

Globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt - Empfiehlt sich eine Revision der CLNI?

Dr. G. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.), Berlin

A. Einleitung

Die globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, also die Beschränkung der Haftung für die Gesamtheit aller aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche, die aus dem Schifffahrtsbetrieb entstehen, ist derzeit international einheitlich durch das Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt¹ geregelt, das - entsprechend seiner französischen Fassung² - die Kurzbezeichnung CLNI trägt. Zwar gibt es noch ein weiteres Übereinkommen über die globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, nämlich das am 1. März 1973 verabschiedete Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen (CLN).³ Die CLN ist jedoch niemals in Kraft getreten, weil sie sich das Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen⁴ zum Vorbild genommen hatte,⁵ dieses Übereinkommen jedoch bereits im Zeitpunkt der Verabschiedung der CLN wieder zur Disposition stand. Nachdem es im Rahmen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO)⁶ gelungen war, mit dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen⁷ ein modernes Haftungsbeschränkungsregime für die Seeschifffahrt zu schaffen, waren die Mitgliedsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im Jahre 1985 übereingekommen,

¹ BGBl. 1998 II S. 1644.

² Convention des Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure.

³ Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure, ECE-Dokument ECE/TRANS/3.

⁴ BGBl. 1972 II S. 672.

⁵ Vgl. hierzu *Herber*, Internationale binnenschifffahrtsrechtliche Übereinkommen und Probleme ihrer Übernahme in das deutsche Recht, in: Probleme des Binnenschifffahrtsrechts II, Duisburg 1979.

⁶ Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Die Organisation wurde im Jahre 1982 in „International Maritime Organization“ (Internationale Seeschiffahrts-Organisation, IMO) umbenannt.

⁷ BGBl. 1986 II S. 786.

ein vergleichbares Haftungsbeschränkungsregime für die Binnenschifffahrt zu entwickeln.⁸ Durch diese Angleichung sollte erreicht werden, dass Unterschiede zwischen See- und Binnenschifffahrtsrecht im Bereich der globalen Haftungsbeschränkung und die hieraus möglicherweise resultierenden Wettbewerbsverzerrungen abgebaut werden, die Vielfalt der nationalen Beschränkungsregime im Interesse der Rechtssicherheit beseitigt und durch ein Haftungsbeschränkungsregime geschaffen wird, das einem modernen international einheitlichen Stand entspricht.⁹

Die CLNI ist dementsprechend eng an das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen angelehnt. Während sich das Übereinkommen von 1976 inzwischen weltweit durchgesetzt hat - das Übereinkommen gilt derzeit in 49 Staaten - , hat die CLNI nur eine vergleichsweise geringe internationale Anerkennung gefunden. Obwohl die CLNI bereits am Tage ihrer Verabschiedung¹⁰ von allen Konferenzstaaten, nämlich von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, der Schweiz und den Niederlanden gezeichnet wurde, gilt sie bis heute, also 17 Jahre nach ihrer Verabschiedung, nur in vier Staaten, nämlich in Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und in Deutschland.¹¹ Belgien und Frankreich haben das Übereinkommen bis heute nicht ratifiziert. Andere, nicht an der Ausarbeitung des Übereinkommens beteiligte, jedoch an einer Vereinheitlichung des Rechts der globalen Haftungsbeschränkung interessierten Staaten, so insbesondere die Donauanliegerstaaten, haben an dem Übereinkommen Interesse bekundet, jedoch ebenfalls das Übereinkommen nicht ratifiziert.

Im Folgenden soll versucht werden, Antworten auf die Frage zu finden, was möglicherweise die Gründe für die vergleichsweise niedrige Zahl von Vertragsparteien der CLNI sind und ob durch eine Revision der CLNI die Durchsetzungschancen des Übereinkommens verbessert werden können.

B. Konzeption der CLNI als geschlossenes Übereinkommen für Rhein- und Moselanliegerstaaten

I. Artikel 15, 16 und 20 CLNI

⁸ Zur Entstehungsgeschichte der CLNI vgl. *Czerwenka*, Limitation of Liability in Maritime Law and in Inland Navigation, in: *Il Diritto Marittimo* 1992, S. 981 ff.

⁹ Vgl. Denkschrift zur CLNI, Bundestags-Drucksache 13/8220 vom 15.7.1997, S. 22 (zu I. Allgemeines).

¹⁰ Dies war der 8. November 1988.

¹¹ Vgl. BGBl. 1999 II S. 388.

