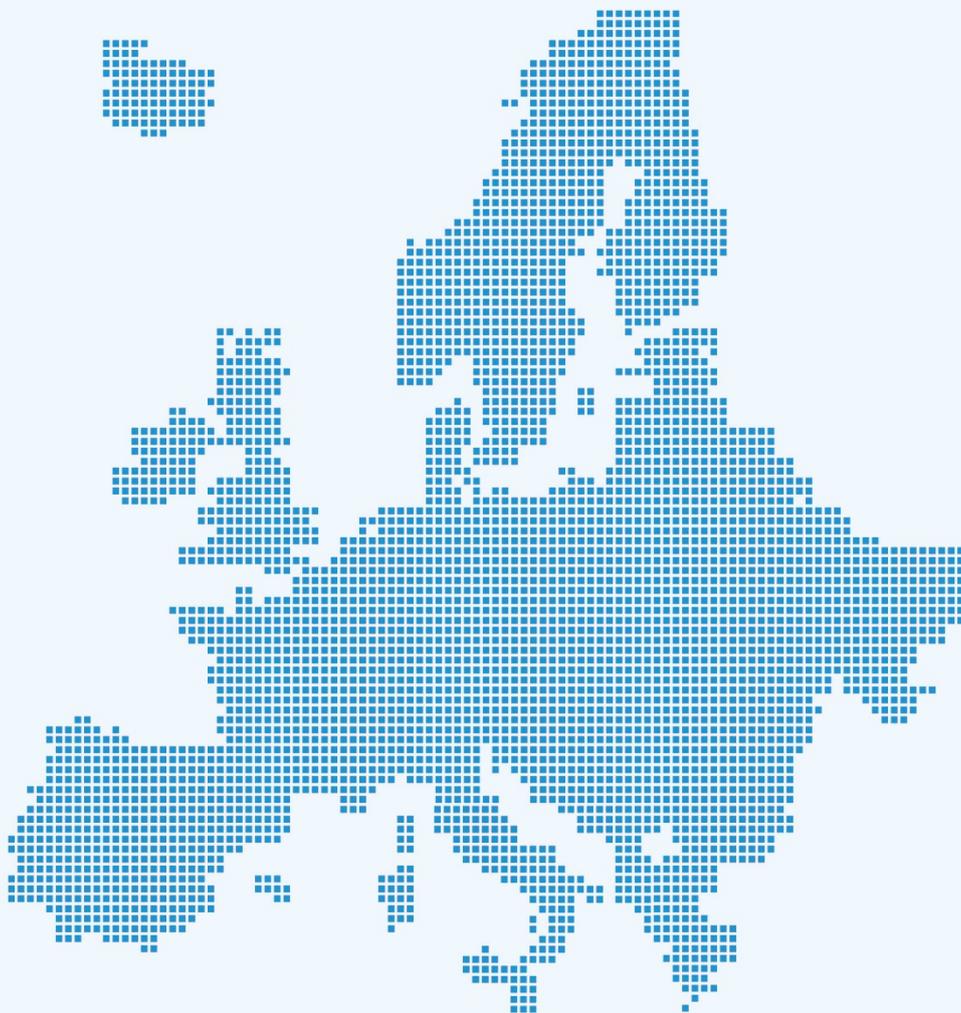


LEITFÄDEN FÜR EINE UMSETZUNG DES STRASSBURGER  
ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BESCHRÄNKUNG DER  
HAFTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT  
(CLNI 2012)



**IVR**

Vasteland 78

3011 BN Rotterdam

T: +31 (0)10 411 60 70

F: +31 (0)10 412 90 91

E-mail: [info@ivr.nl](mailto:info@ivr.nl)

[www.ivr.nl](http://www.ivr.nl)



## INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG
2. DR. MARTIN FISCHER: "UMFORMUNG DER CLNI IN NATIONALES RECHT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND"
3. MR. TIM ROOS: "DIE REGELUNG DER HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG IN DEN NIEDERLANDEN"
4. DR. THOMAS BURCKHARDT: "DIE UMSETZUNG DER CLNI 1988 IM SCHWEIZERISCHEN RECHT"
5. ÜBER DIE AUTOREN

## 1. EINLEITUNG

Am 27. September 2012 wurde die Schlussakte zur Annahme des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) unterzeichnet. An der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Übereinkommens nahmen die Vertreter von 13 Staaten und diverser anerkannter internationaler Verbände, worunter IVR, teil.

Das geänderte Übereinkommen kam nach mehrjährigen Beratungen zustande und erweitert den Anwendungsbereich des geltenden CLNI-Übereinkommens, das bislang auf den Rhein und die Mosel beschränkt ist. Darüberhinaus werden im neuen Übereinkommen sowohl die allgemeinen Haftungshöchstbeträge, als auch die Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden erhöht und werden in einem neuen Artikel gesonderte Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter eingeführt. Das Übereinkommen wird in Kraft treten, nachdem es von 4 Staaten ratifiziert wurde und das bestehende Strassburger Übereinkommen ausser Kraft gesetzt wird.

### Leitfäden für eine Umsetzung in nationales Recht

Eine der Aufgaben der IVR und ihrer Juristischen Kommission ist die Rechtsvereinheitlichung. Im Interesse ihrer Mitglieder setzt sie sich unter anderem für das Zustandekommen und die Ratifikation internationaler Übereinkommen ein. Die Juristische Kommission hat es sich in diesem Zusammenhang zum Ziel gesetzt, das Inkrafttreten des neuen CLNI Übereinkommens zu fördern und zu diesem Zweck Leitfäden für dessen nationale Umsetzung zu erarbeiten. Damit soll Staaten, die bislang keine Erfahrung mit dem Instrument der Haftungsbeschränkung und der Errichtung von Fonds haben, Unterstützung geboten werden.

Nach Artikel 1 des Übereinkommens können der Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinne der in diesem Artikel definierten Begriffsbestimmungen ihre Haftung für die in Artikel 2 genannten Ansprüche beschränken. Das Recht der Beschränkung nach diesem Übereinkommen bleibt allerdings der gewerblichen Schifffahrt vorbehalten.

Das Übereinkommen unterscheidet zwischen allgemeinen Höchstbeträgen (Artikel 6), Höchstbeträgen für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter (Artikel 7) und Höchstbeträgen für Ansprüche von Reisenden (Artikel 8), wofür jeweils unterschiedliche Haftungsbeschränkungen geltend gemacht werden können.

Die Haftungsbeschränkung nach CLNI 2012 kann sowohl ohne Errichtung eines Haftungsfonds (Artikel 11) als auch durch Errichtung eines Haftungsfonds (Artikel 12) geltend gemacht werden. Ob und wann eine Geltendmachung mit oder ohne Errichtung eines Haftungsfonds erfolgt, bestimmt der jeweilige Staat, der Vertragspartei der CLNI ist.

Exemplarisch für die Geltendmachung einer Haftungsbeschränkung mit und ohne Errichtung eines Haftungsfonds wird in dieser Broschüre beschrieben, wie das CLNI Übereinkommen 1988 im deutschen, schweizerischen und niederländischen Recht umgesetzt wurde. Während die Niederlande und die Schweiz bei ihrer Umsetzung sich für ein System nach Artikel 12 mit Errichtung eines Haftungsfonds entschieden haben, kann die Geltendmachung einer Beschränkung der Haftung in Deutschland nach diesem Übereinkommen nach Artikel 11 auch ohne Errichtung eines Haftungsfonds erfolgen.

In den nachstehenden Beiträgen wird von drei Mitgliedern der Juristischen Kommission die Umsetzung des Übereinkommens in die drei erwähnten nationalen Rechtssysteme beschrieben, die als Leitfäden für die Umsetzung der CLNI 2012 dienen können.

### **Beiträge**

Dr. Martin Fischer: "Umformung der CLNI in nationales Recht der Bundesrepublik Deutschland"

Mr. Tim Roos: "Die Regelung der Haftungsbeschränkung in den Niederlanden"

Dr. Thomas Burckhardt: "Die Umsetzung der CLNI 1988 im schweizerischen Recht"



## 2. DR. MARTIN FISCHER: “UMFORMUNG DER CLNI IN NATIONALES RECHT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND”

Nach Unterzeichnung und Ratifizierung des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 04. November 1988 sind die Bestimmungen des CLNI auf zwei unterschiedlichen Ebenen in das nationale Recht der Bundesrepublik Deutschland transformiert worden:

Das materielle Recht, also die Vorschriften, die bestimmen, wer für welche Forderungen in welcher Höhe seine Haftung nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften beschränken kann, ist in das Binnenschifffahrtsgesetz eingefügt worden.

Die formalen Vorschriften, also die Vorschriften darüber, in welcher Form, bei welchem Gericht und zu welchen Bedingungen die Haftungsbeschränkung durch Gestellung eines Fonds realisiert werden kann, sind 1998 in das seinerzeit bereits existierende Gesetz für das Seerecht eingefügt worden, nämlich in die seerechtliche Verteilungsordnung.

