

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, 21. Januar 2013

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

vorab per E-Mail: metzner-fr@bmj.bund.de

Stellungnahme zur CLNI 2012

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 7. Dezember 2012. Im Namen der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht danke ich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur CLNI 2012.

Auf der Grundlage einer Beratung mit besonders sachkundigen Praktikern der Gesellschaft merke ich folgendes an:

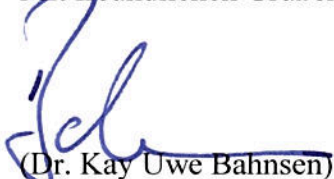
1. Gegenüber der geltenden Fassung des Übereinkommens enthält die CLNI zahlreiche sprachliche Korrekturen und Präzisierungen, die uneingeschränkt zu begrüßen sind, etwa hinsichtlich der Definition des „Schiffseigentümers“ und des „Schiffs“, aber auch in Bezug auf die Klarstellung der Behandlung bergungsrechtlicher Sondervergütungen.
2. Zu den geänderten Haftungshöchstbeträgen soll nicht im Einzelnen Stellung genommen werden, da es sich hierbei im Wesentlichen um wirtschaftliche Fragen handelt. Allerdings ist festzustellen, dass es nach Kenntnis der Gesellschaft seit Inkrafttreten des CLNI nur wenige Fälle gegeben hat, in denen die Beschränkung der Haftung nach dem Übereinkommen praktisch effektiv geworden ist.

3. Zu begrüßen ist die Vereinheitlichung der Höchsthaftung für Schäden durch gefährliche Güter (Art. 7 CLNI 2012), die bisher aufgrund der Vorbehaltsregelung in Art. 18 Abs. 1 b) der geltenden CLNI uneinheitlich geregelt war. Die neue Regelung trägt zur Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen bei. Die erhöhten Haftungsbeträge werden aufgrund der üblichen P & I Deckungen keine wesentlichen praktischen Probleme aufwerfen.

4. Art. 14 Abs. 1 CLNI 2012 beschränkt den Gläubigerzugriff auf sonstiges Vermögen des Schuldners nicht mehr erst dann, wenn ein Anspruch gegen den Fond tatsächlich geltend gemacht worden *ist*, sondern bereits dann, wenn er geltend gemacht werden *kann*. Nach dem Verständnis der Gesellschaft gilt dies nur dann, wenn der Anspruch der Haftungsbeschränkung unterliegt. Es bleibt einem Gläubiger also unbenommen, den Schuldner außerhalb des Beschränkungsverfahrens mit der Behauptung in Anspruch zu nehmen, ihn treffe ein qualifiziertes Verschulden.

5. Besonders zu begrüßen ist die Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs der CLNI auf die Binnenwasserstraßen neuer Vertragsstaaten. Damit besteht die Aussicht, die Anwendung der binnenschifffahrtsrechtlichen Haftungsbeschränkungsregeln der CLNI weit über den bisherigen Anwendungsbereich hinaus, insbesondere in Richtung auf die ost- und südosteuropäischen Staaten, zu erweitern und so für die europäische Binnenschiffahrt ein einheitlicheres, transparenteres Haftungsbeschränkungsregime bereitzustellen. Ein Wermutstropfen sind die weitgehenden Anwendungsvorbehalte, darunter insbesondere die Vorbehaltsmöglichkeit nach Art. 15 Abs. 2 CNLI 2012. Sie nimmt die erstrebte Rechtsvereinheitlichung teilweise wieder zurück, sollte aber um des erstrebten erweiterten Anwendungsbereichs willen in Kauf genommen werden.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Kay Uwe Bahnsen)
Rechtsanwalt