Während die fehlende Ratifikation durch Frankreich und Belgien nicht nur außerordentlich bedauerlich, sondern auch angesichts des immer wieder bekundeten Interesses dieser Länder an der CLNI nicht recht verständlich ist, lässt sich das Unterbleiben der Ratifikation durch die Donauanliegerstaaten durchaus nachvollziehen. Denn die CLNI richtet sich, wie sich bereits aus ihrer Präambel ergibt,¹² grundsätzlich nur auf die Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung auf Rhein und Mosel. Dementsprechend macht Artikel 15 Abs. 1 CLNI die Anwendung des Übereinkommens davon abhängig, dass das in Frage stehende Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, eine Wasserstraße befahren hat, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt, dass Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für ein im Bereich einer solchen Wasserstraße in Gefahr befindliches Schiff oder für die Ladung eines solchen Schiffes erbracht worden sind oder dass ein im Bereich einer solchen Wasserstraße gesunkenes, havariertes, festgefahrenes oder verlassenes Schiff oder die Ladung eines solchen Schiffes gehoben, beseitigt, vernichtet oder unschädlich gemacht worden ist.

Infolge der räumlichen Beschränkung des Anwendungsbereichs ist die CLNI zudem als geschlossenes Übereinkommen konzipiert,¹³ also als Übereinkommen, das nur bestimmten Staaten zur Ratifikation oder zum Beitritt offen steht. Bei diesen Staaten handelt es sich um die Rhein- und Moselanliegerstaaten. So bestimmt Artikel 16 Abs. 1 und 2 CLNI, dass das Übereinkommen nur für die Vertragsparteien der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und für das Großherzogtum Luxemburg zur Unterzeichnung aufliegt und nur diesen Staaten die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt möglich ist. Andere an der CLNI interessierte Staaten können sich nach Artikel 16 Abs. 3 CLNI nur dann an das Übereinkommen binden, wenn sie eine direkte schiffbare Verbindung zu einer Wasserstraße haben, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 oder dem Vertrag von 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt, und wenn sie außerdem durch einstimmigen Beschluss der Staaten, für die die CLNI in Kraft getreten ist, zum Beitritt eingeladen werden. Ein förmlicher Beschluss im Sinne der genannten Vorschrift liegt aber bis heute nicht vor.

Hinzu kommt schließlich, dass ein beitretender Drittstaat keineswegs dieselben Rechte wie einer der Rhein- und Moselanliegerstaaten hat. Denn nach Artikel 20 Abs. 4 CLNI kann eine Änderung des Haftungshöchstbetrags im Rahmen des vereinfachten Revisionsverfahrens nur beschlossen werden, wenn ihr sowohl eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden und auf der Revi-

¹² In der Präambel heißt es: „in Erkenntnis der Zweckmäßigkeit einer Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt, insbesondere auf Rhein und Mosel“.

¹³ Vgl. Denkschrift zur CLNI, a.a.O., S. 32 (zu Artikel 16).

sionskonferenz abstimmenden Vertragsstaaten als auch eine Zweidrittelmehrheit der Rhein- und Moselanliegerstaaten, für die das Übereinkommen in Kraft getreten ist, zugestimmt haben.

II. Kritik der mittel- und osteuropäischen Staaten

Die dargestellten Regelungen über den räumlichen Anwendungsbereich, die Voraussetzungen für einen Beitritt sowie die Änderung des Haftungshöchstbetrags im Rahmen des vereinfachten Revisionsverfahrens haben dementsprechend auch immer wieder Anlass zur Diskussion gegeben.

So wurde bereits im November 1989 in der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) diskutiert, ob die Staaten, die nicht Rheinanliegerstaaten sind, angesichts der dargestellten Regelungen der CLNI diesem Übereinkommen beitreten sollten oder ob es nicht besser sei, ein neues gesamteuropäisches Übereinkommen auszuarbeiten.¹⁴ Das nächsthöhere Gremium, der Binnenverkehrsausschuss der ECE, griff diese Diskussion im Jahre 1990 auf und beschloss vor allem auf Vorschlag Bulgariens, der Tschechoslowakei und der DDR, die Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt damit zu beauftragen, ein neues Haftungsbeschränkungsregime für die Binnenschifffahrt auszuarbeiten.¹⁵ Damit knüpfte der Binnenverkehrsausschuss an einen nach Aufnahme der Arbeiten der ZKR an der CLNI gefassten Beschluss an, vor einer Entscheidung darüber, welche Maßnahmen angesichts des Misserfolges der CLN getroffen werden sollten, das Ergebnis der Arbeiten der ZKR abzuwarten.¹⁶ Entsprechend diesem Beschluss setzte die ECE nach Verabschiedung der CLNI durch die ZKR das Thema „Vereinheitlichung des Rechts der globalen Haftungsbeschränkung“ wieder auf die Tagesordnung.