### I.

#### Materiellrechtliche Bestimmungen

Die materiellrechtlichen Bestimmungen des CLNI sind wie folgt in das nationale, deutsche Recht integriert worden:

##### 1. CLNI und Binnenschifffahrtsgesetz

Das CLNI enthält in Kapitel I und Kapitel II materiellrechtliche Bestimmungen. Dort ist in Kapitel I vor allem geregelt, welche Person für welche Ansprüche die Haftung beschränken kann und wie diese Haftung durchbrochen werden kann. In Kapitel II ist geregelt, wie hoch die Haftungshöchstbeträge für bestimmte Schiffstypen sind, wie sich verschiedene erhobene Ansprüche zueinander verhalten und wie eine Haftungsbeschränkung auch ohne Errichtung eines Haftungsfonds herbeigeführt werden kann.

Die Bundesrepublik Deutschland hat für diese Haftungsbeschränkung kein neues eigenständiges nationales Gesetz zur Haftungsbeschränkung erlassen, sondern die Vorschriften des CLNI in das bereits bestehende Binnenschifffahrtsgesetz<sup>1</sup> integriert.

##### 2. Binnenschifffahrtsgesetz

Das deutsche Binnenschifffahrtsgesetz ist am 15. Juni 1895 das erste Mal verkündet und seitdem regelmäßigen Reformen unterzogen worden.

Schon vor der Einarbeitung der Haftungsvorschriften des CLNI enthielt dieses Gesetz detaillierte Vorschriften über privatrechtliche Verhältnisse, die aus der Benutzung eines Binnenschiffes zur Binnenschifffahrt auf Binnenwasserstraßen resultieren können.

<sup>1</sup> Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG) vom 15. Juni 1895, Reichsgesetzblatt, Seite 369, zuletzt geändert durch Reform des Seehandelsrechtes vom 20. April 2013, Bundesgesetzblatt I, Seite 831

Unter anderem war und ist geregelt, wer für Schäden haftet, die bei der Verwendung eines Schiffes zur Binnenschifffahrt entstehen. Das Gesetz enthält Vorschriften über Sorgfaltspflichten und die Haftung eines Schiffsführers und darüber, welchen Umfang die Vollmacht des Schiffsführers im Dienste des Eigners oder Ausrüsters hat. Es gibt Vorschriften über die Ansprüche der Besatzung aus ihrer Tätigkeit an Bord, über die Havarie-grosse und detaillierte Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung sowie Havarien. Geregelt ist auch die Frage der Verjährung und schließlich, welche Sicherheiten für den Geschädigten entstehen, wenn ein Schiff einen Schaden verursacht (Schiffsgläubigerrecht).

Bis zum Erlass des Transportrechtsreformgesetzes von 1998<sup>2</sup> war auch das Binnenschifffahrtsfrachtrecht im Binnenschifffahrtsgesetz geregelt, heute ist dieses in das Allgemeine Handelsrecht<sup>3</sup> (HGB) integriert<sup>4</sup> und aus dem Binnenschifffahrtsgesetz herausgelöst worden. Dort findet sich heute nur noch eine Verweisungsvorschrift<sup>5</sup>.

### 3. Altes Recht (vor 1998)

Schon vor der Einarbeitung der Haftungsvorschriften des CLNI gab es mit § 4 BinSchG a.F.<sup>6</sup> eine Vorschrift über die Haftungsbegrenzung zu Gunsten des Schiffseigners. Seinerzeit konnte der Schiffseigner oder Ausrüster<sup>7</sup> seine persönliche Haftung auf den Wert des Schiffes und der Fracht reduzieren (adjektivische Haftung)<sup>8</sup>.

Anstelle der §§ 4 bis 5 BinSchG a.F.<sup>9</sup> hat der deutsche Gesetzgeber neue Paragraphen<sup>10</sup> in das Binnenschifffahrtsgesetz eingefügt, die die Bestimmungen des CLNI in eigenständiger Form in nationales deutsches Recht umsetzen. Der deutsche Gesetzgeber hat also die Vorschriften des CLNI nicht einfach in das deutsche Recht übernommen, sondern eigene Bestimmungen formuliert und diese als §§ 4 bis 6 BinSchG in das bestehende Binnenschifffahrtsgesetz integriert.

### 4. Umsetzung des CLNI in nationale Vorschriften

Bei der Umsetzung des CLNI hat der deutsche Gesetzgeber folgende Systematik gewählt.

In § 4 BinSchG ist zunächst die Art der Ansprüche wiedergegeben, für die die Haftung nach Artikel 2 CLNI beschränkt werden kann; in § 5 BinSchG sind bestimmte Ansprüche ausgenommen.

Mit § 5a BinSchG hat der Gesetzgeber die Aufrechenbarkeit von Gegenforderungen nach Artikel 5 CLNI umgesetzt.

<sup>2</sup> Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) vom 25. Juni 1998, Bundesgesetzblatt 1998, I, Seite 1588 ff

<sup>3</sup> Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, Reichsgesetzblatt, Seite 219, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuches vom 04. Oktober 2013, Bundesgesetzblatt I, Seite 3476

<sup>4</sup> HGB, vierter Abschnitt, §§ 407 ff

<sup>5</sup> § 26 BinSchG

<sup>6</sup> Vortisch/Bemm, BinSchR, Kommentar, 4. Auflage, 1991, Seite 71 ff.

<sup>7</sup> Das ist gemäß § 2 I BinSchG derjenige, der ein fremdes Schiff selbst zur Binnenschifffahrt verwendet, also „ausrüstet“

<sup>8</sup> Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage, 1991, § 4 Rn. 16

<sup>9</sup> Vortisch/Bemm, Seite 71, 80 f. und 84 f.

<sup>10</sup> §§ 4; 5 bis 5m und 6 Binnenschifffahrtsgesetz

§ 5b BinSchG regelt die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nach Artikel 4 CLNI bei bewusster Leichtfertigkeit des Haftpflichtigen.

§ 5c BinSchG konkretisiert die Vorschrift des Artikel 1 (1), (2) lit. a und (5) CLNI; diese Vorschrift enthält eine genaue Definition des Kreises derjenigen Personen<sup>11</sup>, die das Recht der Haftungsbeschränkung wahrnehmen können.

§ 5d III BinSchG regelt, dass nach Artikel 10 CLNI eine Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede, also ohne Errichtung eines Haftungsfonds, wie es Artikel 11 CLNI vorsieht, herbeigeführt werden kann.

Die §§ 5e bis 5g BinSchG geben die Haftungshöchstbeträge, wie sie in Artikel 6 CLNI vorgesehen sind, wieder und regeln den sogenannten „Swift“<sup>12</sup>, nach Artikel 6 (1) c CLNI.

§ 5k BinSchG regelt die Höhe des Personenschadenfonds entsprechend Artikel 7 CLNI.

§ 5l BinSchG bestimmt Höhe und den Zeitpunkt der Berechnung der Höchsthaftungssumme nach Rechnungseinheiten, wie in Artikel 8 CLNI vorgesehen.

In § 5m BinSchG schließlich ist Artikel 15 CLNI umgesetzt. Danach gelten die §§ 4 bis 5l BinSchG in jedem Falle, wenn das Ereignis, für das die Haftung beschränkt wird, in Deutschland stattfindet.

§ 6 BinSchG schließlich stellt klar, dass neben der allgemeinen Regelung der Zuständigkeit in § 3 BinSchVG<sup>13</sup> zuständige Gericht<sup>14</sup> unbeschadet der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung, immer auch das Gericht am Heimatort des Schiffes zuständig ist<sup>15</sup>.

## 5. Nationale Vorbehalte im deutschen Recht

Der deutsche Gesetzgeber hat von einer Reihe von Vorbehalten des CLNI Gebrauch gemacht:

In § 5 BinSchG hat der deutsche Gesetzgeber vom Vorbehalt des Artikels 18 CLNI Gebrauch gemacht und (neben den originären Ausnahmen des Artikel 3 CLNI) Ansprüche wegen Gewässerverunreinigungsschäden aus der globalen Haftungsbeschränkung nach CLNI ausgenommen.

<sup>11</sup> Es ist bemerkenswert, dass der deutsche Gesetzgeber dabei ohne weitere sprachliche Konkretisierung oder Erläuterung den Begriff des „Charterer“ aus Artikel 1 (2) lit. a CLNI in das deutsche Recht übernommen hat. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Begriff des „Charterers“ dem deutschen Gesetz unbekannt und konnte deshalb nicht als rechtlicher *terminus technicus* angesehen werden. Der deutsche Gesetzgeber überlässt es den Gerichten, diesen Begriff auszulegen und damit maßgeblich auf den Umfang der Haftungsbeschränkung Einfluss zu nehmen. Siehe dazu auch Zeitschrift Binnenschifffahrt, ZfB, 2011, Sammlung Seite 2114 (falsch bezeichnet als 2014) ff mit Vorbemerkungen Fischer und ZfB 2011, Sammlung Seite 2139 ff.

