



VEREIN FÜR EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT UND WASSERSTRASSEN E.V.

Association for European Inland Navigation and Waterways  
Association de la Navigation Intérieure Européenne et des Voies Navigables  
Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen

Frau  
Dr. Beate Czerwenka  
Bundesministerium der Justiz  
Mohrenstraße 37  
10117 Berlin

Duisburg, den 12.11.2015

**Betr.: Stellungnahme zu den Referentenentwürfen eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) sowie eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt (Vorbereitung der Ratifikation der CLNI 2012)**

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. und der Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg, danken für Ihr Schreiben vom 02.09.2015 und die mit diesem gegebene Stellungnahmegelegenheit. Die Stellungnahme erfolgt im Gedankenaustausch mit der Juristischen Kommission der IVR, die die Bedeutung der nationalen Umsetzung der CLNI für die Vereinheitlichung des Rechtes auf internationaler Ebene besonders betont hat, und beschränkt sich auf die zentralen Aspekte, die sich in der Diskussion des Entwurfs zwischen der Juristischen Kommission der IVR und dem Rechtsausschuss des VBW ergeben haben.

Der Unterzeichner hatte bereits im Rahmen seiner Stellungnahme vom 03.01.2013 wissen lassen, aus den dort dargestellten Gründen nicht lediglich eine baldige Zeichnung, sondern auch die Ratifikation der CLNI 2012 nachdrücklich zu befürworten. Diese grundsätzlich positive Haltung besteht unverändert.

#### 1.

Soweit in der konkreten Umsetzung eine „Einarbeitung“ des Übereinkommens von 2012 in deutsche Gesetze (anstelle einer unmittelbaren Inkraftsetzung) vorgesehen ist, nimmt die Stellungnahme diese gesetzgeberische Grundpositionierung zu ihrem Ausgangspunkt und verzichtet auf eine Diskussion der Frage, ob nicht, der CLNI 2012 unmittelbar innerstaatliche Geltung zu verleihen, eventuell der bessere Weg wäre.

Jedenfalls ist bei der beabsichtigten Einarbeitung der Haftungsbeschränkungsregelungen in die Regelungen des deutschen Binnenschifffahrtsgesetzes – auch angesichts der bestehenden völkervertraglichen Bindungen – auf „Umsetzungstreue“ zu achten. Insoweit gibt die beabsichtigte Änderung des § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG durch Art. 1 Nr. 2 des Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt in der Entwurfsfassung Anlass, Folgendes zu bemerken:

In dem Vertragstext der CLNI 2012 heißt es in Art. 1 Abs. 2 a) wie folgt:

„Schiffseigentümer“ bezeichnet den Eigner, den Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes.“

Bewusst wird in dem Vertragstext dem Ausrüster eines Schiffes der Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, gegenüber gestellt. Mieter und Charterer sind nicht identisch mit dem Ausrüster, der ein nicht gehöriges Schiff zu Binnenschifffahrt verwendet und - zusätzlich - es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Nach Art. 1 Nr. 2 des Änderungsgesetzes werden abweichend vom ursprünglichen Wortlaut des § 5 c) Abs. 1 Nr. 1 BinSchG, wonach dem Schiffseigner gleichstehen: Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes, nur noch dem Schiffseigner gleichstehen „der Eigentümer und der Ausrüster des Schiffes“.

Der deutsche Gesetzgeber beabsichtigt also, den Mieter und Charterer eines Schiffes, der nicht Ausrüster ist, von dem Haftungsprivileg der beschränkten Haftung ausschließen.

Es stellt sich zunächst die Frage, ob ein Abweichen von dem Vertragstext der CLNI in Art. 1 Abs. 2 a) gerechtfertigt ist, zumal es sich nicht um eine zulässige Sonderregelung handelt.

Die Beschränkung des Haftungsprivilegs auf den Eigentümer und Ausrüster des Schiffes widerspricht der bisher in Rechtsprechung und Literatur vertretenen Auffassung, dass nämlich der Mieter eines Schiffes aufgrund eines Zeitchartervertrages haftungsprivilegiert ist. Dies gilt selbst nach einem Urteil des OLG Hamburg vom 05.12.2013 (TranspR 2014, 228) für den Slot-Charterer, der lediglich einzelne Stellplätze auf einem Containerschiff innerhalb einer bestimmten Zeit in wiederum bestimmten einzelnen Zeiträumen mietet.

