

Die CLNI 2012 — eine Tochter der Mannheimer Akte



15. Mannheimer Tagung zum Binnenschiffrechtsrecht
16. Oktober 2018

Dr. Klaus Ramming



**LEBUHN &
PUCHTA**

Einleitung

- Prinzip: der Eigner und andere am Schiffsbetrieb beteiligte Personen können die Haftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf einen oder mehrere Höchstbeträge beschränken
- Grundlage heute: CLNI 1988
 - Vertragsstaaten: Luxemburg, Niederlande, Schweiz, Deutschland
 - Grundsätzlich können nur Vertragsstaaten der MA und des MoselV Vertragsstaaten der CLNI werden
- Vorarbeiten für ein neues Übereinkommen
 - Arbeitsgruppe der ZKR (Juli 2007)
 - Diplomatische Konferenz Straßburg 25. bis 27. September 2012
 - Verabschiedung der CLNI 2012

Einleitung

Inkrafttreten der CLNI 2012 (Art. 17 Abs. 1)

- Ratifikation durch vier Staaten und Außerkrafttreten der CLNI 1988
 - die CLNI 1988 enthält keine Regelungen zum Außerkrafttreten
 - Vereinbarung der Vertragsstaaten, dass die CLNI 1988 nach der Kündigung durch drei Vertragsstaaten außer Kraft tritt
 - Kündigung durch Luxemburg, die Niederlande und Deutschland zum 1. Juli 2019
- Ratifikation der CLNI 2012 durch Luxemburg, die Niederlande, Serbien und Ungarn
- Inkrafttreten der CLNI 2012 am 1. Juli 2019
- Übergangsregelungen in § 5n BinSchG (neu): Maßgeblich ist der Zeitpunkt des Ereignisses

Einleitung

Überblick

- die CLNI 2012 ist kein Protokoll, sondern ein komplett neues Übereinkommen
- erhebliche Ähnlichkeiten zur CLNI 1988, keine grundlegenden Neuerungen
- verbindlich sind die deutsche, die französische und die niederländische sowie nunmehr auch die englische Fassung (Art. 22 CLNI 2012)

Einleitung

Die Umsetzung in das innerstaatliche Recht

- keine Vorgaben in der CLNI 2012
- CLNI 1988: Einarbeitung in die §§ 4 bis 5m BinSchG
- CLNI 2012
 - Zustimmung mit der Maßgabe, dass die Bestimmungen innerstaatlich nicht unmittelbar anwendbar sind (Art. 1 Abs. 2 VertragsG)
 - Einarbeitung durch das 2. BinHaftÄndG
 - Änderung der §§ 4 ff. BinSchG, Anfügung des § 5n BinSchG sowie Änderung weiterer Gesetze
 - Inkrafttreten am 1. Juli 2019

Einleitung

Die seerechtliche Haftungsbeschränkung

- Grundlage: HBÜ 1996 sowie §§ 611 ff. HGB
 - außerdem Art. V und VI ÖLHÜ 1992, Art.9 und 10 HNS-Ü 2010 sowie Art. 9 Anlage VI AntarktisV-UmwProt, §12 Abs. 2 AntHaftG
- die CLNI 1988/2012 und das HBÜ 1976/1996 sind im Hinblick auf Systematik, Inhalt und Nummerierung sehr ähnlich
- Kritik: Einarbeitung der Regelungen der CLNI in die §§ 4 bis 5m BinSchG vs. Geltung des Übereinkommens als Ganzes

Die Anwendungsvoraussetzungen

Das Schiff

- keine Umschreibung in der CLNI 2012 (siehe Art. 1 Abs. 2 [b] S. 1: zum Erwerb durch Schifffahrt verwendetes Binnenschiff)
- umfasst ausdrücklich auch Tragflächenboote, Fähren und Kleinfahrzeuge – nicht aber Luftkissenfahrzeuge (Art. 1 Abs. 2 [b] S. 1 CLNI 2012)
- ausdrückliche Gleichstellung von Baggern, Kränen, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art (siehe Art. 1 Abs. 2 [b] S. 2 CLNI 2012)
- Ermittlung anhand des im Übrigen anwendbaren nationalen Rechts