Während der Beratungen in der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt sprachen sich vor allem Belgien, die Niederlande und Deutschland angesichts der gerade erst verabschiedeten CLNI dagegen aus, im Rahmen der ECE ein Übereinkommen auszuarbeiten, das denselben Regelungsgegenstand zum Inhalt hat wie die CLNI.¹⁷ Die an einem international einheitlichen Haftungsbeschränkungsregime interessierten Staaten sollten die Möglichkeit des Beitritts zur CLNI

¹⁴ Vgl. Report of the Principal Working Party on Inland Water Transport on its Thirty-Third Session (30 - 31 October 1989), ECE-Dokument TRANS/SC3/124 Abschnitt 49 f.

¹⁵ Vgl. Report of the Inland Transport Committee on its Fifty-Second Session, ECE-Dokument ECE/TRANS/81 Abschnitt 134.

¹⁶ Vgl. ECE-Dokument TRANS/SC3/110 Abschnitt 66.

¹⁷ Vgl. Report of the Principal Working Party on Inland Water Transport on its Thirty-Fourth Session (12 - 14 November 1990), TRANS/SC3/126 Abschnitt 53 und 55.

nutzen.¹⁸ Dem hielt die UdSSR entgegen, dass die CLNI nur unter bestimmten Voraussetzungen einen Beitritt von Drittstaaten ermögliche. Dies aber begegne Bedenken. Ein Beitritt könne nur dann ernsthaft in Erwägung gezogen werden, wenn zuvor die CLNI geändert werde.¹⁹

Auf Vorschlag der deutschen Delegation wurden daraufhin die ECE-Mitgliedstaaten gebeten, zu der CLNI schriftlich Stellung zu nehmen und eventuelle Probleme mit der CLNI aufzuzeigen. Polen, die Tschechoslowakei, die Russische Föderation, die Ukraine und Ungarn gaben Stellungnahmen ab.²⁰ Darin wurde von allen Staaten erneut eine Revision der CLNI gefordert. Als Grund wurde angeführt, dass der räumliche Anwendungsbereich des Übereinkommens zu eng sei. Dieser sollte auf alle europäischen Wasserstraßen erstreckt werden.²¹ Außerdem müssten alle Staaten gleichbehandelt werden.²² So sollte der Beitritt von Drittstaaten nicht, wie in Artikel 16 Abs. 3 CLNI vorgesehen, von einem einstimmigen Beschluss der Vertragsparteien der CLNI abhängig gemacht werden sowie davon, dass der Drittstaat über eine direkte schiffbare Verbindung zu Wasserstraßen verfügt, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 oder dem Vertrag von 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt.²³ Vielmehr sollte, so die Ukraine, in Artikel 16 Abs. 3 CLNI bestimmt werden, dass alle Staaten mit Binnenwasserstraßen, die für Dritte zugänglich sind, durch einstimmigen Beschluss eingeladen werden könnten.²⁴

Darüber hinaus wurden noch einzelne materielle Bestimmungen kritisiert. So wies die Russische Föderation darauf hin, dass die Haftungshöchstbeträge der CLNI zu hoch seien.²⁵ Ungarn teilte mit, dass es Probleme mit der CLNI habe, weil das ungarische Recht den Begriff „Binnenschiff“ anders als in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe b CLNI definiere und weil es eine Haftungsbeschränkung weder für Ansprüche wegen Personenschäden noch für Ansprüche wegen gefahrgeneigter Tätigkeiten, wie etwa die Schifffahrt, kenne.²⁶

III. Reaktion der ZKR

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid., Abschnitt 54.

²⁰ Vgl. ECE-Dokumente TRANS/SC3/144 vom 20. August 1991, TRANS/SC.3/R.148 vom 13. Mai 1992 sowie TRANS/SC3/R.148/Add. 1 vom 28. Mai 1992.

²¹ So die Tschechoslowakei in: ECE-Dokument TRANS/SC.3/R.148 vom 13. Mai 1992.

²² So ausdrücklich die Russische Föderation in: ECE-Dokument TRANS/SC3/R.148/Add. 1 vom 28. Mai 1992.

²³ Vgl. ECE-Dokument TRANS/SC.3/R.148 vom 13. Mai 1992.

²⁴ Vgl. ECE-Dokument TRANS/SC3/R.148/Add. 1 vom 28. Mai 1992.

²⁵ Vgl. ECE-Dokument TRANS/SC3/R.148/Add. 1 vom 28. Mai 1992.

²⁶ Ibid.

