

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

SCHAARSTEINWEGSBRÜCKE 2, 20459 HAMBURG
Tel: 040 – 37 85 88 11, Fax: 040 – 37 85 88 99, E-Mail: info@transportrecht.org

Hamburg, 18. November 2015

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

Stellungnahme und Änderungsvorschläge der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht (DGTR) zum Referentenentwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 2. September 2015. Im Namen der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht (DGTR) danke ich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Auf der Grundlage der Ergebnisse einer kleinen Arbeitsgruppe der Gesellschaft merke ich folgendes an:

Die DGTR begrüßt die beabsichtigte Transformation des Revidierten Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt CLNI 2012 in das deutsche Recht. Die DGTR ist der Auffassung, dass neben einer angemessenen Anpassung der Höchstbeträge die Rechtsvereinheitlichung in den Binnenschifffahrt betreibenden Staaten vorrangiges Ziel der Revision des Übereinkommens ist. Durch das Revidierte Straßburger Übereinkommen sollen auch die nicht am Straßburger Übereinkommen von 1988 beteiligten Staaten überzeugt werden, dem internationalen Haftungsbeschränkungsregime beizutreten, sodass der räumliche Anwendungsbereich beträchtlich erweitert würde. Die DGTR ist zuversichtlich, dass sich Frankreich und Belgien nun auch zur Transformation des Übereinkommens in das eigene Recht entschließen und sich insbesondere auch Donauanlieger anschließen werden. Die Umsetzung des Übereinkommens in das deutsche Recht dient diesem Ziel.

Zu dem Referentenentwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Artikel 1 Nr. 2: Kreis der zur Haftungsbeschränkung berechtigten Personen

Mit dieser Regelung soll Art. 1 Abs. 2 a) CLNI 2012 umgesetzt werden. Die Einschränkung mit § 5 c Abs. 1 Nr. 1 des Entwurfsgesetzes auf „Eigentümer“ und „Ausrüster des Schiffes“ entspricht nicht bzw. nur teilweise dem Übereinkommen, das an entsprechender Stelle „Schiffseigentümer“, „Eigner“, „Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen ist“, aufführt.

Der Referentenentwurf geht davon aus, dass der Mieter oder Charterer, dem das Schiff zur Verwendung überlassen ist, dem Ausrüster gleichzusetzen sei. Die DGTR teilt diese Auffassung nicht. Der Ausrüster ist in § 2 Abs. 1 BinSchG wie folgt definiert: „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes angesehen.“ Neben der Verwendung zur Binnenschifffahrt ist folglich die Schiffsführung oder das Anvertrauen an einen Schiffsführer Voraussetzung der Ausrüstereigenschaft. Die erste Variante ist gegeben, wenn der Verwender die Schiffsführung in eigener Person ausführt, für die zweite muss das Direktionsrecht über den vom Verwender beauftragten Schiffsführer beim Verwender liegen (vgl. v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Aufl., § 2 BinSchG Rz 12). Zwar ist eine arbeitsrechtliche Beziehung nicht erforderlich, jedoch muss dem Verwender das ausschließliche Weisungsrecht aufgrund eines Abhängigkeitsverhältnisses zustehen (aaO. Rz. 13, SchOG Karlsruhe, Urt. v. 01.02.2008 – 22 U 1/07 BSch). Das zur Begründung der Ausrüstereigenschaft erforderliche Weisungsrecht gegenüber dem Schiffsführer geht mithin erheblich weiter als das frachtgeschäftliche.

Der Kreis der nach dem CLNI 2012 berechtigten Personen ist nicht auf solche beschränkt, deren Verhältnis zum Schiff deutschem Recht unterliegt. Der im deutschen Recht bekannte Ausrüsterbegriff kommt nicht in jedem Recht anderer Länder vor, während der Begriff des Charterers durch die Verwendung in der internationalen Seeschifffahrt weite Verbreitung gefunden hat. Die mit dem Entwurfsgesetz vorgesehene Definition des Kreises der Berechtigten schränkt den Kreis der Personen daher in Abweichung vom Übereinkommen zu stark auf solche ein, die dem deutschen Ausrüsterbegriff entsprechen.