Die Anwendungsvoraussetzungen

Binnenschiffe

- die CLNI 2012 gilt nur für Binnenschiffe (Art. 1 Abs. 2 [b] S. 1)
- keine Umschreibung in der CLNI 2012 – der Vorschlag des IVR für eine Definition wurde nicht übernommen
- Ermittlung anhand des im Übrigen anwendbaren nationalen Rechts
- die Abgrenzung kann entscheidend für die Frage sein, ob die see- oder die binnenschifffahrtsrechtliche Beschränkung zum Tragen kommt

Die Anwendungsvoraussetzungen

Erwerbs- und Nichterwerbsschiffe

- dies sind insbesondere Sportfahrzeuge sowie Schiffe, die von der öffentlichen Hand betrieben werden
- CLNI 1988: die Vertragsstaaten können sich vorbehalten, die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe und sonstige Nichterwerbsschiffe auszuschließen (Art. 18 Abs. 1 [d])
 - Deutschland hat einen entsprechenden Vorbehalt erklärt
 - keine Beschränkung der Haftung bei Sportfahrzeugen (§ 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG) – sehr wohl aber bei Staatschiffen
- Abgrenzung Erwerbs- Nichterwerbsschiffe: anhand des im Übrigen anwendbaren nationalen Rechts
 - Deutschland: Betrieb zum Zweck der Erzielung von Einnahmen

Die Anwendungsvoraussetzungen

Erwerbs- und Nichterwerbsschiffe

- grundlegende Änderung: die CLNI 2012 gilt von vornherein nur für Erwerbsschiffe (Art. 1 Abs. 2 [b] S. 1)
- dies schließt es nicht aus, dass das autonome innerstaatliche Recht auch bei Nichterwerbsschiffen die Beschränkbarkeit der Haftung erlaubt
 - Art. 1 Abs. 2 (b) CLNI 2012 ist nicht abschließend
- das autonome innerstaatliche Recht kann eine Beschränkung nach den Bestimmungen der CLNI 2012 anordnen oder eigenständige Regelungen treffen
- Deutschland: § 4 Abs. 1 S. 1 BinSchG bleibt unverändert
 - damit entfällt die Befugnis zur Beschränkung nur bei Sportfahrzeugen, nicht aber bei Staatsschiffen

Die Anwendungsvoraussetzungen

Erwerbs- und Nichterwerbsschiffe

- das HBÜ 1996 und die §§ 611 ff. HGB unterscheiden nicht zwischen Erwerbs- und Nichterwerbsschiffen (ausdrücklich Art. 7 Abs. 1 Nr. 4 EGHGB)
- damit kommt es für die Beschränkbarkeit der Haftung bei Sportfahrzeugen darauf an, ob es sich um ein See- oder ein Binnenschiff handelt

Die Anwendungsvoraussetzungen

Der räumliche Anwendungsbereich

- CLNI 1988: das Schiff muss zum Zeitpunkt des Ereignisses eine Wasserstraße befahren haben, die der MA oder dem MoselV unterliegt (Art. 15 Abs. 1 [a])
- außerdem können die Vertragsstaaten die Anwendung auf bestimmte weitere Wasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet erklären (Art. 15 Abs. 2 und 3 CNI 1988)

Die Anwendungsvoraussetzungen

Der räumliche Anwendungsbereich

- CLNI 2012: das Schiff muss zum Zeitpunkt des Ereignisses eine Wasserstraße befahren haben, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates liegt (Art. 15 Abs. 1 S. 1 [a])
- außerdem können die Vertragsstaaten die Anwendung auf bestimmte – nicht auf alle – Wasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet ausschließen (Art. 15 Abs. 2 und 3 CNI 2012)
 - Deutschland nein
- neu ist die Umschreibung der Wasserstraße in Art. 1 Abs. 2 (e) CLNI 2012
 - „jedes Binnengewässer, einschließlich jedes Sees“
 - Abgrenzung der Binnen- von den Seegewässern nach Maßgabe des im Übrigen anwendbaren nationalen Sachrechts

Die Anwendungsvoraussetzungen

Der räumliche Anwendungsbereich

- die CLNI 2012 gilt etwa nicht für Ereignisse
 - auf Binnengewässern von Nicht-Vertragsstaaten
 - auf Seegewässern von Vertrags- oder Nichtvertragsstaaten
 - in staatsfreiem Gebiet
- das autonome innerstaatliche Recht kann vorsehen, dass auch insoweit die Haftung beschränkt werden kann (in erweiternder Anwendung Regelungen der CLNI 2012 oder nach anderen Bestimmungen)
- in Deutschland gelten (heute und zukünftig) die §§ 4 ff. BinSchG unabhängig davon, wo das Ereignis stattgefunden hat

