZfBR 2007, 627 (632); siehe aber Mayer, ZfPW 2015, 226 (243).
50	So auch Weidmann/Wellens, Knock-for-Knock-Klauseln im deutschen Recht, RdTW 2023, 393 Rdnr. 3; Svendsen/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Volz/Waldmann, 2023, S. 193 (202).
51	St. Rspr., BGH, NJW 2016, 1230 (1231).
52	LG Hamburg, Ur. v. 21.10.2010 – 403 O 64/07, juris, Rdnr. 60.; Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht/Rabe, 5. Aufl. 2018, HGB § 557 Rdnr. 10.
53	BGH, VersR 1983, 459.
54	BGH, NJW 2017, 1230; Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht/Rabe, 5. Aufl. 2018, HGB § 557 Rdnr. 10, 11; Hasche, RdTW 2013, 91 (95).
55	MünchKomm.-Fornasier, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 305 Rdnr. 27.
56	MünchKomm.-Sager, HGB, 5. Aufl. 2023, HGB § 557 Rdnr. 6; Steinmann, RdTW 2023, 273 (276) Rdnr. 21; zweifelnd: Oetker/Paschke, HGB, 8. Aufl. 2024, HGB § 557 Rdnr. 2 in Fn. 4.
57	St. Rspr., z.B. BGH, NJW-RR 2018, 814 f. [BGH 13.03.2018 - XI ZR 291/16]; NJW 2000, 1110 (1111 f.) [BGH 03.11.1999 - VIII ZR 269/98].
58	BGH, NJW-RR 1997, 1253 (1255) [BGH 26.06.1997 - I ZR 248/94]; BeckOGK BGB/Brübach, Stand 01.12.2024, BGB § 310 Rdnr. 61; MünchKomm.-Fornasier, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 310 Rdnr. 20.
59	Oetker/Paschke, HGB, 8. Aufl. 2024, HGB § 527 Rdnr. 5, § 557 Rdnr. 2; Kraner, NZBau 2024, 448 (453).
60	BGH, NJW 1988, 1785 (1787) [BGH 03.03.1988 - X ZR 54/86].
61	Ranke, PHi Haftpflicht international 2/2014, 60 (69); Rainey, The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts, 4th ed, 2017, Rdnr. 4.1 a.E.
62	Svendsen/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Volz/Waldmann, 2023, S. 193 (198).
63	Vgl. MünchKomm.-Pötschke, BGB, 5. Aufl. 2023, HGB § 527 Rdnr. 20 Fn. 33.
64	BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 113; Waldmann/Wellens, RdTW 2023, 393 Rdnr. 24.
65	BGH, NJW 2007, 3774 [BGH 19.09.2007 - VIII ZR 141/06] Rdnr. 15; 1988, 1785 (1786); BGH, NJW 1974, 900 (901); MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 309 Nr. 7 Rdnr. 37.
66	BGH, NJW 1990, 255 [BGH 26.09.1989 - XI ZR 159/88]; NJW-RR 1996, 783 (788) [BGH 05.12.1995 - X ZR 14/93]; MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 309 Nr. 7 Rdnr. 37.
67	Insgesamt str., für Nachweise s. etwa NK-BGB/Kollmann, 4. Aufl. 2021, BGB § 309 Rdnr. 113.
68	BeckOGK/Weiler, Stand: 01.12.2024, § 309 Nr. 7 Rdnr. 131 mit Hinweis auf BGH, NJW 2007, 3774 [BGH 19.09.2007 - VIII ZR 141/06] Rdnr. 15.
69	Nach der Neufassung des § 81 VVG 2007; BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 233; aber Ranke PHi Haftpflicht international 2/2014, 60 (67).
70	BGH, NJW 1988, 1785 (1787) [BGH 03.03.1988 - X ZR 54/86]; NJW 2005, 1774 [BGH 01.02.2005 - X ZR 10/04]; MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 309 Nr. 7 Rdnr. 26.



71	BGH, NJW 1956, 1065 (1066) für den Frachtvertrag; BGH, NJW-RR 1998, 1426 (1428) [BGH 19.02.1998 - I ZR 233/95] 2 c), cc); BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 181 und 185.1, 191.
72	BGH, NJW 1994, 1060 (1063); BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 216.
73	BGH, NJW 1991, 1886 (1888) [BGH 23.04.1991 - XI ZR 128/90]; NJW-RR 1996, 783 (788) [BGH 05.12.1995 - X ZR 14/93]; NK-BGB/Kollmann, 4. Aufl. 2021, BGB § 307 Rdnr. 42.
74	BGH, NJW-RR 1996, 783 (788) [BGH 05.12.1995 - X ZR 14/93].
75	BGH 1988, 1785 (1788); NJW-RR 2006, 267 [BGH 15.09.2005 - I ZR 58/03] Rdnr. 36; MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 307 Rdnr. 37, 76.
76	MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 307 Rdnr. 50.
77	BGH, NJW 2013, 291 [BGH 18.07.2012 - VIII ZR 337/11] Rdnr. 39; NJW 1988, 1785 (1787) [BGH 03.03.1988 - X ZR 54/86]; v. Westphalen, Freizeichnungs- und Haftungsbegrenzungsklauseln, in: v. Westphalen/Thüsing/Pamp, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, 50. Erg.Lfg. März 2024, Rdnr. 128.
78	BGH, NJW 1988, 1785 (1787) [BGH 03.03.1988 - X ZR 54/86] (Werftvertrag).
79	Etwa MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 309 Nr. 7 Rdnr. 37; Ranke, PHi Haftpflicht international 2/2014, 60 (61).