<sup>12</sup> Das ist die teilweise Verwendung des Sachschadenfonds zu Gunsten von Ansprüchen wegen Personenschäden

<sup>13</sup> Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 27. September 1952

(Bundesgesetzblatt I, Seite 641, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts, vom 20. April 2013, Bundesgesetzblatt 2013, I, Seite 831 ff.

<sup>14</sup> Das ist in der Regel das für den Havarieort zuständige Binnenschifffahrtsgericht

<sup>15</sup> Die §§ 5m und 6 BinSchG regeln den Geltungsbereich des Gesetzes und den Gerichtsstand für Klagen, sind also strenggenommen nicht materiellrechtliche Vorschriften, sondern verfahrensrechtliche Vorschriften. Dennoch sind sie im Rahmen der materiellrechtlichen Regeln des Binnenschifffahrtsgesetzes mitgeregelt.

Dies ist rechtstechnisch umgesetzt worden durch einen Verweis auf § 89 Wasserhaushaltsgesetz<sup>16</sup> in § 5 Ziff. 4 BinSchG. Der Begriff der Gewässerverunreinigung gemäß Artikel 18 (1) lit. a CLNI ist also nicht im Binnenschiffahrtsgesetz selbst definiert, sondern durch einen Verweis auf das Wasserhaushaltsgesetz konkretisiert.<sup>17</sup>

In § 5h BinSchG ist ein besonderer Haftungsfond für den Transport gefährlicher Güter festgeschrieben. Damit hat Deutschland vom Vorbehalt des Artikels 18 (1) lit. b Gebrauch gemacht und diese spezifischen Sachschäden einem gesonderten Haftungsfond unterworfen.

Der deutsche Gesetzgeber hat weiter die Möglichkeit nach Artikel 18 (1) lit. c CLNI genutzt und eine eigene nationale Regelung für die Haftungsbeschränkung des Bergers oder Lotsen vorgesehen und in § 5i BinSchG geregelt.

Mit § 5h III BinSchG hat der deutsche Gesetzgeber von seinem Recht nach CLNI Artikel 6 (2) Gebrauch gemacht und den dort genannten Schadenersatzansprüchen absoluten Vorrang vor anderen Sachschäden eingeräumt. Damit ist in der Regel die öffentliche Hand begünstigt, die sehr häufig Eigentümer der in Artikel 6 (2) CLNI / § 5h III BinSchG genannten Anlagen ist.

Mit § 5j BinSchG hat der deutsche Gesetzgeber einen eigenen Fond für Wrackbeseitigungskosten vorgesehen und damit vom Vorbehalt des Artikels 18 (1) lit. c Gebrauch gemacht.

## 6. Résumé

Der deutsche Gesetzgeber hat nicht die grundsätzlich ebenfalls gegebene Möglichkeit ergriffen, das CLNI durch ein entsprechendes Übernahmegesetz im ursprünglichen Wortlaut des CLNI einfach in ein nationales Gesetz umzuwandeln, sondern den Weg beschritten, durch eigene Formulierungen und Ergänzungen des CLNI die Haftungs Vorschriften des CLNI spezifisch in das deutsche materielle Recht einzuarbeiten.

Er hat dazu – dogmatisch und systematisch richtig – das bereits bestehende Binnenschiffahrtsgesetz genutzt, das bereits seit 1895 die privatrechtlichen Verhältnisse in der Binnenschiffahrt in Deutschland regelt. Da dieses Gesetz unter anderem die entscheidenden Haftungs Vorschriften des schiffahrtsrechtlichen Deliktsrechts enthält, ist das Gesetz auch der richtige Ort, an dem die Haftungsbeschränkung zu regeln ist. Da das CLNI die zuvor auch im Binnenschiffahrtsgesetz geregelte Haftung mit Schiff und Fracht durch eine Höchstsummenhaftung ersetzt hat, ist diese Vorgehensweise auch rechtshistorisch konsequent.

Der deutsche Gesetzgeber hat recht ausgiebig von den Vorbehalten des CLNI Gebrauch gemacht. Die Privilegierung von Ansprüchen wegen Gewässerverunreinigung und Schäden an Hafen- und Wasserstraßenanlagen begünstigt im Falle eines Schadens in der Regel die öffentliche Hand gegenüber

<sup>16</sup> § 89 WHG, der an Stelle des alten § 22 WHG getreten ist, statuiert eine Schadenersatzpflicht desjenigen, der wassergefährdende Stoffe in Gewässer einbringt. Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009, zuletzt geändert durch Gesetz vom 07. August 2013 (Bundesgesetzblatt I, Seite 3154.

<sup>17</sup> Zu diesem Thema hat es eine viel beachtete und sehr kontrovers diskutierte Entscheidung gegeben, zu der Frage, ob auch Feuerwehrkosten unter den Vorbehalt des § 5 Ziffer 4 BinSchG fallen, ZfB 2012, Sammlung Seite 2168 ff. mit Anmerkungen Fischer sowie Schmidt, ZfB 2012, Sammlung Seite 2181 f..

privatrechtlichen Geschädigten, das Gleiche gilt für die Errichtung eines gesonderten Fonds für Wrackbeseitigungskosten.

Die Aufnahme eines gesonderten Gefahrgutfonds dient dem Schutzbedürfnis der Allgemeinheit, insbesondere bei Großschadenereignissen, Katastrophen, die im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten denkbar sind.

## II.

### Verteilungsverfahren

Die formalen Vorschriften des CLNI, also die Vorschriften darüber, wo und in welcher Weise ein Fond zur Haftungsbeschränkung zu errichten ist, sind vom deutschen Gesetzgeber im Rahmen der 1998 bereits für das Seerecht bestehenden<sup>18</sup> seerechtlichen Verteilungsordnung umformuliert und geregelt worden.

#### 1. Ausgangslage 1957 und 1976

Die seerechtliche Verteilungsordnung regelte zunächst die Anforderungen der Haftungsbeschränkung nach dem Brüsseler Reederhaftungsübereinkommen von 1957 und dann des Londoner Übereinkommens von 1976.

Die Bestimmungen des Brüsseler Reederhaftungsübereinkommen von 1957 wurde 1973 durch eine Neufassung der §§ 486 bis 487 des seinerzeit geltenden deutschen Handelsgesetzbuch (HGB) für Deutschland rechtlich in Kraft gesetzt. Das Londoner Übereinkommen von 1976 dagegen wurde nicht in materielles Recht umgeformt, sondern 1986<sup>19</sup> durch einen einfachen Verweis in § 486 I HGB mit vollständigem Wortlaut in das deutsche Haftungsrecht übernommen<sup>20</sup>.

Seinerzeit hat der deutsche Gesetzgeber also darauf verzichtet, die Vorschriften des Londoner Übereinkommens durch die Formulierung eigenständiger Vorschriften umzusetzen und diese Vorschriften in ein bestehendes oder neues nationales Gesetz aufzunehmen. Der Text des Londoner Übereinkommens ist durch die Verweisungsvorschrift selbst zum Bestandteil deutschen Rechtes geworden. Damit gilt in materiellrechtlicher Hinsicht das Londoner Übereinkommen mit seiner originären Formulierung als nationales deutsches Recht.

Die verfahrensrechtliche Abwicklung dieses materiellen Rechtes hat der deutsche Gesetzgeber 1957 durch den Erlass eines neuen Gesetzes, nämlich der seerechtlichen Verteilungsordnung geregelt und dieses später den Bestimmungen des Londoner Übereinkommens von 1976 angepasst.

---

<sup>18</sup> Gesetz über das Verfahren bei der Einzahlung und Verteilung der Haftungssumme zur Beschränkung der Reederhaftung (seerechtliche Verteilungsordnung), Bundesgesetzblatt, 1972 I, Seite 953 ff.

<sup>19</sup> In Kraft getreten am 01. September 1987

<sup>20</sup> Dazu ausführlich Sabine Rittmeister, Das seerechtliche Haftungsbeschränkungsverfahren nach deutschem Recht, 1995, Seite 3 ff, 9

## 2. Seerechtliche Verteilungsordnung

Schon mit der Umsetzung des Brüsseler Reederhaftungsübereinkommens von 1957 in deutsches Recht, war ein Verfahrensgesetz notwendig geworden, das festlegt, wie die Vorschriften des Reederhaftungsübereinkommens verfahrensrechtlich umzusetzen sind.

Zu diesem Zwecke wurde erstmalig die seerechtliche Verteilungsordnung vom 21. Juni 1953<sup>21</sup> erlassen. Mit der Einführung des neuen § 486 I HGB durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986<sup>22</sup> wurde auch eine Änderung der seerechtlichen Verteilungsordnung notwendig, die ebenfalls am 25. Juli 1986 den Vorschriften des Londoner Übereinkommens angepasst wurde<sup>23</sup>.

## 3. Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung

Zur Umsetzung des CLNI und der ihm nachfolgenden Reform des Binnenschiffahrtsgesetzes konnte also auf ein bereits bestehendes Verfahrensgesetz zurückgegriffen werden.