Die Anwendungsvoraussetzungen

Der räumliche Anwendungsbereich

- dem steht § 5m Nr. 1 BinSchG nicht entgegen:
 - Die §§ 4 bis 5l sind ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden, wenn ...
 1. das Schiff ... ein deutsches Gewässer oder ein sonstiges, ... [der CLNI 2012] unterliegendes Gewässer befahren hat ...
- Sicherstellung der Anwendung der CLNI 2012 in ihrem räumlichen Geltungsbereich – aber kein Ausschluss der Anwendung darüber hinaus, wenn die Grundsätze des IPR zum deutschen Sachrecht hinführen
- Fragwürdigkeit der Begrenzung des räumlichen Anwendungsbereichs

Die Anwendungsvoraussetzungen

Die vorangehende Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens

- nach Art. 11 Abs. 1 S. 1 HBÜ 1996 setzt die Beschränkung der Haftung voraus, dass gegen den Berechtigten eines gerichtliches Verfahren eingeleitet wird
- anders schon die CLNI 1988 und zukünftig auch die CLNI 2012: die Befugnis zur Errichtung eine Fonds besteht auch ohne vorangehende Einleitung eines Verfahrens (Art. 12 Abs. 1 S. 1 Fall 2 CLNI 2012)

Eigenständige Regelungen der Vertragsstaaten

Vorbehalte und eigene Regelungen

- die Vertragsstaaten können
 - sich bei der Ratifikation der CLNI 2012 etc. vorbehalten, das Übereinkommen auf bestimmte Sachverhalte nicht zur Anwendung zu bringen
 - im innerstaatlichen Recht teilweise eigene Regelungen setzen
- ebenso schon die CLNI 1988 sowie das HBÜ 1996
- Widerspruch zu dem Gedanken der Rechtsvereinheitlichung
- bei Sachverhalten mit Auslandsberührung besteht ggf. Klärungsbedarf

Eigenständige Regelungen der Vertragsstaaten

Vorbehalte der Nichtanwendung

- auf Ansprüche wegen einer Änderung der Beschaffenheit des Wassers Gewässerschäden (Art. 18 Abs. 1 [a] CLNI 2012) – Deutschland ja
- auf Ansprüche wegen Gefahrgutschäden (Art. 18 Abs. 1 [b] CLNI 2012) – Deutschland nein
- auf Ansprüche aus Wrackbeseitigung (Art. 18 Abs. 1 [c] CLNI 2012) – Deutschland ja
- auf Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden (Art. 18 Abs. 1 [d] CLNI 2012) – Deutschland ja
- auf bestimmte Gewässer (Art. 15 Abs. 2, 4 und 5 CLNI 2012) – Deutschland nein

Eigenständige Regelungen der Vertragsstaaten

Vorbehalte der Nichtanwendung

- soweit ein Vorbehalt eingelegt wird, besteht keine völkerrechtliche Bindung an die CLNI 2012, so dass der Vertragsstaat befugt ist, eigene Regelungen zu erlassen, insbesondere
 - die Beschränkbarkeit der Haftung schlechthin auszuschließen oder
 - abweichende Höchstbeträge vorzusehen

Eigenständige Regelungen der Vertragsstaaten

Befugnis zum Setzen eigener Regelungen

- außerhalb des Anwendungsbereichs der CLNI 2012
 - Nichterwerbsschiffe; räumlicher Anwendungsbereich
- Vorrang der Ansprüche wegen Beschädigung von Schifffahrtsanlagen innerhalb des Sachschadens-Höchstbetrages (Art. 6 Abs. 2 CLNI 2012) – Deutschland ja
- Ausschluss der einredeweisen Geltendmachung der Haftungsbeschränkung (Art. 11 Abs. 1 S. 2 CLNI 2012) – Deutschland nein
- ungeschriebenes Recht der Vertragsstaaten, im Hinblick auf Lotsen abweichende Höchstbeträge festzulegen – Deutschland ja

Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

- Art. 1 CLNI 2012
 - die Schiffseigentümer (Art. 1 Abs. 1 und 2 [a] CLNI 2012)
 - Berger oder Retter (Art. 1 Abs. 1 und 2 [c] CLNI 2012)
 - deren Hilfspersonen (Art. 1 Abs. 3 CLNI 2012)
 - das Schiff selbst (Art. 1 Abs. 4 CLNI 2012)
 - der Versicherer (Art. 1 Abs. 5 CLNI 2012)

Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

Die Schiffseigentümer (Art. 1 Abs. 2 [a] CLNI 2012)

- Eigner (siehe § 1 BinSchG) – der „Reeder“ wird nicht mehr erwähnt
- Ausrüster (siehe § 2 Abs. 1 BinSchG)
- Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird
 - Mieter: Bareboat-Charterer (§ 27 Abs. 1 BinSchG, §§ 553 ff. BinSchG)
 - Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird: nur der Zeitcharterer (§ 27 Abs. 2 BinSchG, §§ 557 ff. HGB) – nicht der Reisecharterer (anders das Seerecht)
 - „Mieter oder Charterer“

Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

- der Manager (Bereederer, Vertragsreeder, Korrespondentreeder)
 - „operator“ (engl.), „l'exploitant“ (franz.)
 - § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG (neu) nennt den Manager nicht
 - anders das Seerecht; Art. 1 Abs. 2 HBÜ 1996
- Berger oder Retter („Berger“, Art. 1 Abs. 2 [c] CLNI 2012)
 - Erbringung von Diensten im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Bergung
 - die „Bergung“ umfasst auch die Wrackbeseitigung (Art. 1 Abs. 2 [c], Art. 2 Abs. 1 [d] und [e] CLNI 2012)
 - der von einem eigenen Schiff aus tätige und der schiffsunabhängige Berger

Die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen

- die Hilfspersonen
 - für deren Verhalten die Schiffseigentümer bzw. der Berger haften (Art. 1 Abs. 3 CLNI 2012) – Beurteilung nach Maßgabe des im Übrigen anwendbaren Sachrechts (siehe § 3 Abs. 1 BinSchG)
 - insbesondere die Besatzung des Schiffes
 - der an Bord tätige Lotse – nicht: der nicht an Bord tätige (Radar-) Lotse (anders das Seerecht: § 615 Abs. 4 HGB)
- Ansprüche gegen „das Schiff“ (Art. 1 Abs. 4 CLNI 2012)
 - „in rem“ Verfahren; Schiffsgläubigerrechte (?)

Ansprüche, die der Beschränkung unterliegen

- Katalog des Art. 2 CLNI, Ausnahmen in Art. 3 CLNI 2012
- die Ansprüche werden ihrer Art nach umschrieben, auf die Grundlage der Ansprüche kommt es grundsätzlich nicht an (Art. 2 Abs. 2 S. 1 CLNI 2012, § 4 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 BinSchG)
- der Hauptfall Art. 2 Abs. 1 (a) CLNI 2012:

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung oder Verlust oder Beschädigung von Sachen ..., die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eintreten ...

 - dies betrifft also nicht Ansprüche wegen einer Beschädigung des Schiffes selbst

Die Höchstbeträge

- vorgesehen sind sechs Höchstbeträge
 - der (allgemeine) Personenschaden-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 1 CLNI 2012)
 - der (allgemeine) Sachschaden-Höchstbetrag (für sonstige Ansprüche, Art. 6 Abs. 2 CLNI 2012)
 - neu: der Gefahrgut-Personenschaden- und der Gefahrgut-Sachschaden-Höchstbetrag (Art. 7 Abs. 1 [a] und [b] CLNI 2012)
 - der Reisende-Höchstbetrag (Art. 8 CLNI 2012)
 - der Wrackbeseitigungs-Höchstbetrag (Art. 18 Abs. 1 [c], § 5j BinSchG)
- für den Berger und den Lotsen gelten abweichende Regelungen
- die Höchstbeträge können in einem vereinfachten Verfahren geändert werden (Art. 20 CLNI 2012)

Die Höchstbeträge

- grundsätzlich stehen die jeweiligen Höchstbeträge ausschließlich für die Gesamtheit der betreffenden Ansprüche zur Verfügung
- Selbständigkeit der Höchstbeträge: reicht ein Höchstbetrag nicht aus, können Restansprüche nicht gegen einen anderen Höchstbetrag geltend gemacht werden
 - Ausnahme: Restansprüche wegen (Gefahrgut-) Personenschäden können gegen den (Gefahrgut-) Sachschaden-Höchstbetrag verfolgt werden (Art. 6 Abs. 1 [c] und Art. 7 Abs. 2 CLNI 2012)
- alle Ansprüche haben den gleichen „Rang“ und werden im Verhältnis befriedigt
 - die gilt auch für (Gefahrgut-) Personenschaden-Restansprüche (Art. 6 Abs. 1 [c], 7 Abs. 2 CLNI 2012)
 - Ausnahme: Ansprüche wegen Beschädigung von Schifffahrtsanlagen (Art. 6 Abs. 3 CLNI 2012, § 5f Abs. 2 BinSchG)