Die ZKR-Mitgliedstaaten lehnten es ab, diesen Wünschen zu entsprechen und die CLNI zu ändern. Vor dem Inkrafttreten der CLNI wurde dies vor allem mit der Gefahr begründet, dass mit einer Änderung der CLNI ein Inkrafttreten auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben und die Bedeutung der CLNI geschwächt werden könnte.²⁷ Die Verabschiedung eines Änderungsprotokolls zur CLNI sollte, so Belgien, Deutschland, Luxemburg und die Niederlande, erst nach Inkrafttreten der CLNI ins Auge gefasst werden.²⁸ Um den beitragswilligen Staaten gleichwohl entgegen zu kommen, verabschiedete die ZKR im Frühjahr 1992 eine Resolution, in der die Bereitschaft erklärt wurde, nach Inkrafttreten der CLNI auf einstimmigen Beschluss der Vertragsstaaten des Übereinkommens „eine formelle und permanente Beitrittsaufforderung an alle Donauuferstaaten sowie andere Anliegerstaaten des europäischen Wasserstraßennetzes“ zu richten.²⁹ Dieser Beschluss wurde im Jahre 1994 erneuert.³⁰ Im Jahre 1997 stellte die ZKR in einem Beschluss fest, dass die Vertragsparteien der CLNI den Beschluss gefasst hätten, die Staaten Österreich, Weißrussland, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Litauen, Moldawien, Polen, Rumänien, die Russische Föderation, die Slowakische Republik, Slowenien, die Tschechische Republik, die Ukraine sowie Jugoslawien zum Beitritt zur CLNI einzuladen.³¹ Die ZKR forderte sodann in demselben Beschluss den Generalsekretär der ZKR auf, die Vertreter der genannten Staaten zu Verhandlungen über die im Falle ihres Beitritts erforderlichen Anpassungen einzuladen.³²

Im Mai 1998 und März 1999 kamen daraufhin die Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten mit denen der Staaten Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Russische Föderation, Rumänien, Slowenien, Slowakei und Tschechien zu einer Konferenz über die erforderlichen Anpassungen der CLNI zusammen.³³ In diesen Sitzungen erklärten alle Staaten mit Ausnahme der Russischen Föderation, dass sie an einem Beitritt zur CLNI grundsätzlich interessiert seien, wiederholten jedoch zugleich die in den Diskussionen im Rahmen der ECE vorgetragenen Bedenken gegenüber den Regelungen der CLNI zum räumlichen Anwendungsbereich, zum Beitritt von Drittstaaten sowie zum vereinfachten Revisionsverfahren. Die Regelungen seien „diskriminatorisch“ und änderungs-

²⁷ Vgl. das Protokoll über die Sitzung des ZKR-Rechtsausschusses vom 4. November 1991, ZKR-Dokument DF (91) 8, S. 3.

²⁸ Ibid.

²⁹ ZKR-Dokument CC/R (92) 1 - Final vom 21. Mai 1992.

³⁰ Vgl. ZKR-Dokument CC/R (94) 2 Final vom 24. November 1994. Darin fordert die Zentralkommission „die interessierten Staaten des europäischen Wasserstraßennetzes, die nicht Unterzeichnerstaaten sind, auf, dem CLNI-Übereinkommen nach Inkrafttreten gemäß dem Verfahren des Art. 16 Abs. 3 beizutreten.“

³¹ Vgl. ZKR-Dokument CC/R (97) 2 Final vom 26. November 1997.

³² Ibid. Dieser Beschluss erging auf Grund von Artikel 16 Abs. 3 Satz 3 CLNI, wonach der Beitrittsbeschluss „die ... erforderlichen Anpassungen dieses Übereinkommens, insbesondere hinsichtlich der Umrechnung der Haftungsbeträge“ enthält.

bedürftig.³⁴ Ergänzend wies Tschechien in einer schriftlichen Erklärung unter Hinweis auf seine nationale Rechtsordnung, die eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche auf Heilungskosten und auf Ersatz von Sachschäden nicht zulasse, darauf hin, dass es die Ausarbeitung eines neuen gesamteuropäischen Übereinkommens im Rahmen der ECE für vorzugswürdig halte.³⁵ Ferner forderte Rumänien, in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI die Bezugnahme auf „Charta“ zu streichen.³⁶ Ungarn bat schließlich darum, Verhandlungen fortzuführen, um auch die Standpunkte der anderen beitragswilligen Länder kennen zu lernen.³⁷