Was schon für den Slot-Charterer gilt, muss erst recht für den Mieter eines Schiffes mit Besatzung auf Zeit zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen gelten. Es wird insoweit auch auf die Kommentierung bei v. Waldstein/Holland zu BinSchG § 5c Rdn. 3 verwiesen. Dort ist ausgeführt:

„Der Begriff des Charterers wird im Gesetz nicht definiert. Um künftigen Entwicklungen nicht vorzugreifen, will der Gesetzgeber die Auslegung dieses Begriffs ausdrücklich der Rspr und verweist hierzu auf die bereits zu Art. 1 Abs. 2 London HPÜ ergangenen Gerichtsurteile. Demnach können sich auf die Haftungsbeschränkung jedenfalls der Bareboat-Charterer, der Zeitcharterer und der Reisecharterer (vgl. § 407 HGB Rn. 23,26) berufen. Daneben aber auch der sog. Slot-Charterer, d.h. derjenige, der einzelne Stellplätze auf einem Containerschiff angemietet hat.“

Es mag allenfalls vertretbar sein, das Haftungsprivileg auf den Reisecharterer nicht auszudehnen, da der Charterer im Gegensatz zum Zeitcharterer das Schiff nicht verwendet. Der Zeitcharterer kann jedoch einem Pächter gleichgesetzt werden, der das Schiff (wenn auch mit einer fremden Besatzung) unter weitgehendem Ausschluss des Eigentümers unternehmerisch betreibt. Dem Charterer wird das Schiff zur Verwendung überlassen.

Zu berücksichtigen ist ferner folgendes:

Das Seerecht übernimmt in § 611 Abs. 1 HGB das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung. Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens von 1976 bestimmt: "Der Ausdruck Schiffseigentümer umfasst den Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffes". Daran hat sich nichts geändert. Der seerechtlichen Regelung folgend sollte ebenfalls die bisherige Regelung in § 5 c) Abs. 1 Nr. 1 BinSchG beibehalten werden. Das Haftungsprivileg sollte sowohl für die Bare-Boat-Charter (§ 27 Abs. 1 BinSchG) als auch für den Zeitchartervertrag gem. § 27 Abs. 2 BinSchG gelten.

## 2.

Darüber hinaus regen wir an, betreffend die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden, das beabsichtigte – rein nationale – Hinausgehen über die Beträge nach dem Übereinkommen von 2012 zu überdenken.

Zwar ist einzuräumen, dass die beabsichtigte Abweichung von Art. 7 Abs. 1 CLNI 2012, wenn die Verdreifachung der allgemeinen Haftungshöchstbeträge zu einem Betrag führt, der den Mindesthaftungshöchstbetrag von 10 Mio. Rechnungseinheiten übersteigt, durch Art. 18 Abs. 1 lit. b CLNI 2012 grundsätzlich ermöglicht und insoweit ein nationaler „Sonderweg“ offengehalten wird. Der Referentenentwurf zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt weist ebenso zutreffend jedoch auch darauf hin, dass in der ursprünglichen CLNI von 1988 überhaupt kein gesonderter Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden geregelt war. Dies dürfte einer der wesentlichen Gründe sein, weshalb der deutsche Gesetzgeber sich in der Vergangenheit dazu entschlossen hat, national überhaupt höhere Haftungssummen festzuschreiben. Anderenfalls nämlich wären auch Ansprüche wegen Gefahrgutschäden in der Vergangenheit in Höhe des allgemeinen Haftungshöchstbetrags beschränkt worden.

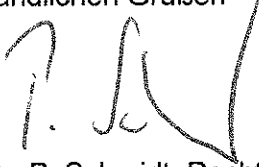
Nachdem sich diese Situation mit dem Übereinkommen von 2012 grundlegend geändert hat und bereits die CLNI 2012 selbst in ihrem Artikel 7 Abs. 1 – nunmehr erstmals – eigenständige Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter vorsieht, läuft die unveränderte Nutzung der „opt out“-Option dem Bestreben einer Rechtsvereinheitlichung durch das Übereinkommen von 2012 zuwider. Dies gilt es zu berücksichtigen, zumal nicht ersichtlich ist, dass die in der CLNI 2012 vorgesehenen Beträge für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden mit Blick auf die Schadensrisiken und das potentielle Ausmaß von Gefahrgutschäden ihrerseits unangemessen wären.

Auch weist der Referentenentwurf selbst darauf hin, dass der Schiffseigner für Ansprüche wegen Wasserverschmutzungsschäden nach § 89 WHG ohnehin bereits unbegrenzt haftet. Dieser Gesichtspunkt ist kein Argument, die Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten noch in weiteren Bereichen zu reduzieren, zeigt vielmehr, dass die notwendigen Eingrenzungen und Konurierungen bereits vorgenommen sind.

Entsprechend besteht kein Anlass, für eine vom unmittelbaren Regelungsgehalt des Übereinkommens von 2012 abweichende Sonderregelung betreffend die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter.

Wir bitten, diese Überlegungen im Zuge des weiteren Gesetzgebungsverfahrens zu berücksichtigen, und danken für die Gelegenheit, zu dem Entwurf Stellung zu beziehen, noch einmal verbindlich.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. P. Schmidt, Rechtsanwalt,  
für den Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.,  
Fachausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, sowie aufgrund Vollmacht für die übrigen an  
der Stellungnahme beteiligten Verbände"