Die Höchstbeträge

Der Personenschaden und der Sachschaden-Höchstbetrag

- Ausgangspunkt: die Tatbestände des Personenschaden-Höchstbetrages (Art. 6 Abs. 1 [a] CLNI 2012)
 - im Vergleich zur CLNI 1988 verdoppelt
- der Sachschaden-Höchstbetrag liegt bei der Hälfte des Personenschaden-Höchstbetrages (Art. 6 Abs. 1 [b] CLNI 2012)
 - anders als im Seerecht gibt es keinen „kleinen“ Sachschaden-Höchstbetrag (siehe Art. 15 Abs. 2 S. 1 [b] HBÜ 1996, § 613 HGB)
- Sonderregelung für starr verbundene Schubleichter (Art. 10 Abs. 2 CLNI 2012)
- Mindest-Höchstbeträge von 400.000 bzw. 200.000 SZR (Art. 6 Abs. 3 CLNI 2012)

Die Höchstbeträge

Der Reisende-Höchstbetrag

- Art. 8 CLNI 2012 (ex Art. 7 CLNI 1988): Bemessung anhand der Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf
 - neu: ist keine Obergrenze bestimmt, kommt es auf die tatsächlich beförderte Anzahl an (Art. 8 Abs. 1 S. 1 [b] CLNI 2012)
 - 100.000 SZR pro Reisender (CLNI 1988: 60.000 SZR)
 - mindestens 2 Millionen SZR (Art. 8 Abs. 1 S. 2 CLNI 2012), wird bei 20 Reisenden erreicht – CLNI 1988: 720.000 SZR
 - keine Geltendmachung von Restansprüchen gegen den allgemeinen Personenschaden-Höchstbetrag

Die Höchstbeträge

Der Reisende-Höchstbetrag

- betrifft nur Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden – Ansprüche wegen Gepäckschäden richten sich gegen den allgemeinen Sachschaden-Höchstbetrag
- Beginn und Ende der Rechtsstellung als „Reisender“ (Art. 8 Abs. 2 [a] CLNI 2012)
 - Beurteilung nach Maßgabe des im Übrigen anwendbaren Sachrechts
- Ansprüche gegen das „eigene“ Schiff (Art. 8 Abs. 2 CLNI 2012)

Die Höchstbeträge

Die Gefahrgut-Höchstbeträge

- neu eingeführt in Art. 7 CLNI 2012
- Ausgangslage: keine Regelung in der CLNI 1988, aber Möglichkeit des Vorbehalts in Art. 18 Abs. 1 (b) CLNI 1988 – Deutschland ja
- § 5h BinSchG – diese Regelung war offenbar auch Vorbild des Art. 7 CLNI
- § 5h BinSchG wird zukünftig (mit Änderungen) beibehalten
- Tatbestand des Art. 7 Abs. 1 CLNI:
 - gefährliche Güter (Art. 1 Abs. 2 [d] CLNI 2012, Verweis auf die ADN)
 - Schiff, das gefährliche Güter befördert (Beginn/Ende der Beförderung)
 - Ansprüche wegen Schäden, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit der Güter verursacht wurden

Die Höchstbeträge

Die Gefahrgut-Höchstbeträge

- Gefahrgut-Personenschaden- und Gefahrgut-Sachschaden-Höchstbetrag
 - der Gefahrgut-Personenschaden-Höchstbetrag: das Doppelte des allgemeinen Personenschaden-Höchstbetrages , mindestens 10 Millionen SZR (Art. 7 Abs. 1 [a] CLNI 2012)
 - der Gefahrgut-Sachschaden-Höchstbetrag: das Doppelte des Gefahrgut-Personenschaden-Höchstbetrages, mindestens 10 Millionen SZR (Art. 7 Abs. 1 [b] CLNI 2012)
 - Sonderregelung für starr verbundene Schubleichter (Art. 10 Abs. 3 CLNI 2012)
 - Gefahrgut-Personenschaden-Restansprüche können gegen den Gefahrgut-Sachschaden-Höchstbetrag geltend gemacht werden (Art. 7 Abs. 2 CLNI 2012) – aber nicht gegen den allgemeinen Sachschaden-Höchstbetrag