In die Verteilungsordnung wurde ein zweiter Teil „*binnenschifffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren*“ eingeführt, der in § 34 II SVertO im Wesentlichen auf die formalen Vorschriften der seerechtlichen Verteilungsordnung verweist.

Dieses Gesetz<sup>24</sup>, das seit der Reform nicht mehr **seerechtliche** Verteilungsordnung, sondern **schifffahrtsrechtliche** Verteilungsordnung heißt, ist nun aufgeteilt in einen ersten Teil, **seerechtliche** Verteilungsverfahren, einen zweiten Teil **binnenschifffahrtsrechtliches** Verteilungsverfahren und einen dritten Teil, der regelt, was geschieht, wenn ein Fond nicht in Deutschland, sondern in einem anderen Vertragsstaat des CLNI errichtet wird.

## 4. Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung

Die schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung (SVertO) regelt, welche Anforderungen an einen Antrag zu richten sind, mit dem das Verfahren eingeleitet werden soll. Es regelt die Zuständigkeit für das Verteilungsverfahren und die Art und Weise, wie das Gericht die Höhe der Summe festlegt, die bei Errichtung des Fonds zu zahlen ist. Geregelt ist auch, wie und wo das Geld hinterlegt werden kann.

In § 9 SVertO ist bestimmt, dass es einen Sachwalter gibt, der dem Insolvenzverwalter im Sinne der Insolvenzverordnung vergleichbar ist. Der Sachwalter soll auf eine ordnungsgemäße Durchführung des Verfahrens achten und ist damit nicht im Parteiinteresse, sondern als eine Art Kontrollinstanz tätig. Er wird aus der Haftungssumme bezahlt.

Die schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung regelt weiter, in welcher Form, wo und durch wen die Forderungen angemeldet werden müssen (§§ 13 bis 16 SVertO) und wie diese Ansprüche zu prüfen sind.

<sup>21</sup> Gesetz über das Verfahren bei der Einzahlung und Verteilung der Haftungssumme zur Beschränkung der Reederhaftung (seerechtliche Verteilungsordnung), Bundesgesetzblatt 1972, I., 51

<sup>22</sup> Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuches und anderer Gesetze vom 25. Juli 1986, Bundesgesetzblatt 1986, II., 786

<sup>23</sup> Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung des Fonds zur Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (seerechtliche Verteilungsordnung) vom 25. Juli 1986, Bundesgesetzblatt 1986, I., 1130

<sup>24</sup> Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschiffahrt (schifffahrtsrechtliches Verteilungsordnung - SVertO) vom 25. Juli 1986 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1130 ff, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013, Bundesgesetzblatt 2013, Seite 831 ff)

In §§ 31 bis 33 SVertO ist geregelt, welche Kosten der Antragsteller zu tragen hat und was geschieht, wenn die Höhe der im Verteilungsverfahren möglicherweise entstehenden Kosten noch nicht feststeht (§ 33 SVertO)<sup>25</sup>.

Die §§ 35 bis 49 SVertO enthalten Abweichungen von der seerechtlichen Verteilungsordnung, die daraus resultieren, dass sich das CLNI vom Londoner Haftungsübereinkommen teilweise inhaltlich unterscheidet.

### 5. Internationales Recht

Der dritte Teil der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung gilt gleichermaßen für das seerechtliche, wie für das binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren.

Hier ist geregelt, was geschieht, wenn in Deutschland ein Prozess geführt wird, für den im Ausland, in einem anderen Vertragsstaat, ein Fond errichtet wurde. In diesem Fall ist die Zwangsvollstreckung ebenso beschränkt<sup>26</sup>, als wäre der Fond in Deutschland errichtet worden. Übereinstimmend ist die Auffassung, dass allein die Tatsache, dass ein Fond nicht in Deutschland, sondern in einem anderen Vertragsstaat als der Bundesrepublik Deutschland eröffnet wurde, nicht dazu führen darf, dass in Deutschland ein Titel ergeht, der eine persönliche Haftung ohne die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung feststellt.

### 6. Fondstellung und unbeschränkt persönliche Haftung

Nicht geregelt ist aber, was mit einem Prozess geschieht, in dem ein Geschädigter behauptet, dass Gründe vorlägen, die dazu führen könnten, dass der Haftende im Verhältnis zum konkret Geschädigten seine Haftung nicht beschränken könne; zum Beispiel, weil bewusste Leichtfertigkeit vorliege. In der praktischen Anwendung der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung hat es in Deutschland dazu bereits einige grundlegende Entscheidungen gegeben<sup>27</sup>.

### 7. Materielles Recht

Neben den Einzelheiten über die Verteilung des eingezahlten Fonds, enthält die seerechtliche Verteilungsordnung mit § 24 SVertO auch eine materiell-rechtliche Vorschrift, die bestimmt, dass der Gläubiger, der eine Leistung aus dem Fond entgegennimmt, damit seine persönliche Forderung gegen den Schuldner endgültig verliert, falls er nicht einen Monat nach Feststellung gegen den Schuldner auf persönliche Haftung klagt.

Rechtstechnisch wird die schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung wirksamer Bestandteil des materiellen Rechtes durch § 5d II BinSchG, der materiell-rechtlich regelt, dass die Haftungsbeschränkung des Binnenschiffahrtsgesetzes mit den Haftungshöchstbeträgen des CLNI herbeigeführt werden kann „durch die Errichtung eines Fonds nach der schiffahrtsrechtlichen

<sup>25</sup> In diesem Fall darf das Verteilungsgericht einen Teil des Haftungsfonds zurückhalten, bis die endgültige Höhe der Kosten feststeht.

<sup>26</sup> Siehe § 52 SVertO

<sup>27</sup> Die deutschen Gerichte sind der Auffassung, dass ein Prozess, in dem geprüft wird, ob der Haftende persönlich haftet, zum Beispiel wegen bewusster Leichtfertigkeit, nicht unterbrochen wird, weil ein Fonds errichtet wurde und ein Verteilungsverfahren durchgeführt wird. Der Haftende kann also – wenn die Voraussetzungen für eine unbeschränkt persönliche Haftung erfüllt sind - zu unbeschränkt persönlicher Haftung während des Verteilungsverfahrens verurteilt werden, ZfB 2010, Sammlung Seite 2099 ff; ZfB 2012, Sammlung Seite 2201 ff; grundlegend ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 ff

Verteilungsordnung“. Damit wird das Verfahrensgesetz, seerechtliche Verteilungsordnung, zum Bestandteil der materiell-rechtlichen Haftungsbeschränkungsregelung.

### **8. Resumée**

Die Notwendigkeit, die sich aus CLNI ergibt, nämlich dass die Haftungssumme nach einem geordneten Verfahren auf verschiedene Anspruchsteller verteilt wird, ist in Deutschland durch ein spezifisches Gesetz, nämlich die schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung geregelt worden.

Dieses Gesetz trägt viele Elemente der Insolvenzordnung, also der Verteilung der Insolvenzmasse auf verschiedene Insolvenzgläubiger. Es ist aber gleichzeitig so spezifisch, dass es rechtstechnisch unbedingt sinnvoll war, das schiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren in Umsetzung des CLNI (und entsprechend auch für die seerechtlichen Vorschriften) in einem eigenen Gesetz zu regeln.

Die Vorgaben des CLNI hinsichtlich der formalen Vorschriften sind sehr kurz gehalten, so dass der nationale Gesetzgeber einen weiten Gestaltungsspielraum hat, den der deutsche Gesetzgeber genutzt hat.

Trotz der Unterschiede zwischen seerechtlicher und binnenschiffahrtsrechtlicher Haftungsbeschränkung gibt es zahlreiche Parallelen, die es sicherlich rechtfertigen, dass beide Verteilungsverfahren in einem Gesetz einheitlich mit Verweisungstechnik geregelt sind.

Dabei hat es der deutsche Gesetzgeber auch beachtet, dass es notwendig ist, eine klare Regelung zu schaffen für den Fall, dass für materiellrechtliche Ansprüche, die vor deutschen Gerichten verfolgt werden, auch die Haftungsbeschränkung durch Gestellung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat des CLNI uneingeschränkt Wirkung entfaltet.

### 3. MR. TIM ROOS: “DIE REGELUNG DER HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG IN DEN NIEDERLANDEN”

Die CLNI 1988 und 2012 enthalten viele materielle Bestimmungen bezüglich des Rechts von haftpflichtigen Schiffseigentümern und Bergern oder Rettern auf Haftungsbeschränkung. Die CLNI (1988 en 2012) enthält aber keine prozessualen Regelungen, sondern überlässt den Vertragsstaaten, auf welche Weise die Haftungsbeschränkung in der Praxis realisiert werden kann. Jeder Vertragsstaat muss deshalb selber die prozessualen Regelungen festlegen. In den Niederlanden ist die prozessuale Regelung im Gesetzbuch der zivilen Prozessordnung (Rv) aufgenommen (die Artikel 642a und weiter, hiernach: das Verteilungsverfahren; Anlage: Englische Übersetzung der Artikel 642a Rv un). Wenn die modernisierte CLNI 2012 ratifiziert und in Kraft getreten ist, werden die Bestimmungen im niederländischen Gesetz teilweise angepasst werden müssen. Die CLNI 1988 hat in den Niederlanden direkte Wirkung. Dies bedeutet, dass der Richter die materiellen Bestimmungen in der CLNI direkt anwenden kann und autonom interpretieren muss. Die materiellen Bestimmungen sind zwar auch in das niederländische Bürgerliche Gesetzbuch übernommen worden, aber das ändert nichts an der Pflicht des Richters, die Bestimmungen des Übereinkommens direkt anzuwenden und autonom auszulegen.

