

Das neue Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Dr. Sabine Rittmeister



LEBUHN &
PUCHTA

Einleitung

- Gegenstand des Übereinkommens: Beschränkung der Haftung für Ansprüche, die aus der Verwendung eines Binnenschiffes entstehen.
- Vorgängerübereinkommen: CLNI 1988
 - in Kraft seit 1. September 1997, für Deutschland seit 1. Juli 1999
 - Vorbild: Londoner Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1976
 - Summenmäßige Haftungsbeschränkung
 - Vertragsstaaten: Luxemburg, Niederlande, Schweiz, Deutschland
 - Beschränkter Zugang: nur für Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und des Moselvertrages
 - Umsetzung in das deutsche Recht in §§ 4 – 5 m BinschG

Einleitung (2)

- Revisionsbemühungen seit 2007 durch Arbeitsgruppe der ZKR
- Ziele der Revision:
 - Erweiterung des Kreises der Vertragsstaaten → größerer räumlicher Anwendungsbereich
 - Erhöhung der Haftungshöchstbeträge
- Diplomatische Konferenz in Straßburg vom 25. – 27. September 2012
Vorsitz: Dr. Beate Czerwenka, 13 Teilnehmerstaaten
Bisher 7 Unterzeichnerstaaten: Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Polen, Serbien, Deutschland
- Verbindliche Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch

Inkrafttreten und Gesetzgebungsstand

- Inkrafttreten der CLNI 2012
 - Gem. Art. 17 am ersten des Monats nach Ablauf eines Jahres nach Ratifikation von mindestens 4 Staaten. Bisher haben ratifiziert: Serbien, Luxemburg, *Deutschland*
 - oder mit Außerkrafttreten der CLNI 1988
 - Parallele Geltung zweier Konventionen soll vermieden werden
- Gesetzgebungsstand in Deutschland:
 - Vertragsgesetz vom 27.06.2016 (BGBl 2016 II 738)
Zustimmung zur CLNI 2012
Vorschriften der CLNI sind innerstaatlich nicht unmittelbar anwendbar
 - 2. Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 5. Juli 2016, BGBl 2016 I 1578: Einarbeitung der Neuregelungen in die §§ 4 – 5n BinSchG, Änderungen der ZPO und SchVertO, Inkrafttreten mit Kündigung der CLNI 1988

Wesentliche Unterschiede zur CLNI 1988

- Erweiterung des räumliche Anwendungsbereichs
- Einschränkung beim Personenkreis, der zur Haftungsbeschränkung berechtigt ist
- Deutliche Erhöhung der Haftungshöchstbeträge
- Gesonderter Haftungsfonds für Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter
- Vereinfachtes Revisionsverfahren zur Erhöhung der Haftungsbeträge
- Wirkung der Fonderrichtung

Räumlicher Anwendungsbereich

- CLNI 1988:
 - Schiff muss eine Wasserstraße befahren haben, die der Rev. Rheinschiffahrtsakte oder dem Moselvertrag unterliegt
 - Nach Art. 15 Abs. 2 Option, Anwendung auf nationale Binnenwasserstraßen auszudehnen. Hiervon hat Deutschland Gebrauch gemacht, §§ 4 – 5 m BinSchG gelten auf allen deutschen Binnengewässern, vgl. § 5 m BinSchG
- CLNI 2012
 - Nach Art 15 Abs. 1 anwendbar, wenn Schiff eine Wasserstraße befahren hat, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates liegt
 - Gem. Art 15 Abs. 2 Vorbehaltsmöglichkeit für Vertragsstaaten, bestimmte Gewässer von der Anwendung auszuschließen
 - Umgekehrtes Prinzip, jetzt Geltung auch für Donau, Elbe, Oder etc.

Zur Beschränkung der Haftung befugte Personen

- Nach Art. 1 Abs. 1 sind Schiffseigentümer und Berger oder Retter zur Haftungsbeschränkung berechtigt.
- Definition des Schiffseigentümers in Art. 1 Abs. 2 b´):
„*Schiffseigentümer*“ bezeichnet den Eigner, den Mieter oder Charterer, **dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird**, sowie den Ausrüster eines Schiffes“

Gegenüber CLNI 1988 neue Einschränkung, auch Abweichung von der seerechtlichen Haftungsbeschränkung nach HBÜ

→ Beschränkungsberechtigt ist nur der Zeitcharterer, nicht aber der Reisecharterer (vgl. § 27 BinSchG i.V.m. § 527 HGB) oder etwa der „Slot-Charterer“.

Haftungshöchstbeträge (1)

Allgemeine Höchstbeträge

- Im Vergleich zur CLNI 1988 generell Verdoppelung der Haftungshöchstbeträge
- CLNI 2012 sieht drei verschiedene Haftungshöchstbeträge vor:
 - Allgemeine Höchstbeträge für Personen- und Sachschäden (Art. 6)
 - Höchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter (Art. 7) – NEU
 - Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden (Art. 8)
- Nach Art. 6 für Berechnung der Höchstbeträge unterschiedliche Anknüpfung je nach Art des Binnenschiffs bzw. Verbands (nicht neu)
 - Verdoppelung der Beträge
 - Mindesthaftung von 400.000 SZR für Personenschäden bzw. 200.000 SZR für Sachschäden
 - Vorbehalt für Vorrang für Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen etc., siehe § 5f BinSchG (nicht neu)

Haftungshöchstbeträge (2) - Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter

- Bisherige Rechtslage
 - Schäden aus Beförderung gefährlicher Güter unterfallen CLNI 1988
 - Aber: Vorbehaltsmöglichkeit nach Art 18 Abs. 1 b) , wenn Haftungsbeschränkung nach int. der nationalem Recht ausgeschlossen oder höhere Beträge gelten
 - Deutsche Sonderregelung in § 5h BinSchG: gesonderter Haftungsfonds, dreifache Höhe Mindestbetrag von 5 Mio SZR, unbeschränkte Haftung für Ansprüche aus § 89 WHG
- Neue Rechtslage
 - Eigenständige Regelung in Art. 7 CLNI 2012
 - Definition „gefährliche Güter“ in Art. 1 d), Verweis auf ADN
 - Berechnung: das Doppelte der Beträge gem. Art. 6 Abs. 1 a) oder b)
 - Mindestbetrag von 10 Mio SZR
 - Aber: Vorbehaltsmöglichkeit in Art. 18 Abs. 1 b), Sonderregelung in § 5h BinSchG neu, Beträge entsprechen dem neuen Art. 7, unbeschränkte Haftung für Ansprüche aus § 89 WHG bleibt bestehen

Haftungshöchstbeträge (3) Ansprüche von Reisenden

- Sonderregelung in Art. 8 CLNI 2012 (bisher Art. 7 CLNI 1988)
- Definition Reisende in Art. 8 Abs. 2: Personen, die auf Grund eines Beförderungsvertrages befördert werden oder Fahrzeuge begleiten
- Haftungshöchstbetrag bestimmt sich nach Beförderungskapazität
- Maßgebend Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach Schiffszeugnis befördern darf bzw. soweit nicht vorgeschrieben Anzahl der tatsächlich beförderten Personen
- Anhebung des Grundbetrags von bisher 60.000 SZR auf 100.000 SZR pro Reisender
→ Erhöhung um 66,66 %
- Anhebung Mindesthaftung von bisher 720.000 SZR auf 2 Mio SZR
- Wegfall der bisher geltenden Kappungsgrenzen (nach deutschem Recht bereits bisher geltendes Recht gem. § 5k BinSchG, nunmehr Gleichlauf)

Vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge

- Neue Regelung in Art. 20 CLNI 2012
- Vorbild: Art. 24 Montrealer Übereinkommen, Art. 8 Protokoll 1996 zum HBÜ
- Generalsekretär der ZKR überprüft alle 5 Jahre die Höchstbeträge anhand des Inflationsfaktors (= kumulierte Inflationsrate seit letzter Überprüfung)
- Wenn Inflationsfaktor > 10 % Notifizierung der geänderten Beträge an Vertragsstaaten
- Initiative kann auch von 1/3 der Vertragsstaaten ausgehen, Schwelle bei nur 5 %
- Änderung der Höchstbeträge gilt als angenommen, wenn innerhalb eines Jahres keine Ablehnung von mind. 1/3 der Vertragsstaaten → ***tacit-acceptance-Verfahren***
- Änderung tritt automatisch in Kraft 9 Monate nach Ablauf der o.g. Jahresfrist → Wirkung für alle Vertragsstaaten, lediglich Möglichkeit der Kündigung des Übereink.

Exkurs: Erstmalige Anwendung des tacit-acceptance Verfahrens beim HBÜ 1996

- Rechtsgrundlage: Art. 8 des Protokolls von 1996 zur Änderung des HBÜ (BGBl. 2000 II 790)
- Beschlussfassung durch Rechtsausschuss der IMO erforderlich, hier Beschluss vom 19.04.2012
- Mitteilung der Änderung an Vertragsstaaten, Annahme nach Ablauf von 18 Monaten, da keine Ablehnung einer qual. Minderheit der Vertragsstaaten
- Automatisches Inkrafttreten der Änderung nach Ablauf weiterer 18 Monate, hier seit 8. Juni 2015, alle Vertragsstaaten des HBÜ 1996 sind daran gebunden
- Umsetzung in Deutschland durch Verordnung vom 7. Mai 2015 (BGBl. 2015 II 506), in Kraft seit 8. Juni 2015
- Erhöhung der seerechtlichen Haftungshöchstbeträge um rund 51 %

Wirkung der Errichtung eines Haftungsfonds – Art. 14 CLNI 2012

- Kanalisierung ausschließlich auf den Haftungsfonds für alle Personen, die
 - Einen Anspruch gegen den Fonds **geltend gemacht haben** (so Art. 13 CLNI 1988 sowie Art. 13 HBÜ 1996)
 - Einen Anspruch gegen den Fonds **geltend machen können** (so Art. 14 CLNI 2012)
- Alte Rechtslage:
 - Fonderrichtung im Inland: Verweis über § 41 SchVertO auf § 8 Abs. 4 und 5 SchVertO, alle Ansprüche sind gegen den Fonds zu richten, ZV unzulässig
 - Fonderrichtung im Ausland: gem. § 52 SchVertO Verweis auf § 8 SchVertO nur, wenn „der Gläubiger einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat“
- Neue Rechtslage:

Kein Unterschied zwischen Fonderrichtung im In- oder Ausland, Haftungsfonds im Ausland erfasst alle beschränkbaren Ansprüche, egal ob geltend gemacht oder nicht
→ entsprechende Neufassung des § 52 SchVertO

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

LEBUHN & PUCHTA
Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB

Am Sandtorpark 2
D-20457 Hamburg

T + 49 (0) 40 37 47 78 - 0
F + 49 (0) 40 36 46 50



LEBUHN &
PUCHTA