80	BGH, NJW 2016, 2101 [BGH 09.12.2015 - VIII ZR 349/14] Rdnr. 34 f.; NJW-RR 2005, 1496 (1505) [BGH 20.07.2005 - VIII ZR 121/04]; krit. dazu Berger/Kleine, NJW 2007, 3526 (3527).
81	BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 164.
82	Hasche, RdTW 2013, 91 (95).
83	Transocean Drilling U.K. Ltd. v Providence Resources plc [2016] EWCA Civ 372, Rdnr. 20; s.o. IV.2.; zu diesem Aspekt auch Kraner, NZBau 2024, 448 (452).
84	BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 9, 98; allerdings werden für Jurisdiktionen, in denen eine knock for knock-Haftung nicht vereinbart werden kann, offenbar andere Lösungen angeboten: The Standard Club, Standard Bulletin, 27 Oct 2008, S. 4.
85	MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 309 Nr. 7, Rdnr. 35, 37; Wagner, AcP 206 (2006), 352, 451, 454; spezifisch zu knock for knock-Klauseln Kraner, NZBau 2024, 448 (452) m.w.N.
86	Svensden/Stavang/Gordon, Knock-for-Knock Indemnities and the Law/Lando, 2023, S. 87 (88); Ranke, PHi Haftpflicht international 2014, 60 (63) in Fußnote 15.
87	BeckOGK BGB/Kähler, Stand 01.11.2024, BGB § 307 Haftungsklausel Rdnr. 209, der jedoch auf BGH, NJW 1993, 335 (336) [BGH 11.11.1992 - VIII ZR 238/91] verweist, wonach eine Freizeichnung von leichter Fahrlässigkeit unzulässig war.
88	BGH, NJW 2007, 3774 Rdnr. 14. BGH, NJW 2007, 3774 (3775) [BGH 19.09.2007 - VIII ZR 141/06] Rdnr. 14; v. Westphalen, Freizeichnungs- und Haftungsbegrenzungsklauseln, Rdnr. 34, in: v. Westphalen/Thüsing/Pamp, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, 50. Erg.Lfg. März 2024; Waldmann/Wellens, RdTW 2023, 393 Rdnr. 23.
89	BeckOGK BGB/Mäsch, Stand 01.10.2024, BGB § 328 Rdnr. 208.
90	Ranke, PHi Haftpflicht international 2/2014, 60 (62, 66 f.).
91	Wie etwa durch ein Schutz- und Sicherheitskonzept für Offshore Windparks, siehe § 68 Abs. 1 Nr. 2 und 5 WindSeeG, § 69 Abs. 1 WindSeeG, BSH „Standard Konstruktion“; Kraner, NZBau 2024, 448 (452).
92	Smit International (Deutschland) GmbH v Josef Möbius Bau-Gesellschaft GmbH & Co. (2001) EWHC 531 (Com), Morison J, Rdnr. 19.
93	MünchKomm.-Wurmnest, BGB, 9. Aufl. 2022, BGB § 307 Rdnr. 40.
94	So z.B. Kayser, Kayser, Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects, 2001, S. 283; Waldmann/Wellens, RdTW 2023, 393 Rdnr. 33; BeckOGK/Rühl, Stand 01.04.2022, Rom II-VO Art. 14 Rdnr. 92.



95	BeckOK BGB/Spickhoff, 71. Ed. 01.08.2024, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 31; Waldmann/Wellens, RdTW 2023, 393 Rdnr. 33.
96	Ferrari/Kieninger/Mankowski u.a., Internationales Vertragsrecht/Ferrari, 3. Aufl. 2018, VO (EG) 593/2008 Art. 3 Rdnr. 39; MünchKomm.-Martiny, BGB, 9. Aufl. 2025, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 70.
97	Schulze/Staudinger, BGB 12. Aufl. 2024, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 4; MünchKomm.-Martiny, BGB, 9. Aufl. 2025, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 11.
98	Pfeiffer, NJW 2012, 1169.
99	BeckOK BGB/Spickhoff, 71. Ed. 01.08.2024, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 37; dazu Pfeiffer, NJW 2012, 1169 ff.; Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Mahnken/Cloppenburg, 2. Aufl. 2021, Teil A, Rdnr. 11 m.w.N.
100	Ostendorf/Kluth, Internationale Wirtschaftsverträge/Ostendorf, 2. Aufl. 2017, § 13 Rdnr. 37; MünchKomm.-Martiny, BGB, 9. Aufl. 2025, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 91.
101	Ferrari/Kieninger/Mankowski u.a., Internationales Vertragsrecht/Ferrari, 3. Aufl. 2018, VO (EG) 593/2008 Art. 3 Rdnr. 53, 55; MünchKomm.-Martiny, BGB, 8. Aufl. 2021, Rom I-VO Art. 3 Rdnr. 91.
102	BeckOGK/Rühl, Stand 01.04.2022, Rom II-VO Art 14 Rdnr. 134.
103	Dazu Leupertz, RInPrax 2025, 2; Bock/Zons, Rechtshandbuch Anlagenbau/Mahnken/Cloppenburg, 2. Aufl. 2021, Teil A, Rdnr. 302 ff m.w.N.
104	BGH, NJW-RR 1992, 423 (425); OLG Hamburg, TranspR 1995, 214 f.; Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1983, HGB § 580 Anm. E 2b; Maier-Reimer, NJW 2010, 2545 (2546).
105	LG Hamburg, MDR 1954, 422 (423); Ferrari/Kieninger/Mankowski u.a., Internationales Vertragsrecht/Ferrari, 3. Aufl. 2018, Art. 12 Rom I-VO, Rdnr. 10; kritisch Triebel/Balthasar, NJW 2004, 2189 (2194) [BVerwG 13.05.2004 - BVerwG 3 C 45/03].