In diesem Beitrag wird erläutert wie das Verteilungsverfahren jetzt in den Niederlanden geregelt ist.

#### 1. Das Recht auf Haftungsbeschränkung

Wie gesagt, hat die CLNI 1988 in den Niederlanden direkte Wirkung. Die CLNI 2012 wird nach ihrem Inkrafttreten auch direkte Wirkung haben. Das bedeutet, dass aufgrund der CLNI selber – dass heißt ohne das nationale Recht zu berücksichtigen - beurteilt werden kann, ob die unterschiedlichen Parteien ihre Haftung beschränken können.

Artikel 1 Absatz 1 CLNI (sowohl 1988 als 2012) gibt einem Schiffseigentümer das Recht, seine Haftung zu beschränken. Artikel 1 Absatz 2 unter a CLNI 1988 definiert als Schiffseigentümer nicht nur den Eigner, sondern auch den Mieter, Befrachter und Ausrüster eines Schiffes.

Diese Personen gehören zum sogenannten Kreis der Beschränkungsberechtigten.

#### 2: Auf welche Weise kann das Recht auf Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden?

Was muss der Person, der als Schiffseigentümer im Sinne vom Art. 1 CLNI qualifiziert tun, um seine Haftung zu beschränken?

Die CLNI (Art. 10 CLNI 1988; Art. 11 CLNI 2012) bietet zwei Möglichkeiten zur Haftungsbeschränkung:

- (1) im Wege der Einrede auf die Beschränkung, in welchem Fall kein Fonds errichtet zu werden braucht,
- (2) durch Errichtung eines oder mehrerer Fonds vom oder für den Haftpflichtigen.

Die Vertragsstaaten haben jedoch auch die Möglichkeit, in ihrer nationalen Gesetzgebung zu bestimmen, dass es nur möglich ist, die Haftung durch Errichtung von Fonds zu beschränken. Die Niederlande haben in ihrem nationalen Gesetz diese Möglichkeit genutzt (Art. 8:1060 Abs. 1 BW und Art. 642a Rv).

Der Eigner eines Schiffes wird deshalb einen oder mehrere Haftungsfonds errichten müssen. Wie das praktisch ausgeführt werden muss, wird in der CLNI nicht beschrieben, sondern den Vertragstaten überlassen.

### 3: Wie viele Fonds sind nötig?

Die folgende Frage ist, welche (Kategorien von) Fonds errichtet werden müssen, um die Haftung für die unterschiedlichen Ansprüche beschränken zu können.

Die CLNI 1988 (Artikel 6 und 7) unterscheidet drei Kategorien von Haftungshöchstbeträgen:

- a. für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung (Personenfonds): SDR 700 je kW Motorleistung plus (+) SDR 200 je Tonne Tragfähigkeit,
- b. für anderen Ansprüche (Sachfonds): die Hälfte des Personenfonds,
- c. für Ansprüche von Reisenden auf Fahrgastschiffen (Passagiersfonds): (SDR 60.000 je Fahrgast mit als Mindestbetrag SDR 720.000 und Höchstbeträgen von SDR 3, 6 oder 12 Millionen, abhängig von der zulässigen Fahrgastzahl.

In der neuen CLNI 2012 werden die Haftungshöchstbeträge für Personen- und Sachschäden (Personenfonds und Sachfonds) verdoppelt. Der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche von Reisenden (Passagiersfonds) wurde erhöht auf 100.000 (statt 60.000) SDR je Fahrgast mit als Mindestbetrag SDR 2 Millionen und ohne Höchstbetrag (Art. 8 CLNI 2012).

### Wrackbeseitigung

Die CLNI 1988 bietet den Staaten die Möglichkeit, die Bestimmungen des Übereinkommens nicht auf Ansprüche wegen Beseitigung von gesunkenen Schiffen und Ladungen anzuwenden (Art. 18 Abs. 1c). Die Niederlande haben diese Möglichkeit aber nicht genutzt. Dies bedeutet, dass unter dem jetzigen niederländischen Recht der Schiffseigner seine Haftbarkeit für derartige Forderungen durch Bildung eines Sachfonds beschränken kann. Er braucht dafür keinen separaten Wrackbeseitigungsfonds zu errichten. Ein Sachfonds reicht aus.

Es bleibt abzuwarten, ob die Niederlande die Gelegenheit der Ratifizierung der neuen CLNI nutzen werden, indem sie die Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung für Wrack- und Ladungsbeseitigungskosten doch noch ausschließen.

### Wasserverunreinigung

Die CLNI 1988 bietet weiter die von Art. 18 Abs. 1a gegebene Möglichkeit, die Bestimmungen des Übereinkommens nicht auf Ansprüche wegen Wasserverschmutzung anzuwenden. Diese Möglichkeit haben die Niederlande genutzt. Aufgrund der niederländischen nationalen Gesetzgebung (Artikel 1 Abs. 1 litt. b KB, 29. November 1996, Stb. 587) muss für die Beschränkung der Haftbarkeit für Kosten und Schäden, die durch die Wasserverunreinigung entstanden sind, ein separater Wasserverunreinigungsfonds in Höhe des Betrags des Personenfonds gebildet werden. Es ist nicht bekannt, ob dies sich unter der neuen CLNI 2012 ändern wird.

### Gefahrgut

Die heutige CLNI 1988 kennt keine unterschiedlichen Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung von Gefahrgütern durch diese verursacht werden. Die CLNI 1988 bietet den Mitgliedstaaten aber die Möglichkeit, die Bestimmungen des Übereinkommens nicht auf derartige Ansprüche anzuwenden (Artikel 18 Abs. 1 litt. b). Die Niederlande haben auch diese

Möglichkeit genutzt. Aufgrund der niederländischen nationalen Gesetzgebung werden im Falle von Schäden, verursacht durch die Beförderung von gefährlichen Gütern, die Haftungshöchstbeträge für Personen- und Sachschaden, also die Personen- und Sachfonds, verdoppelt. Man spricht dann vom "Gefahrgutfonds", obwohl es eigentlich um eine Erhöhung des Personen- und Sachfonds geht. In der neuen CLNI 2012 gibt es aber – neben den Haftungshöchstbeträgen für Personen- und Sachschäden – separate (neue) Haftungshöchstbeträge für Schiffe, die *gefährliche Güter* befördern, aber dann nur in Bezug auf Ansprüche, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit dieser Güter verursacht werden. Diese Haftungshöchstbeträge belaufen sich sowohl für Personen- als Sachschaden auf das Doppelte der normalen Haftungshöchstbeträge, mindestens aber auf 10 Millionen SDR. Im Falle der Ratifizierung der neuen CLNI 2012 muss das niederländische Gesetz im Hinblick auf die Haftungshöchstbeträge für Schäden *verursacht durch* gefährliche Stoffe an die modernisierte CLNI angepasst werden. Dies wird zur Folge haben, dass dann in den Fällen, wobei Schäden von gefährlichen Gütern verursacht worden sind, außer den normalen Personen- und Sachfonds auch separate "Gefahrgutfonds" errichtet werden müssen.

#### 4: Welches Gericht ist zuständig? (Art. 642a Rv)

Aufgrund von Artikel 7 EEX-Verordnung (Brüssel I) ist ein Gericht, das gemäß der Bestimmungen der Verordnung zur Entscheidung in Verfahren wegen Haftpflicht aufgrund der Nutzung oder des Betriebs eines Schiffes zuständig ist, auch zuständig in Verfahren bezüglich der Beschränkung der Haftung. Aufgrund von Artikel 5 Absatz 3 Brüssels I ist bezüglich Schadensersatzforderungen aus unerlaubter Handlung (Kollision) das Gericht der Unfallstelle zuständig.

Der Richter, der aufgrund von Art. 5 Absatz 3 in Hinsicht auf Forderungen zum Schadensersatz wegen einer Kollision zuständig wäre, ist also auch zuständig, über einen Antrag auf Beschränkung der Haftung zu entscheiden.

Aufgrund der nationalen niederländischen Zivilprozessordnung (Artikel 642a Rv) muss derjenige, der die Beschränkung beanspruchen möchte, beim Gericht Rotterdam dazu einen Antrag stellen. In diesem Antrag bittet der Antragsteller das Gericht, den Betrag der Haftungsfonds festzusetzen und ein Verteilungsverfahren anzuordnen. Ein solcher Antrag verkörpert keine Anerkennung der Haftbarkeit. Im Antrag muss der Antragsteller unter anderem angeben, auf welchen Betrag die zu errichtenden Fonds sich belaufen, sowie die Namen und Adressen der möglichen Gläubiger nennen und auf welche Weise er die Fonds zu errichten gedenkt (Einzahlung der Fondsbeträge auf ein Konto oder Sicherheitsleistung).