Eine Fortsetzung der Verhandlungen fand jedoch nicht statt. Konsequenzen wurden nicht gezogen. Zwar legte der Generalsekretär der ZKR mit Schreiben vom 30. Januar 2004 einen Beschlussvorschlag vor, in dem den Anliegen der mittel- und osteuropäischen Staaten Rechnung getragen werden sollte. So sollten nach dem Beschlussvorschlag Österreich, die Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Serbien-Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Rumänien, die Russische Föderation, Tschechien und Polen förmlich zum Beitritt zur CLNI aufgefordert werden und der räumliche Anwendungsbereich der CLNI nach Artikel 15 auf alle Wasserstraßen ausgedehnt werden, „die dem Donauschiffahrtsübereinkommen unterliegen, mit der Maßgabe, dass ein neu beitretender Staat gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens erklären kann, dass das Übereinkommen auch für andere Wasserstraßen in seinem Hoheitsgebiet gilt“. Schließlich sollte die Umrechnung der in der CLNI in Sonderziehungsrechten (SZR) ausgedrückten Haftungshöchstbeträge in eine andere Rechnungseinheit ermöglicht werden. Ein entsprechender Beschluss, der nach dem Willen des Generalsekretärs der ZKR im schriftlichen Verfahren gefasst werden sollte, kam jedoch bisher nicht zustande. Hintergrund hierfür waren Einwände Deutschlands dagegen, auch Staaten, die keine direkte schiffbare Verbindung zu den in Artikel 15 Abs. 1 CLNI genannten Wasserstraßen haben, zum Beitritt einzuladen.³⁸ Dies begegne sowohl aus völkerrechtlichen als auch aus innerstaatlichen Gründen Bedenken.

Deutschland regte daher mit Hinweis darauf, dass das Thema „Beitritt der Donauanliegerstaaten zur CLNI“ nunmehr seit mehr als zwölf Jahre auf der Tagesordnung der ZKR stehe, ohne dass ein Ergebnis erzielt worden sei, an, sich der Frage zuzuwenden, ob nicht mit Arbeiten an einer Ausarbeitung eines Änderungsprotokolls begonnen werden könnte, in dem - bereits im Jahre 1992 geäußerte - Anliegen der an einem Beitritt interessierten Staaten berücksichtigt werden

³³ Vgl. Sitzungsprotokoll vom 27. Oktober 1998 über die Sitzung vom 12. und 13. Mai 1998, ZKR-Dokument CC/CLNI (98) 2, sowie Sitzungsprotokoll vom 22. April 1999 über die Sitzung vom 1. und 2. März 1999, ZKR-Dokument CC/CLNI (99) 7.

³⁴ Ibid.

³⁵ Vgl. ZKR-Dokument CC/CLNI (99) 3 vom 17. Februar 1999.

³⁶ Vgl. ZKR-Dokument CC/CLNI (99) 4 vom 17. Februar 1999.

³⁷ Vgl. ZKR-Dokument CC/CLNI (99) 5 vom 17. Februar 1999.

³⁸ Vgl. ZKR-Dokument DF (04) 6 vom 18. März 2004.

könnten. Mit einem solchen Änderungsprotokoll könnte im Übrigen auch die zwischenzeitlich eingetretene Abkoppelung des Binnenschiffverkehrs vom Seerecht beendet werden, indem die durch das Protokoll von 1996 vorgenommenen Änderungen des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen auch im Binnenschiffverkehrsrecht berücksichtigt würden. Eine Diskussion über diesen Vorschlag steht noch aus.

C. Änderungen im Seerecht

I. Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen

Im Jahre 1996 wurde zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das als Vorbild für die CLNI gedient hatte, ein Änderungsprotokoll verabschiedet.³⁹ Dieses Protokoll wurde von 14 Staaten, darunter auch von Frankreich und den Niederlanden, gezeichnet. Es trat am 13. Mai 2004 völkerrechtlich in Kraft, darunter insbesondere auch für Deutschland.⁴⁰ Gleichzeitig trat das Übereinkommen von 1976 für Deutschland, Finnland und das Vereinigte Königreich außer Kraft.⁴¹

Mit dem Protokoll von 1996 wurden die in dem Übereinkommen von 1976 festgesetzten Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Personenschäden und sonstige Schäden deutlich angehoben.⁴² Begründet wurde dies mit der zwischenzeitlich eingetretenen Geldwertminderung sowie dem generell festzustellenden Anstieg der Beiträge, die für die Beseitigung eines Schadens aufzuwenden sind.⁴³ Der Faktor, um den durch das Protokoll von 1996 die in Artikel 6 des Übereinkommens von 1976 festgelegten allgemeinen, für Personenschäden und sonstige Schäden geltenden Beträge angehoben wurden, beläuft sich bei großen Schiffen auf etwa 2,4, bei kleineren Schiffen auf etwa 6. So haftet etwa der Eigentümer eines Schiffes bis zu einer Brutto- raumzahl von 500 nach dem Protokoll von 1996 für Personenschäden auf bis zu 2 Mio. SZR.

³⁹ BGBl. 2000 II S. 791 ff.

⁴⁰ BGBl. 2004 II S. 1793. Zu den weiteren Vertragsparteien zählen neben Deutschland Australien, Dänemark, Finnland, Malta, Norwegen, die Russische Föderation, Sierra Leone, Tonga und das Vereinigte Königreich.