Folge der mit dem Referentenentwurf vorgestellten Regelung wäre ein Ausschluss des Charterers eines Schiffes, der nicht Ausrüster ist, vom Haftungsprivileg, obgleich die mit dem Vertragstext in Art. 1 Abs. 2 a) CLNI 2012 formulierte Voraussetzung erfüllt sein kann, zumal dort die Art der Verwendung nicht definiert ist. Insbesondere betrifft dies den Zeitcharterer.

Die Beschränkung des Haftungsprivilegs auf den Eigentümer und Ausrüster des Schiffes widerspricht der bisher in Rechtsprechung und Literatur vertretenen Auffassung, wonach der

Zeitcharterer ebenfalls haftungsprivilegiert ist, nach einem Urteil des OLG Hamburg vom 05.12.2013 (TranspR 2014, 228) sogar der Slot-Charterer. Was schon für den Slot-Charterer gilt, muss erst recht für den Zeitcharterer gelten. Es wird insoweit auch auf die Kommentierung bei v. Waldstein/Holland zu BinSchG § 5 c) 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 überlassen und verweist hierzu auf die bereits zu Art. 1 Abs. 2 LondonHBÜ 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 vertretbar sein, das Haftungsprivileg auf den Reisecharterer und ggf. auch den Slot-Charterer nicht auszudehnen, da für diese die Formulierung der „Verwendung“ des Schiffes nicht gleichermaßen passt; für den Zeitcharterer gilt das aber nicht. In jedem Fall hält die DGTR es für angebracht, wenn die Auslegung der Begriffe durch die Rechtsprechung weiterentwickelt wird. Die Rechtsprechung kann flexibler auch auf die internationalen Entwicklungen reagieren.

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.

Schließlich ist festzuhalten, dass in der Praxis z.B. auch gestufte Bare-Boat-Charterverträge oder andere Charterverträge vorkommen. Der Zwischenvermieter/-charterer sollte ebenfalls in den Genuss des Haftungsprivilegs kommen können, wie es die CLNI 2012 vorsieht, zumal die weitere Vermietung/Vercharterung eine Verwendung des Schiffes i.S.v. Art 1 Abs. 2 a) CLNI ist, da nach der Konvention die eigene Verwendung zur Schifffahrt nicht Voraussetzung ist. Die Verwendung z.B. zur Vercharterung ist ebenfalls vom Wortlaut der CLNI 2012 gedeckt.

Es bestehen daher Bedenken gegen die Regelung des Entwurfsgesetzes, zumal es sich nicht um eine zulässige Sonderregelung handelt, die ein Abweichen vom Vertragstext rechtfertigte. Die DGTR regt an, den Wortlaut von Art. 1 Abs.2 a) CLNI 2012 zu übernehmen. Entsprechend bedürfte es keiner Änderung von § 35 S. 1 Nr. 1 und Nr. 2 SVertO.

2. Artikel 1 Nr. 6: Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter

Die DGTR begrüßt die Erweiterung des Anwendungsbereichs auf grundsätzlich alle Schäden, die durch Gefahrgutbeförderung entstehen, in Änderung der bisherigen Regelung, die nur die Ansprüche wegen Dritten entstandener Schäden betraf.

Der Gesetzesentwurf sieht in Abweichung vom Übereinkommen die Beibehaltung des mit Transformationsgesetz zum CLNI 1988 eingeführten Multiplikationsfaktors „3“ zur Errechnung des Haftungshöchstbetrages unter Heranziehung der nach § 5 e und § 5 f BinSchG sich ergebenden Beträge vor. Hierfür besteht nach Anhebung des Mindestbetrages auf jeweils SZR 10 Mio für Personen- und Sachschäden kein Anlass mehr. Es sind keine Unfälle in der Binnenschifffahrt bekannt, in denen diese Beträge erreicht oder gar überschritten wurden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Mindestbeträge regelmäßig ausreichen, um den Gesamtschaden zu decken. Das nach Art. 20 CLNI 2012 vereinfachte Verfahren zur Anhebung des Mindestbetrages räumt zudem die Möglichkeit zu einer angemessenen Anpassung ein. Die erste Prüfung der Angemessenheit ist bereits für das Jahr 2017 vorgesehen.