Somit kann aufgrund dieser Bestimmungen ein Person, der als Schiffseigentümer im Sinne von Art. 1 CLNI qualifiziert, beim Gericht Rotterdam einen Antrag auf Beschränkung ihrer Haftbarkeit stellen. Damit braucht er nicht zu warten, bis bei diesem Gericht oder einem anderen niederländischen Gericht gegen ihn gerichtliche Verfahren eingeleitet werden. Aufgrund von Art. 11 CLNI 1988 (Art/ 12 CLNI 2012) ist es schon ausreichend, dass bei einem niederländischen Gericht ein Verfahren gegen ihn eingeleitet werden könnte.

#### 5: Gerichtliche Behandlung des Antrags

Nachdem die Anträge auf Haftungsbeschränkung eingereicht worden sind, wird das Gericht einen Termin für die mündliche Verhandlung bestimmen und für den Aufruf der eventuellen Gläubiger sorgen. Ziel dieser mündlichen Verhandlung ist es, die Beträge der zu errichtenden Fonds festzusetzen und zu bestimmen, auf welche Weise die Fonds erstellt werden müssen (Einzahlung auf

ein Konto oder Sicherheitsleistung).

Aufgrund von Art. 4 CLNI (1988 en 2012) ist ein Haftpflichtiger nicht zur Beschränkung seiner Haftung berechtigt, wenn er den Schaden absichtlich oder leichtfertig, im Bewusstsein, dass sein Handeln wahrscheinlich zum Schaden führen werde, verursacht hat.

Im Rahmen der mündlichen Behandlung darf aber noch nicht beurteilt werden, ob die Voraussetzungen von Artikel 4, um den Antragsteller dessen Berufung auf die Haftungsbeschränkung zu untersagen, erfüllt worden sind. Die benachteiligten Parteien sind nicht berechtigt, einen derartigen Widerspruch zu erheben (Art. 642c Absatz 1 Rv).

Einem Antrag auf Errichtung eines oder mehrerer Fonds zum Zweck der Haftungsbeschränkung wird fast immer vom Gericht in Rotterdam stattgegeben. Das Gericht setzt in seiner Entscheidung die Fondsbeträge fest und gebietet dem Antragsteller, die Fonds zu errichten, entweder durch Überweisung auf ein Gerichtskonto oder durch Sicherheitsleistung (Garantie; Art. 642c Absatz 2; siehe auch Art. 11 Absatz 2 CLNI 1988 und Art. 12 Absatz 2 CLNI 2012).

Weiter wird das Gericht in seiner Entscheidung sowohl einen Richter (Rechter-Commissaris) als einen Sachwalter anstellen, die sich mit dem weiteren Verteilungsverfahren der Fonds beschäftigen werden (Art. 642c Absatz 3 Rv).

Nachdem der Antragsteller dann den oder die Fonds errichtet hat, muss er das Gericht bitten, darüber eine schriftliche Erklärung abzugeben (Art. 642c Absatz 6 Rv). Mit dieser Erklärung wird festgestellt, dass der oder die Fonds errichtet worden sind.

#### Bemerkung

Wenn dann im Laufe des Verfahrens die geleistete (und vom Gericht akzeptierte) Sicherheit wertlos werden sollte – zum Beispiel im Falle einer Versicherungs- oder Bankgarantie wegen Konkurs der Versicherung oder der Bank –, dann ändert das nichts an der Tatsache, dass der Fonds schon gebildet worden ist und die Haftung darauf bereits beschränkt worden ist. Die Zahlungsunfähigkeit des Fonds ist dann das Risiko der gesamten Gläubiger. Ist das merkwürdig? Nein, denn das Gleiche gälte, wenn die Bank, bei der das Konto, auf das ein Fondsbetrag überwiesen worden ist, in Konkurs geriete.

#### Ein gestellter Fonds gilt für alle Haftpflichtigen Personen, die sich als Schiffseigentümer Qualifizieren

Aufgrund von Art. 11 Abs. 3 CLNI 1988 (Art. 12 Abs. 3 CLNI 2012; siehe auch Art. 642d Rv. und Art. 8:1066 BW) gilt ein Fonds, der von einem Schiffseigentümer im Sinne von Art. 2 Abs. 2 litt. a CLNI oder dessen Versicherer errichtet worden ist, als von allen zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen, errichtet. Dies bedeutet, dass die von einem Schiffseigner errichteten Fonds im Prinzip auch die Haftbarkeit der anderen zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen beschränken.

Aufgrund des letzten Satzes von Art. 11 Abs. 1 CLNI 1988 (Art. 12 CLNI 2012) müssen alle Ansprüche, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden könnte, in der Verteilung der Fonds beteiligt werden können. Die Gläubiger der zu Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen müssen deshalb auch ihre Forderungen an den Fonds einreichen können. Die Fonds schützen die zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen aber nur gegen Ansprüche ihrer Gläubiger, wenn die Gläubiger ihre Forderungen tatsächlich gegen die Fonds vor dem Gericht, das die Fonds verwaltet, geltend machen können.

Die Frage ist, wie dieses prozessual weiter abgewickelt werden müsste. Müssen die anderen beschränkungsberechtigten Personen noch prozessuale Maßnahmen treffen, um sich auf die Fonds zu berufen und ihre Gläubiger auf die Fonds verweisen zu können? Dieses wird von der CLNI nicht geregelt, sondern den nationalen Gesetzgebern überlassen. Im niederländischen Gesetzbuch der Zivilprozessordnung ist dies nicht geregelt, aber das Gericht in Rotterdam hat in einem Urteil vom 30. Oktober 2010 (S&S 2003,26; Mighty Servant) entschieden, dass ein Haftpflichtiger, der berechtigt ist seine Haftpflicht auf einen bereits von einem anderen Schuldner gestellten Fonds zu beschränken, dazu einen selbständigen Antrag beim Gericht stellen muss.

Aufgrund dieser vom Rotterdamer Gericht gestellten prozessualen Regel muss eine solche Person also einen Antrag stellen, in dem er das Gericht bittet, festzustellen, dass seine Haftbarkeit auf den bereits von einer anderen, als Schiffseigentümer qualifizierten Person, gestellten Fonds beschränkt worden ist. Das Gericht wird diesem Antrag stattgeben. Damit werden dann selbstständige Beschränkungsverfahren auf Basis derselben Fonds anfangen. Die Gläubiger der Befrachter werden dann ihre Forderungen auch beim Sachwalter dieser Fonds einreichen können.

#### Weiteres Verfahren

Aufgrund von Artikel 13 CLNI 1988/Artikel 14 CLNI 2012 dürfen Gläubiger, die Ansprüche auf den Fonds geltend machen können, für diese Ansprüche keine Rechte mehr gegen das sonstige Vermögen des Beschränkungsberechtigten geltend machen (Absatz 1). Nachdem ein Fonds errichtet worden ist, muss jedes Schiff oder müssen sonstige Eigentümer des Beschränkungsberechtigten, die beschlagnahmt worden sind, sowie geleistete Sicherheiten auf Anordnung des Gerichts freigegeben werden. Diese Bestimmungen der CLNI sind vom niederländischen Gericht, wie bereits erwähnt, direkt anzuwenden, aber trotzdem bestimmt das nationale Gesetz (Art. 642e Rv.) – zu allem Überfluss – dass das Gericht auf Bitte der Beschränkungsberechtigten die Aufhebung von Beschlagnahmen und Rückgabe von geleisteten Sicherheiten anordnet.

#### Freigabe der Schiffe

Das Gericht gibt eine Erklärung ab, dass die Beträge in die Fonds eingezahlt worden sind (Art. 642c Absatz 6 Rv.) .

Bemerkung: Laut Art. 642e Absatz 1 und 4 Rv ist das Gericht nicht dazu verpflichtet, die Aufhebung der Arreste anzuordnen, wenn einer oder mehrere Gläubiger bestritten haben, dass der Schuldner zur Haftungsbeschränkung berechtigt sei und diesbezüglich noch nicht unwiderruflich ablehnend geurteilt worden ist. Diese Regelung ist aber im Widerspruch zu sowohl Art. 13 Abs. 2 CLNI 1988 als auch Art. 14 Abs. 2 CLNI 2012, welche Regelungen einen höhere Rang und außerdem direkte Wirkung haben. Das Gericht muss somit die Aufhebung der Beschlagnahmung und Freigabe des Schiffes anordnen.

#### Die Verteilung der Fonds

Aufgrund von Art. 12 CLNI 1988/Art. 13 CLNI 2012 müssen die Fonds unter den Gläubigern im Verhältnis ihrer festgestellten Ansprüche gegen die Fonds verteilt werden. Das Übereinkommen regelt nicht die Weise, auf welche das geschehen muss, sondern überlässt die Einrichtung der Verteilungsverfahren den Vertragsstaaten. Die Niederlande haben das in den Artikeln 642 f bis einschließlich z Rv geregelt.