⁴¹ Vgl. IMO-Dokument LLMC.2/Circ.2 vom 18. März 2004. Für Dänemark wird es am 1. April 2005 außer Kraft treten; vgl. IMO-Dokument LLMC.2/Circ.3 vom 6. April 2004.

⁴² Vgl. hierzu *Czerwenka*, Zum Inkrafttreten des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, in: *TranspR* 2004, S. 212 f. sowie die Denkschrift zu dem Protokoll, Bundestags-Drucksache 14/2696 vom 14. 2. 2000, S. 15 ff.

⁴³ Vgl. Denkschrift zu dem Protokoll, a.a.O., S. 15 (zu I. Allgemeines).

Das Übereinkommen von 1976 sieht demgegenüber noch einen Haftungshöchstbetrag von 333 000 SZR vor.

Weiter wurden durch das Protokoll von 1996 die in Artikel 7 des Übereinkommens von 1976 festgelegten Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Passagierschäden deutlich angehoben. Dies geschah zum einen dadurch, dass der nach der zulässigen Höchstzahl der Passagiere zu bemessende Haftungshöchstbetrag auf das Niveau angehoben wurde, das in dem Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See⁴⁴ vorgesehen ist. Dementsprechend wurde der pro zulässigem Passagier anzusetzende Haftungshöchstbetrag von 46 666 SZR durch den Betrag von 175 000 SZR ersetzt. Zum andern wurde die absolute Obergrenze der Haftung je Schadensereignis in Höhe von 25 Mio. SZR vollständig aufgehoben. Ergänzt wurde diese Regelung durch die Eröffnung der Möglichkeit, den Haftungshöchstbetrag von 175 000 SZR durch einen höheren Betrag zu ersetzen oder auf eine Haftungsbeschränkung für diese Anspruchskategorie ganz zu verzichten.⁴⁵

Darüber hinaus wurden in Artikel 3 des Übereinkommens von 1976, der die Ansprüche aufführt, die von der Haftungsbeschränkung ausgenommen sind, Ansprüche auf Sondervergütung nach Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung⁴⁶ aufgenommen.

Im Übrigen blieb das Haftungsbeschränkungsregime des Übereinkommens von 1976 durch das Protokoll unberührt. Die Kündigung des Übereinkommens von 1976 durch Deutschland bedeutet daher auch nur, dass Deutschland von seiner Verpflichtung enthoben ist, die Regelungen des Übereinkommens von 1976, die durch das Protokoll von 1996 geändert wurden, im Verhältnis zu den Staaten, die nur das Übereinkommen von 1976, nicht jedoch das Protokoll von 1996 ratifiziert haben, in unveränderter Fassung anzuwenden, also etwa noch eine Berufung auf die niedrigeren Haftungshöchstbeträge zuzulassen. Da das Protokoll nach seinem Artikel 9 Abs. 1 zusammen mit dem Übereinkommen von 1976 ein einheitliches Vertragswerk bildet, bleibt das Übereinkommen von 1976 im Übrigen aber auch für Deutschland grundsätzlich anwendbar.

II. Zweckmäßigkeit der Anpassung der CLNI an das Protokoll von 1996

⁴⁴ Abgedruckt in TranspR 1990, S. 170 ff.

⁴⁵ Vgl. Artikel 6 des Protokolls von 1996.

⁴⁶ BGBl. 2001 II S. 511.

Geht man von dem ursprünglichen Ziel der CLNI aus, See- und Binnenschiffrechtsrecht möglichst gleich zu regeln, so dürfte dieses Ziel seit Inkrafttreten des Protokolls von 1996 verfehlt werden. Denn die Änderung des Seerechts hat unzweifelhaft zu einem deutlichen Auseinanderdriften von See- und Binnenschiffrechtsrecht geführt.

1. Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung und sonstige Ansprüche