Die Höchstbeträge

Die Gefahrgut-Höchstbeträge

- Verhältnis zwischen dem Gefahrgut-Personenschaden- und dem Reisenden-Höchstbetrag
 - wenn Reisende des Schiffes durch mit dem Schiff beförderte gefährliche Güter getötet oder verletzt werden – m.E. richten sich die Ansprüche ausschließlich gegen den Gefahrgut-Personenschaden-Höchstbetrag
- Art. 18 Abs. 1 [b] CLNI 2012 erlaubt den Vertragsstaaten den Vorbehalt, das Übereinkommen nicht auf Ansprüche wegen Gefahrgutschäden anzuwenden, wenn innerstaatlich die Beschränkbarkeit ausgeschlossen ist oder höhere Beträge vorgesehen sind (Deutschland nein)
- Seerecht: keine Sonderregelung, Ansprüche wegen Gefahrgutschäden richten sich gegen den allgemeinen Personenschaden- bzw. Sachschaden-Höchstbetrag – aber: zukünftig das HNS-Ü 2010

Die Höchstbeträge

Die Gefahrgut-Höchstbeträge

- Gewässerschäden
 - Art. 18 Abs. 1 (a) CLNI 2012 erlaubt den Vorbehalt, die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Gewässerschäden auszuschließen (ebenso schon Art. 18 Abs. 1 [a] CLNI 1988) – Deutschland ja
 - entsprechende Regelung heute und zukünftig in § 5h Abs. 1 S. 1 BinSchG für Ansprüche nach § 89 WHG

Die Höchstbeträge

Der Wrackbeseitigungs-Höchstbetrag

- grundsätzlich unterliegen auch Ansprüche aus Wrackbeseitigung der Beschränkung (Art. 2 Abs. 1 [d] und [e] CLNI 2012, ebenso CLNI 1988)
 - allerdings nicht, soweit es um eine vertraglich vereinbarte Vergütung geht
 - es würde der allgemeine Sachschaden-Höchstbetrag gelten
- Art. 18 Abs. 1 [d] CLNI 2012 (ebenso CLNI 1988) erlaubt den Vorbehalt, das Übereinkommen auf Ansprüche aus Wrackbeseitigung nicht zur Anwendung zu bringen – Deutschland ja
- eigenständige Regelung in § 5j BinSchG: es besteht ein gesonderter Wrackbeseitigungs-Höchstbetrag in Höhe der Hälfte des allgemeinen Personenschaden-Höchstbetrages

Die Höchstbeträge

Der Berger

- der Berger wird von einem eigenen (Binnen-) Schiff aus tätig
 - es gelten die normalen Höchstbeträge (keine ausdrückliche Regelung, Rückschluss aus Art. 6 Abs. 3 CLNI 2012)
 - der allgemeine Personenschaden- und der Sachschaden-Höchstbetrag (Art. 6 Abs. 1 [a] und [b] CLNI 2012)
 - der Reisende-Höchstbetrag (Art. 8 CLNI 2012) gilt nur für Ansprüche von Reisenden des Schiffes des Bergers (nicht: des geborgenen Schiffes)
 - die Gefahrgut-Höchstbeträge (Art. 7 CLNI 2012) gelten nur, wenn sich die gefährlichen Güter auf dem Schiff des Bergers befunden haben (nicht: auf dem geborgenen Schiff)

Die Höchstbeträge

Der Berger

- der schiffsunabhängige Berger
 - Anknüpfung der Beschränkung an das geborgene Schiff ?
 - Art. 6 Abs. 3 CLNI 2012: es gelten beim Personenschaden- und beim Sachschaden-Höchstbetrag jeweils die Mindestbeträge des Art. 6 Abs. 1 [d] CLNI 2012 (§ 5i S. 1 CLNI 2012)
 - gelten der Reisende-Höchstbetrag und die Gefahrgut-Höchstbeträge gar nicht oder in vollem Umfang? – m.E. bleiben sie unberücksichtigt
 - so für die Gefahrgut-Höchstbeträge auch § 5i S. 1 BinSchG („Abweichend von ... § 5h ...“)
 - anders aber § 5k Abs. 3 BinSchG für den Reisende-Höchstbetrag: Geltung des Mindest-Höchstbetrages von 2 Millionen SZR