(Art. 642g Rv) Nachdem das Gericht die Erklärung, dass in die Fonds eingezahlt worden ist, abgegeben hat, bestimmt der Richter in einer schriftlichen Verfügung:

- den Tag, an dem die Ansprüche gegen den Beschränkungsschuldner sowie die Widersprüche gegen dessen Berufung auf Haftungsbeschränkung beim Sachwalter eingereicht sein müssen;
- eine sogenannte Prüfungsverhandlung (“verificatievergadering”), das heißt, eine Sitzung (mündliche Verhandlung) auf der die Ansprüche der Gläubiger und deren Widersprüche gegen die Haftungsbeschränkung behandelt werden.

(Art. 642i Rv) Der Sachwalter berichtet anschließend dem Schuldner (dem Haftpflichtigen) und den bekannten Gläubigern. Die Gläubiger können dann beim Sachwalter ihre Forderungen einreichen und eventuell das Recht des Haftpflichtigen auf Beschränkung bestreiten (642l Rv). Der Gläubiger, der gegen den Antrag auf Haftungsbeschränkung Widerspruch erheben möchte (zum Beispiel weil er meint, dass der Schuldner in Anbetracht der Kategorie der Forderung seine Haftpflicht nicht beschränken darf), muss trotzdem seine Forderung zur Prüfung anmelden (Art. 642k Rv). Die dazu aufgeforderten Gläubiger handeln vernünftig, wenn sie ihre Forderungen auch tatsächlich beim Sachwalter einreichen, weil ihre Forderungen an den Schuldner nach Verteilung des oder der Fonds erlöschen (Art. 642w Rv). Andererseits wird der Haftpflichtige vernünftig handeln, wenn er darauf achtet, dass alle ihm bekannten Gläubiger tatsächlich vom Sachwalter eingeladen werden, ihre Forderung anzumelden, weil er sonst das Risiko eingeht, für diese Forderungen uneingeschränkt haftbar zu bleiben, falls diese nicht von den Gläubigern eingereicht werden. Die Einreichung der Forderungen beim Sachwalter werden der Anhängigmachung einer Klage gleichgestellt, sodass eine Verjährung gehemmt wird (Art. 642l Absatz 3 Rv).

Der Sachwalter erstellt Verzeichnisse der eingereichten Schuldforderungen (642l Absatz 5 Rv) und hinterlegt sie beim Gericht (Art. 642l Absatz 6 Rv). Üblicherweise schickt der Sachwalter auch Abschriften dieser Verzeichnisse an die Schuldner, mit denen er sie zugleich erneut auffordert, am schon angesetzten Verteilungsverfahren teilzunehmen (Art. 642m Rv).

(Art. 642p) In der Prüfungsverhandlung inventarisiert der Richter:

- inwieweit die eingereichten Forderungen bestritten oder anerkannt werden (die Prüfung der Ansprüche);
- ob das Haftungsbeschränkungsrecht bestritten wird.

Wenn und soweit wie die Widersprüche gegen die Forderungen oder das Recht auf Haftungsbeschränkung gehandhabt werden, verweist der Richter die Parteien an das Gericht, um dort ein Prüfungsverfahren (renvooiprocedure) zu führen. In solchen Prüfungsverfahren wird dann endgültig entschieden, ob die Ansprüche begründet sind und/oder der Haftpflichtige seine Haftung beschränken darf.

Das Recht auf Haftungsbeschränkung selber wird deshalb in den niederländischen Beschränkungsverfahren selten oder gar nicht bestritten, sodass darüber fast nie Prüfungsverfahren geführt werden.

Bemerkung:

Gemäß Artikel 4 CLNI darf ein Haftpflichtiger seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Schaden auf eine unerlaubte Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst (also von ihm persönlich) in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen worden ist.

Die niederländische Rechtsprechung stellt aber dermaßen hohe Voraussetzungen an eine erfolgreiche Berufung der Gläubiger auf Artikel 4 (also eine Berufung auf Durchbrechung der Haftungshöchstbeträge, sodass der Schuldner unbeschränkt haftet), dass diese in der Praxis nahezu unerfüllbar sind.

Dahingegen werden die von den Gläubigern eingereichten Forderungen üblicherweise von allen Beteiligten bestritten, nicht nur vom Haftpflichtigen selber, sondern auch und vor allem von den Gläubigern gegenseitig. Der Grund dafür ist, dass der Fonds unter den Gläubigern im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche verteilt wird, sodass jeder Gläubiger Interesse daran hat, dass seine eigene Forderung so hoch wie möglich festgestellt wird, während die anderen Forderungen nicht oder so niedrig wie möglich veranschlagt werden.

(Art. 642q Rv) Oft werden eines oder mehrere Prüfungsverfahren nötig sein um festzustellen, wie hoch die Forderungen der diversen Gläubiger auf die beschränkungsberechtigten Parteien sind.

Bei Kollisionen kommt es häufig vor, dass für beiden Schiffe ein Fonds gebildet wird. Wenn beide Schiffe Schuld haben, werden sie auch gegenseitige Forderungen haben, die sie in die gegenseitigen Fonds einreichen wollen. In solchen Fällen müssen aufgrund von Artikel 5 CLNI 1988/2012 die beiderseitigen Ansprüche gegeneinander aufgerechnet werden, sodass nur der dann verbleibende Anspruch in eines der gegenseitigen Fonds eingereicht werden darf.

In der Praxis werden nicht alle Streitpunkte in Prüfungsverfahren ausprozediert, sondern werden ein bis drei "Musterprozesse" ausgewählt, in denen dann die prinzipiellen Fragen (Schuldverteilung, Haftbarkeit) beantwortet werden müssen. Nachdem alle Forderungen vom Gericht oder von den Parteien selber festgestellt worden sind, kann dann eine endgültige Verteilungsliste aufgestellt werden (Art. 642s bis einschließlich 642u RV), aufgrund dessen:

1. die Ansprüche von Gläubigern, die ihre Ansprüche, obwohl vorschriftsmäßig dazu aufgefordert, nicht angemeldet haben, erlöschen;
2. der betreffende Fonds unter die anerkannten Gläubiger verteilt werden kann.

## **4. DR. THOMAS BURCKHARDT: “DIE UMSETZUNG DER CLNI 1988 IM SCHWEIZERISCHEN RECHT”**

### **I.**

#### **Allgemeines**

##### **1. Ratifikation der CLNI**

Das von der Schweiz unterzeichnete Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 4. November 1988 musste zuerst nach Massgabe der anwendbaren Vorschriften der Bundesverfassung vom Bundesparlament mit einem Bundesbeschluss vom 22. März 1996 genehmigt werden, bevor die Bundesregierung zur Ratifikation des Überabkommens schreiten konnte. Nachdem die schweizerische Ratifikationsurkunde am 21. Mai 1997 hinterlegt wurde, ist das Übereinkommen am 1. September 1997 für die Schweiz in Kraft getreten.

##### **2. Revision des Seeschiffahrtsgesetzes**

Zur Umsetzung des alsdann in der Eidgenössischen Gesetzessammlung unter der Randziffer 0.747.206 publizierten Übereinkommens hat die Bundesversammlung am 22. März 1996- gleichzeitig mit der Ermächtigung des Bundesrats zur Ratifikation des Übereinkommens - eine Revision des Bundesgesetzes über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge vom 23. September 1953 („Seeschiffahrtsgesetz“ oder „SSchG“, publiziert in der Gesetzessammlung unter der Randziffer SR 747.30) beschlossen, die die materiellrechtliche Umsetzung des Übereinkommens gewährleisten soll. Dieses Gesetz enthält in seinem Siebenten Titel 'Die Anwendung seerechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt' in den Artikeln 125 - 127 die wichtigsten privatrechtlichen Normen zu der mit Binnenschiffen betriebenen Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf anderen schiffbaren Gewässern, die die Schweiz mit dem Meer verbinden.

##### **3. Ergänzung der Seeschiffahrtsverordnung**

Bereits vor Inkrafttreten des Übereinkommens und der Revision des Seeschiffahrtsgesetzes hat der Bundesrat am 22. Dezember 1988 in die sog. Seeschiffahrtsverordnung vom 20. November 1956 (d. h. die unter der Randziffer 747.301 publizierte Vollzugsverordnung zum Seeschiffahrtsgesetz („SSchV“)) in den Sechsten Abschnitt „Verfahrensrechtliche Bestimmungen“ einen ersten Unterabschnitt „Haftungsbeschränkungen durch Einrichtung eines Haftungsfonds“ und weitere Bestimmungen eingefügt, die die Umsetzung der CLNI in verfahrensrechtlicher Hinsicht bewirken sollen.

