



Frau  
Dr. Beate Czerwenka  
Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz  
Referat III A 4  
Mohrenstraße 37  
11015 Berlin

Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses:

RA Roland Mittelhammer  
SKP & Mittelhammer  
Akademiestr. 7, 80799 München  
Tel.: (0 89) 5126610  
Fax: (0 89) 51266171  
E-Mail: mittelhammer@skp-rechtsanwaelte.de

München, 19. November 2015

**Aktenzeichen III A 4 – 9323/1 – 34 296/2015**

**Ihr Schreiben vom 2. September 2015 zur Vorbereitung der Ratifikation des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)**

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

wir danken für Ihr Schreiben vom 2. September 2015 und die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Gesetzesentwürfen.

Auf unser Schreiben vom 16. Januar 2013 mit der damaligen Kurzstellungnahme nehmen wir Bezug. Wir sind weiterhin der Auffassung, dass die durch die CLNI beabsichtigte geographische Erweiterung des Anwendungsbereichs uneingeschränkt zu begrüßen ist und ein Inkraftsetzen der CLNI 2012 in Deutschland daher wünschenswert ist.

Zu den Gesetzesvorschlägen haben wir folgende Anmerkungen:

**1. Direktes Inkraftsetzen statt Inkorporation**

In dem Referentenentwurf ist vorgesehen, dass die CLNI 2012 nicht als solche in Kraft gesetzt, sondern ihre Vorschriften – mehr oder weniger wortlauttreu – in das BinSchG inkorporiert werden. Das knüpft an die bisherige Handhabung mit der CLNI 1988 an,



weicht aber von der Umsetzung des seerechtlichen Parallelübereinkommens London HBÜ1976/96 in §§ 611 ff. HGB ab.

Der DAV ist der Auffassung, dass ein schlichtes Inkraftsetzen der CLNI 2012 gegenüber der geplanten Inkorporation deutlich vorzuziehen wäre.

Richtig ist, dass dadurch die „binnenschifffahrtsrechtliche Tradition“ unterbrochen würde – die allerdings ihrerseits auch erst seit 1999 besteht. Hingegen würde die Einheitlichkeit der Handhabung im See- und Binnenschifffahrtsrecht gewahrt. Sachliche Unterschiede, die dafür sprechen könnten, mit der binnenschifffahrtsrechtlichen Haftungsbeschränkungskonvention anders zu verfahren als mit den in §§ 611 HGB ff. genannten Konventionen, bestehen nach Auffassung des DAV nicht. „Komplizierter“ wäre es auch nicht: Wie das Vorbild der §§ 611 ff HGB zeigt, kann das Inkraftsetzen durch Bezugnahme sehr übersichtlich und elegant sein – und dabei auch eventuelle Besonderheiten des deutschen Rechts und der deutschen Ratifikation erforderlichenfalls durchaus berücksichtigen.

Gewichtige Gründe sprechen hingegen dafür, nicht mit einer Inkorporation zu arbeiten, sondern das Übereinkommen als solches direkt in Kraft zu setzen. Dies dient insbesondere der beabsichtigten grenzüberschreitenden Rechtsvereinheitlichung, weil (1) der Wortlaut der Einheitsregeln nicht wiederholt werden muss und daher auch nicht die Gefahr der Wortlautänderung oder -anpassung besteht und (2) dem Rechtsanwender unmissverständlich klar gemacht wird, dass er nicht autonomes deutsches Recht anwendet, sondern Konventionsrecht – mit den entsprechenden Konsequenzen für die Auslegung.

Die Inkorporationslösung des Entwurfs bringt vermeidbare Probleme mit sich. Das zeigt sich etwa daran, dass die folgenden weiteren beiden Anmerkungen obsolet würden, wenn der Gesetzgeber sich zu einem direkten Inkraftsetzen anstatt einer Inkorporation entschiede.

## 2. Der Kreis der Beschränkungsberechtigten

Ein Problem, das die Inkorporationslösung mit sich bringt, ist die manchmal nicht wortlauttreue Wiedergabe der Konventionsregeln. Das zeigt sich insbesondere an der Definition der Beschränkungsberechtigten in § 5 c BinSchG-E im Vergleich zu Art. 1 Abs. 2 Buchst. a) CLNI 2012:

Während nach der CLNI der Begriff „Schiffseigentümer“ bezeichnet „den Eigner, den Mieter oder den Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster“, sollen nach dem Referentenentwurf nur noch der „Eigentümer und der Ausrüster“ gemeint sein, weil der Referentenentwurf davon ausgeht, dass der Mieter oder Charterer, dem das Schiff zur Verwendung überlassen ist, dem Ausrüster gleichzusetzen sei. Das ist nach der bisherigen Rechtsprechung zum CLNI 1988 (bzw. zum seerechtlichen HBÜ) aber nicht so. Insbesondere wird nach der Rechtsprechung von der Konvention auch der Zeitcharterer erfasst, der gerade nicht Ausrüster ist; und denkbar sind auch



Bareboatcharter-Ketten, in denen nicht jeder Bareboatcharterer Ausrüster ist. Sogar der Slotcharterer wird teilweise für beschränkungsberechtigt gehalten.

Unabhängig davon, welche Auslegung der CLNI die richtige ist, sollte diese aber jedenfalls Aufgabe der Rechtsprechung bleiben, die flexibler auf die Entwicklungen (auch auf Entwicklungen in der Rechtsprechung anderer Mitgliedstaaten) reagieren kann. Eine legislatorische Auslegung hält der DAV nicht für richtig.

Wie oben dargestellt: Bei direktem Inkraftsetzen statt Inkorporationslösung würde dieses Problem von vorneherein entfallen.

### 3. Der Begriff „Sachschaden“

Mit Blick auf das jedenfalls in seiner Begründung fehlerhafte Urteil des BVerwG vom 23.11.2011 (6 C 6.11 abgedruckt in TranspR 2012, 300 ff.) regt der DAV, wenn es bei einer Inkorporationslösung bleiben sollte, an, dass der Gesetzgeber jedenfalls ein klares Bekenntnis dazu abgibt, dass ein „Sachschaden“ im Sinne des § 4 Abs. 3 BinSchG keineswegs die Beschädigung einer „Sache“ im Sinne von § 90 BGB voraussetzt, sondern der Begriff vor dem Hintergrund des Übereinkommens zu verstehen und auszulegen ist – und durchaus auch eine Gewässerverschmutzung erfassen kann.

Die – nach wohl einhelliger Auffassung – fehlerhafte Auslegung des BVerwG in o.g. Urteil beruht darauf, dass er die Begrifflichkeiten des BinSchG unter Ausklammerung ihrer Herkunft aus der Konvention strikt im autonomen deutschen Recht verortete. Blicke das BinSchG an dieser Stelle unverändert, bestünde die Gefahr, dass das Unterlassen einer Änderung in künftigen Fällen von der Rechtsprechung als Bestätigung gewertet würde.

Wie oben dargestellt: Bei direktem Inkraftsetzen statt Inkorporationslösung würde dieses Problem entfallen. Wünschenswert wäre dann ggf. nur noch ein entsprechender Satz in der Gesetzesbegründung.

Mit besten Grüßen,

Rechtsanwalt Roland Mittelhammer, LL.M.  
Vorsitzender

Rechtsanwalt Dr. Olaf Hartenstein LL.M., D.E.A.  
Mitglied im Geschäftsführenden Ausschuss