Die Höchstbeträge

Der Bordlotse

- er ist als Hilfsperson des Eigners bzw. Ausrüsters nach Art. 1 Abs. 3 CLNI 2012 zur Beschränkung berechtigt
- die CLNI 2012 enthält keine weiteren Regelungen zugunsten des Lotsen
- aber: ungeschriebenes Recht der Vertragsstaaten, für den Lotsen eigene (niedrigere) Höchstbeträge festzulegen
- Deutschland:
 - beim allgemeinen Personenschaden- und Sachschaden-Höchstbetrag gilt der Mindest-Höchstbetrag (§ 5i S. 1 BinSchG)
 - ebenso beim Reisende-Höchstbetrag (§ 5k Abs. 3 BinSchG)
 - die Gefahrgut-Höchstbeträge gelten gar nicht (§ 5i S. 1 BinSchG: „Abweichend von ... § 5h ...“)

Die Höchstbeträge

Der nicht an Bord tätige Lotse

- er ist nicht Hilfsperson des Eigners bzw. Ausrüsters nach Art. 1 Abs. 3 CLNI 2012 und daher nicht zur Beschränkung berechtigt
- anders das Seerecht: das autonome deutsche Recht sieht in § 615 Abs. 4 HGB eine Befugnis zur Beschränkung der Haftung vor, entsprechend der des Bordlotsen
 - es gelten die Mindest-Höchstbeträge des allgemeinen Personenschaden- und des allgemeinen Sachschaden- sowie des Reisende-Höchstbetrages (§ 615 Abs. 4, Abs. 1 und 2 HGB)
 - Einordnung des gelotsten Schiffes als Binnen- bzw. Seeschiff

Das qualifizierte Verschulden

- ist das Ereignis auf das qualifizierte Verschulden einer Person zurückzuführen, entfällt deren Befugnis zur Beschränkung der Haftung (Art. 4 CLNI 2012)
- erforderlich ist das persönliche qualifizierte Verschulden

Internationales Privatrecht

- viele Fragen der Haftungsbeschränkung werden im autonomen Recht geregelt:
 - Rechtsbegriffe: Schiff; Binnenschiff; Erwerb; See-, Binnengewässer; Zeit-, Reise-, Stückgutfrachtvertrag; Hilfspersonen; Reisende
 - Vorbehalte: Anwendung der CLNI 2012 auf bestimmte Wasserstraßen; auf Kleinfahrzeuge; Gewässerschäden; Ansprüche wegen Fahrgutschäden bzw. aus Wrackbeseitigung; zum Umladen verwendete Leichter
 - eigenes Recht: Vorrang der Ansprüche wegen Beschädigung von Schifffahrtsanlagen; die einredeweise Geltendmachung der Haftungsbeschränkung; abweichende Höchstbeträge für Lotsen

Internationales Privatrecht

- grds. Vorrang des staatsvertraglich vereinheitlichten Rechts (Art. 3 S. 1 Nr. 2 EGBGB; siehe auch § 452 S. 1, § 451 HGB)
 - aber: die innerstaatliche Anwendung der CLNI 2012 ist nach Art. 1 Abs. 2 des Vertragsgesetzes gerade ausgeschlossen
- das Verfahren der Haftungsbeschränkung unterliegt stets dem innerstaatlichen Recht
 - Art. 14, 10 Abs. 3 CLNI 1988 – diese Bestimmungen fehlen in der CLNI 2012
 - aber: letztlich kann hier nichts anderes gelten
- Rom I bzw. Rom II VO (vertragliche bzw. außervertragliche Schuldverhältnisse)
 - die VO betreffen einzelne Ansprüche, aber nicht Gesamtverfahren (wie etwa die Insolvenz)

Internationales Privatrecht

Art. 15 S. 1 (b) Rom II:

Das nach dieser Verordnung auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht ist insbesondere maßgebend für

- a) den Grund und den Umfang der Haftung ...
- b) ... sowie jede Beschränkung der Haftung;

- ebenso die traditionelle h.M., BGHZ 29, 237 und andere
- Beurteilung der Beschränkbarkeit der Haftung nach dem Recht des betreffenden Anspruchs (unselbständige Anknüpfung)?
 - Art. 15 S. 1 (b) Rom II meint nur Beschränkungen, denen gerade der betreffende Anspruch unterliegt, nicht aber Gesamtverfahren (EuGInsV)

Internationales Privatrecht

§ 5m Nr. 1 BinSchG

Die §§ 4 bis 5l sind ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden, wenn ...