Eine Abweichung von dem mit dem Übereinkommen vorgesehenen Multiplikationsfaktor „2“ (Art. 7 Abs. 1 a) u. b)) steht zudem im Gegensatz zu der erstrebten Rechtsvereinheitlichung. Gleichwohl bestehenden Bedenken könnte die Bundesrepublik durch einen Vorbehalt Rechnung tragen, wonach der Multiplikationsfaktor „3“ Verwendung finden soll, falls sich der im Übereinkommen vorgesehene nicht bewährt, z. B. zum Gleichziehen mit anderen Staaten zur Vermeidung von Forumshopping.

3. Sachschadensbegriff § 4 Abs. 3 BinSchG

Der Referentenentwurf sieht keine Änderung des Sachschadensbegriffs gemäß § 4 Abs. 3 BinSchG vor. Die DGTR regt im Hinblick auf die jedenfalls in seiner Begründung fehlerhafte Entscheidung des BVerwG vom 23.11.2011 – 6 C 6.11 (vgl. z.B. die Kritik von Schmidt in ZfB Sammlung S. 2181 f.) ein klares Bekenntnis dazu an, dass ein „Sachschaden“ im Sinne dieser Vorschrift 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, indem z.B. § 4 Abs. 3 Nr. 1 „...einschließlich Verschmutzung von Gewässern oder der Luft“ angefügt wird. Grundsätzlich sollte jede Beschädigung eines Stoffes, unabhängig von dessen Aggregatzustand erfasst sein (vgl. v. Waldstein/Holland a.a.O. § 4 Rz. 12).

Die fehlerhafte Interpretation des BVerwG beruht nicht zuletzt auf der Art und Weise der Umsetzung in das deutsche Recht des CLNI 1988, insoweit gleichlautend mit dem CLNI 2012, das die der Beschränkung unterliegenden Ansprüche in anderer Struktur beschreibt.

Auch falls man die Entscheidung des BVerwG im Ergebnis für richtig erachtet, weil Ansprüche nach dem WHG von der Haftungsbeschränkung ausgenommen sind und Kosten, die der Abwehr von durch das WHG gedeckter Schäden dienen, ebenfalls nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen sollen, bedarf die vom BVerwG angestrebte Interpretation von § 4 Abs. 3 BinSchG nicht zuletzt wegen des insoweit entgegenstehenden Wortlauts des Übereinkommens der Korrektur.

4. Transformation der CLNI 2012 in Bundesrecht

Der Referentenentwurf sieht die Einarbeitung der CLNI 2012 in das BinSchG vor. Die DGTR teilt nicht die mit dem Referentenentwurf geäußerte Auffassung, wonach diese Art und Weise der Transformation der Klarheit und Einheitlichkeit des Binnenschiffrechts dient. Das Binnenschiffrecht findet sich in diversen Gesetzen und Verordnungen. Es wird insbesondere von spezialisierten Verkehrskreisen angewandt. Die Transformation durch unmittelbare Anwendung des Übereinkommens stellt daher nach Auffassung der DGTR kein Problem für die angesprochenen Verkehrskreise dar, jedenfalls keines, das die Nachteile, teilweise oben dargestellt, die mit der Transformation durch Einarbeitung in das BinSchG verbunden sind, ausgleicht.

Die unmittelbare Anwendung hätte vielmehr den großen Vorteil, dass die mit dem CLNI beabsichtigte grenzüberschreitende Rechtsvereinheitlichung – auch durch erleichterte internationale Vergleichbarkeit der hierzu ergehenden Rechtsprechung – in weit höherem Maße befördert würde. Nicht zuletzt aus diesem Grund, regt die DGTR zudem an, auf Vorbehalte zu verzichten oder sich zumindest auf den Vorbehalt wegen Wasserverschmutzungsschäden zu beschränken.

Wir verbleiben in der Hoffnung, einen konstruktiven Beitrag zu den Referentenentwürfen geleistet zu haben, sowie mit Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



(Markus Jaegers)
Rechtsanwalt