So sind die in Artikel 6 CLNI festgelegten Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung und sonstige Ansprüche niedriger als die des Protokolls von 1996. Zwar stimmen die in der CLNI bestimmten Haftungshöchstbeträge auch nicht mit dem Übereinkommen von 1976 überein. Denn Maßstab für die Festlegung der Haftungshöchstbeträge in der CLNI waren nicht nur die in dem Übereinkommen von 1976 bestimmten Beträge, sondern auch der durchschnittliche Wert eines Schiffes im Alter von etwa zehn bis fünfzehn Jahren sowie der durchschnittliche Haftpflichtversicherungswert von Motorgüterschiffen.⁴⁷ Zudem wurde auch ein anderer Bemessungsmaßstab gewählt, da Binnenschiffe nicht nach dem für Seeschiffe geltenden Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969 vermessen werden. Die drastische Erhöhung der seerechtlichen Haftungshöchstbeträge dürfte aber dennoch unzweifelhaft zu einer deutlichen Vergrößerung der Unterschiede zwischen Seerecht und im Binnenschiffrechtsrecht geführt haben. Es erscheint daher angezeigt zu prüfen, ob dieser Unterschied nicht wieder verringert werden sollte, indem auch die in Artikel 6 CLNI festgelegten Haftungshöchstbeträge angehoben werden. Maßstab für diese Prüfung sollte zum einen die seit Verabschiedung der CLNI im Jahre 1988 eingetretene Entwertung des Sonderziehungsrechts sein, zum andern aber auch der Umfang der entstandenen Schäden. Wie bereits ausgeführt, sind im Seerecht die Haftungshöchstbeträge vor allem für kleinere Schiffe drastisch angehoben worden, weil diese Schäden verursachen können, welche bei weitem die Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens überschreiten. Bedacht werden sollte allerdings in diesem Zusammenhang auch die Kritik insbesondere der Russischen Föderation an den Haftungshöchstbeträgen der CLNI.⁴⁸ Da allerdings die Russische Föderation auch Vertragspartei des Protokolls von 1996 ist, ist nicht auszuschließen, dass diese Kritik aufgegeben wird.

2. Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Passagierschäden

⁴⁷ Vgl. Denkschrift zur CLNI, Bundestags-Drucksache 13/8220, S. 27 (zu Artikel 6).

⁴⁸ S.o. S. 5.

Erhebliche Unterschiede zwischen See- und Binnenschifffahrtsrecht bestehen auch in Bezug auf die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Passagierschäden. Nach Artikel 7 CLNI beläuft sich der pro zulässigem Passagier anzusetzende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Passagierschäden auf 60 000 SZR. Demgegenüber beläuft sich der in Artikel 7 des Übereinkommens von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 festgelegte Betrag auf 175 000 SZR. Zwar weicht Artikel 7 CLNI auch bereits von seinem seerechtlichen Vorbild, dem Artikel 7 des Übereinkommens von 1976, ab. Der Grund hierfür liegt jedoch darin, dass bereits bei Verabschiedung der CLNI der im Seerecht bestimmte Betrag von 46 666 SZR insbesondere von Frankreich und Deutschland für zu niedrig angesehen wurde. Durch die Anhebung dieses Betrages auf 60 000 SZR sollte diesen Bedenken Rechnung getragen werden.⁴⁹ Das Binnenschifffahrtsrecht hat also bisher einen besseren Schutz gewährt als das Seerecht. Inzwischen hat sich die Lage jedoch zumindest in Deutschland, in dem das Protokoll von 1996 gilt, verkehrt: Der durch eine Schiffshavarie geschädigte Passagier wird, wenn es zu einem Großschaden kommt, nach dem Binnenschifffahrtsrecht deutlich schlechter geschützt als nach dem Seerecht. Dieses Ergebnis erscheint nicht unproblematisch. Es drängt sich daher auf zu prüfen, ob der in Artikel 7 CLNI pro zulässigem Passagier anzusetzende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Passagierschäden nicht deutlich angehoben werden sollte.

Geprüft werden sollte auch, ob die absolute Obergrenze der Haftung, wie sie derzeit in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI festgelegt ist, aufgegeben werden sollte. Die CLNI legt - ähnlich wie das Übereinkommen von 1976 - eine absolute Obergrenze für den Haftungshöchstbetrag fest. Dieser Betrag beläuft sich - gestaffelt nach der Beförderungskapazität eines Schiffes - auf 3, 6 oder 12 Millionen SZR oder, wenn ein Staat von der in Artikel 18 Abs. 2 CLNI eröffneten Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch gemacht hat, ausschließlich auf 12 Millionen SZR.⁵⁰ Die genannten Beträge weichen schon bisher deutlich vom Seerecht ab, das in Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens von 1976 einen Betrag von 25 Millionen SZR festlegt. Als Rechtfertigung für die niedrigeren Beträge in der CLNI wurde angeführt, dass - gemessen an der Beförderungskapazität - in der Binnenschiffahrt mit erheblich geringeren Schiffswerten zu rechnen sei als in der Seeschiffahrt und dass außerdem eine zu starke Belastung der Eigentümer gerade kleinerer Schiffe vermieden werden müsse.⁵¹ Gewiss lassen sich diese Rechtfertigungsgründe auch heute noch anführen. Gleichwohl drängt sich die Frage auf, ob es angesichts der Aufhebung der absoluten Haftungshöchstgrenze von 25 Millionen SZR durch das Protokoll von 1996 nicht auch an der Zeit ist, denselben Schritt im Binnenschifffahrtsrecht zu gehen.

⁴⁹ Vgl. Denkschrift zur CLNI, a.a.O., S. 29 (zu Artikel 7).