1. das Schiff ... ein deutsches Gewässer oder ein sonstiges, ... [der CLNI 2012] unterliegendes Gewässer befahren hat ...
- Vorschrift des internationalen Privatrechts (ähnlich Art. 6 und 8 EGHGB)
 - „überschießende“ Geltung für alle deutschen Gewässer, die nicht in den räumlichen Anwendungsbereich der CLNI 2012 fallen, also keine „Wasserstraßen“ im Sinne des Art. 1 Abs. 2 [e] CLNI 2012 sind (= Binnengewässer), also deutsche Seegewässer
 - § 5m BinSchG erfasst nicht (Binnen- und See-) Gewässer von Nichtvertragsstaaten
 - Eingriffsnorm (Art. 9 Rom I, Art. 16 Rom II)

Internationales Privatrecht

Die sonstigen Grundsätze

- selbständige, von dem jeweiligen Anspruch unabhängige Anknüpfung
- es gelten die Grundsätze des deutschen IPR
- maßgeblich ist das Recht des Staates, in dem die Beschränkbarkeit der Haftung geltend gemacht wird
- hierbei bleibt es insbesondere auch, wenn der Anspruch einem anderen Recht unterliegt

Die Wirkungen der Errichtung des Fonds

- die Haftungsbeschränkung wird grundsätzlich durch Errichtung eines Haftungsfonds geltend gemacht (Art. 12 – 14 CLNI 2012, ausdrücklich § 5d Abs. 2 BinSchG)
 - SVertO
- Idealfall: wird der Fonds errichtet, müssen alle Ansprüche aus dem Ereignis gegen den Fonds und können nicht mehr gegen das sonstige Vermögen der zur Beschränkung berechtigten Personen verfolgt werden
 - so auch § 8 Abs. 2 S. 1 SVertO (innerstaatliche Wirkung)

Die Wirkungen der Errichtung des Fonds

Die internationalen Wirkungen

- Art. 13 Abs. 1 CLNI 1988
 - (1) Ist ein Haftungsfonds ... errichtet worden, so kann derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.
- dies verhindert nur die doppelte Inanspruchnahme – der Gläubiger ist nicht gehindert, der Anspruch nicht gegen den Fonds zu verfolgen und sich an das übrige Vermögen der zur Beschränkung berechtigten Person zu halten
 - ebenso § 52 Abs. 1 S. 1 SVertO (sowie Art. 13 Abs. 1 HBÜ 1996)

Die Wirkungen der Errichtung des Fonds

Die internationalen Wirkungen

- Abhilfe möglicherweise über das internationale Zivilprozessrecht: die innerstaatlichen Wirkungen der gerichtlichen Entscheidung über die Errichtung des Fonds werden auch in anderen Staaten anerkannt
 - heute insbesondere nach Art. 36 ff. Brüssel Ia, nach internationalen Übereinkommen über die Anerkennung von ausländischen Entscheidungen oder nach § 328 ZPO

Die Wirkungen der Errichtung des Fonds

Die internationalen Wirkungen

- der neue Art. 14 Abs. 1 CLNI 2012

(1) Ist ein Fonds nach Artikel 12 errichtet worden, so kann eine Person, die einen Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.

- entsprechende Änderung des § 52 Abs. 1 SVertO
- so auch schon das HBÜ 1957

Zusammenfassung

- die neue CLNI 2012 tritt am 1. Juli 2019 in Kraft
- Umsetzung: wieder Einarbeitung in die §§ 4 ff. BinSchG
- erweiterter räumlicher Anwendungsbereich
- Vorbehalte und eigene Regelungen der Vertragsstaaten
- die zur Beschränkung der Haftung berechtigten Personen
- die Höchstbeträge der Haftung
 - grds. Verdoppelung der Beträge
 - neue Gefahrgut-Höchstbeträge
- IPR
- die Wirkungen der Errichtung des Haftungsfonds

Die CLNI 2012 — eine Tochter der Mannheimer Akte



15. Mannheimer Tagung zum Binnenschiffrechtsrecht
16. Oktober 2018

Dr. Klaus Ramming



**LEBUHN &
PUCHTA**