⁵⁰ Deutschland hat ebenso wie die Schweiz von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Vgl. BGBl. 1999 II S. 388 f..

⁵¹ Vgl. Denkschrift zur CLNI, a.a.O., S. 29 (zu Artikel 7).

Sollte es nicht möglich sein, auf internationaler Ebene eine Einigung über höhere Haftungshöchstsummen und die Aufhebung der absoluten Obergrenze in Artikel 7 CLNI zu erzielen, sollte zumindest überlegt werden, ob nicht nach dem Vorbild von Artikel 6 des Protokolls von 1996 auch in der CLNI die Möglichkeit eröffnet werden sollte, dass ein Vertragsstaat durch besondere Vorschriften des innerstaatlichen Rechts den Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden erhöht oder gar abschafft. Damit könnte möglicherweise den ursprünglich von Ungarn geäußerten Bedenken gegen eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Personenschäden⁵² Rechnung getragen werden. Zudem würde durch die Eröffnung einer solchen Möglichkeit vielleicht auch die Schweiz die CLNI auf sämtlichen Binnengewässern anwenden.⁵³

⁵² S.o. S. 5.

⁵³ Die Schweiz hat bei der Ratifikation der CLNI ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 CLNI erklärt, dass sie die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird. Eine weitergehende Erklärung hat die Schweiz - anders als die Niederlande und Deutschland - nicht abgegeben. Vgl. BGBl. 1999 II S. 388.

3. Ansprüche auf Sondervergütung

Schließlich ist noch der in Artikel 3 CLNI genannte Katalog der Ansprüche, die von der Haftungsbeschränkung ausgenommen sind, zu erwähnen. Abweichend von Artikel 3 Buchstabe a des Übereinkommens von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 erwähnt Artikel 3 Buchstabe a CLNI neben den von der Haftungsbeschränkung ausgenommenen Ansprüchen aus Bergung und Hilfeleistung sowie auf Beitragsleistung zur großen Haverei nicht die Ansprüche auf Sondervergütung nach Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung. Damit ist zumindest unklar, ob derartige Ansprüche in der Binnenschifffahrt ebenfalls von der Haftungsbeschränkung ausgenommen sind. Da das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung, das für Deutschland sowie für weitere 43 Staaten völkerrechtlich verbindlich ist,⁵⁴ abweichend von seinem Vorgänger, dem Übereinkommen von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot,⁵⁵ grundsätzlich auch dann gilt, wenn Bergungsmaßnahmen für ein in Gefahr befindliches Binnenschiff erbracht werden, und zwar selbst dann, wenn an der Bergungsmaßnahme ausschließlich Binnenschiffe beteiligt sind,⁵⁶ erscheint diese Frage jedoch auch für die Binnenschifffahrt klärungsbedürftig. Eine Klarstellung wie im Seerecht tut hier Not.

D. Schlussfolgerung

Wie ausgeführt, stellt sich die Tatsache, dass die CLNI im Wesentlichen der Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung auf Rhein und Mosel dient, als entscheidendes Hindernis dafür dar, dass andere als die Rhein- und Moselanliegerstaaten Vertragspartei der CLNI werden. Hinzu kommt jedoch inzwischen auch, dass sich das durch die CLNI international vereinheitlichte Recht der globalen Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt von seinem Vorbild, dem Seerecht, abkoppelt. Das ursprünglich mit der CLNI verfolgte Ziel, See- und Binnenschifffahrtsrecht im Bereich der globalen Haftungsbeschränkung einander anzunähern, ist also gefährdet. Eine Überprüfung der CLNI unter dem Gesichtspunkt, wie eine Annäherung an das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1996 zur Beschränkung der Haftung für Seeforderungen erzielt werden kann, erscheint also unverzichtbar. Nur wenn die bestehenden Hindernisse für einen Beitritt von Drittstaaten zur CLNI aus dem Weg geräumt werden

⁵⁴ BGBl. 2002 II S. 1202, 2004 II S. 1510.

⁵⁵ RGBl. 1913 S. 66.

⁵⁶ Nur dann, wenn sich ein Vertragsstaat gemäß Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens vorbehalten hat, das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahme in Binnengewässern stattfindet und an ihr ausschließlich Binnenschiffe beteiligt sind, findet das Bergungsübereinkommen von 1989 keine Anwendung. Deutschland hat von der Vorbehaltsmöglichkeit jedoch nicht Gebrauch gemacht.

und verhindert wird, dass die CLNI als überholt angesehen wird, besteht eine realistische Chance, dass die CLNI, die auch 17 Jahre nach ihrer Verabschiedung nur 4 Vertragsstaaten zählt, doch noch für einen größeren Kreis von Staaten attraktiv wird.