Der Erlass der verfahrensrechtlichen Ausführungsbestimmungen zur CLNI ist zu einem Zeitpunkt erfolgt, da in der Schweiz die generelle Gesetzgebungskompetenz im Bereich des Zivilprozessrechts noch bei den Kantonen lag. Obgleich mit dem neuen Art. 122 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 die Gesetzgebungshoheit inzwischen auf den Bund übergegangen ist, wurden die verfahrensrechtlichen Bestimmungen aus der Seeschiffahrtsverordnung nicht in die neue Schweizerische Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 (SR 272) übertragen, die seit dem 1. Januar 2011 an die Stelle der bisherigen kantonalen Regelungen getreten ist.

## II.

**Materiellrechtliche Umsetzung der CLNI****1. Grundsätze**

Gemäss Artikel 126 Absatz 2 Satz 1 des revidierten Seeschiffahrtsgesetzes haftet der Binnenreeder nach Artikel 48 Absätze 1 und 2 für den Schaden, den ein Mitglied der Schiffsbesetzung, ein Lotse oder eine weitere an Bord des Seeschiffs tätige Person in Ausübung ihrer dienstlicher Verrichtung zugefügt haben, sofern er nicht beweist, dass diesen Hilfspersonen keinerlei Verschulden zur Last falle. Was die Beschränkung der Haftung des Binnenreeders anbelangt, erklärt Satz 2 der genannten Bestimmung die Bestimmungen des CLNI für anwendbar.

Artikel 126 Absatz 3 SSchG präzisiert darüber hinaus, dass wenn ein Schubboot im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, der Haftungsbetrag sich gesamthaft nach der Maschinenleistung des Schubbootes und der Tragfähigkeit des Schiffs berechnet.

Mit dem Globalverweis auf die Bestimmungen des CLNI im Seeschiffahrtsgesetz sind die Bestimmungen des Strassburger Übereinkommen von 1988 zu Bestandteilen des geltenden schweizerischen Landesrechts geworden, ohne dass die Vorgaben der CLNI im Detail in das interstaatliche Recht eingearbeitet werden müssen. Als solche sind sie unmittelbar anwendbar, soweit sie hinreichend bestimmt und klar sind, um im Einzelfall Grundlage eines Entscheides einer rechtsanwendenden Behörde sein zu können. Das gilt insbesondere für die Bestimmung über die Haftungshöchstbeträge, die vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten der CLNI für die Schweiz – zusammen mit der später zu Artikel 126 Absatz 3 SSchG gewordenen Bestimmung über die Haftung in der Schubschiffahrt – in dem am 22. Dezember 1988 erlassenen und am 3. September 1997 aufgehobenen Artikel 44a SSchV niedergelegt waren und so in der Zwischenzeit eine Haftungsbeschränkung ausserhalb der CLNI, aber rein auf schweizerischem Landesrecht basierend, erlaubt hätten.

**2. Anwendungsbereich**

Der Bundesrat hat gemäss Artikel 15 (2) CLNI bei der Ratifikation des Übereinkommens erklärt, dass die Schweiz die Übereinkommensbestimmungen auch auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfeldern anwenden werde. Die Schweiz hat ferner die Vorbehalte zum Übereinkommen gemäss den Artikeln 18 (1) Bst. a, 18 (1) Bst. d und 18 (2) gemacht. In der Schweiz sind somit die Bestimmungen des CLNI auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Gewässerverschmutzung verursacht wurden, nicht anwendbar wie auch ihre Anwendung auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht zu Erwerbszwecken erfolgt, ausgeschlossen ist. Ebenso wenig sind die nach Artikel 7 (1) Bst. a und b CLNI vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für Ansprüche von Reisenden in der Schweiz anwendbar.

Ferner unterliegen der Beschränkung nach Artikel 2 CLNI insbesondere auch die Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen etc. oder aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichkeitsmachung eines Wracks und seiner Ladung, die die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) in ihrer Funktion als für die gesamte schiffbare Strecke des Rheins in der Schweiz zuständige Rheinschiffahrtsbehörde oder ein anderes Subjekt des öffentlichen Rechts gegen einen Binnenreeder erheben können. Das gilt insbesondere auch für die aus Artikel 6 des Bundesgesetzes über die Binnenschiffahrt vom 3. Oktober 1975 („BSchG“, SR 747.201) erhobenen Ansprüche zur

Entfernung von festgefahrenen, gesunkenen oder betriebsuntauglichen Schiffen und andere Gegenständen, welche die Schifffahrt behindern oder gefährden, weil die Schweiz von der in Artikel 18 (1) Bst. c CLNI gegebenen Möglichkeit, die Bestimmungen des Übereinkommens nicht auf Ansprüche wegen Beseitigung von gesunkenen Schiffen oder Ladungen im Sinne von Artikel 2 (1) Bst. d und e anzuwenden, keinen Gebrauch gemacht hat. Auch in Bezug auf die Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wassertrassen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen i. S. von Artikel 6 (2) CLNI, die der Staat gegebenenfalls als Inhaber der Gewässerhoheit am Rhein und Eigentümer der öffentlichen Gewässer und anderen öffentlichen Sachen erheben kann, liegt kein Vorbehalt der Schweiz vor.

Vor der in Artikel 10 (1) Satz 2 CLNI den Vertragsstaaten eröffneten Möglichkeit, in ihrem innerstaatlichen Recht für den Fall, dass vor ihren Gerichten eine Klage zwecks Durchsetzung eines der Beschränkung unterliegenden Ansprüche erhoben wird, zu bestimmen, dass ein Haftpflichtiger das Recht auf Beschränkung der Haftung nur geltend machen darf, wenn ein Haftungsfonds errichtet wird, hat die Schweiz in der Revision des Seeschiffahrtsgesetzes dagegen keinen Gebrauch gemacht. In diesem Zusammenhang anerkennt die Bestimmung von Artikel 60 Absatz 2 SSchV ausserdem ausdrücklich, dass ein Reeder sich auf die gesetzliche Haftungsbeschränkung gegen eine Forderung eines Gläubigers auch ausserhalb eines auf die Errichtung eines Fonds gerichteten Verfahrens berufen kann, aber in einem solchen Fall der besonderen an die Entrichtung des Haftungsfonds geknüpften Vorteile nicht teilhaftig wird.

### III.

#### Verfahrensrechtliche Umsetzung der CLNI

##### 1. Haftungsbeschränkung durch Einrichtung eines Haftungsfonds

Ein Binnenreeder, der nach den Bestimmungen der CLNI seine Haftung beschränken will, kann nach Artikel 45 Absatz 1 SSchV beim zuständigen Zivilrichter einen Antrag auf Eröffnung des Verfahrens stellen, indem er die Höhe des oder zu errichtenden Haftungsfonds und die Gläubiger, denen gegenüber er sich auf die Haftungsbeschränkung berufen will, bezeichnet sowie den Grund und die Höhe der vom Antrag auf Haftungsbeschränkung betroffenen Forderungen angibt.

Der Richter beschliesst sodann nach Artikel 45 Absatz 2 SSchV, sofern die Voraussetzungen für eine beschränkte Haftung glaubhaft gemacht worden sind, unverzüglich die Eröffnung des Verfahrens, setzt die Fristen für die Errichtung der Haftungsfonds fest, bezeichnet die Gläubiger, auf die sich die Verfahren nach dem Antrag erstrecken, und ernennt einen Sachwalter. Nach Artikel 45 Absatz 4 SSchV trägt der gesuchstellende Reeder die Kosten des Verfahrens einschliesslich der Kosten des Sachwalters.

Wer einen Haftungsfonds einrichten will, hat diesen gemäss Artikel 50 Absatz 1 SSchV bei der kantonalen Depositenanstalt nach Anordnung des Gerichts zinsbringend anzulegen. Das Gericht kann aber auch eine unwiderrufliche Garantie einer schweizerischen Bank oder einer Versicherungsgesellschaft zugunsten des Gerichts vorsehen, wobei in diesem Fall der zu sicherstellende Haftungsbetrag sich um den Zins erhöht, der bei der Hinterlegung erzielbar wäre.

Für Forderungen, auf die sich das Verfahren erstreckt, kann vom Tage des Antrages des Reeders an bis zum Tage des Abschlusses oder der Einstellung des Verfahrens eine Betreuung weder angehoben noch fortgesetzt werden; hängige Zivilprozesse oder Vollstreckungsverfahren werden solange eingestellt. Der Lauf von Verjährungs- und Verwirkungsfristen wird bis zum Abschluss oder Einstellung des Verfahrens gehemmt. Nach Errichtung des Haftungsfonds und nach Leistung des Kostenvorschusses sind Arreste und Pfändungen für Forderungen, auf die sich das Verfahren erstreckt, von Amtes wegen aufzuheben, soweit noch keine Verwertung stattgefunden hat.

## 2. Zuständigkeit

Die örtliche Zuständigkeit der Schweizerischen Gerichte zur Behandlung eines Gesuches betr. Haftungsbeschränkung ergibt sich aus den Bestimmungen der Artikel 11 CLNI und Artikel 45 SSchV in Verbindung mit der Bestimmung von Artikel 129 des Bundesgesetzes vom 18. Dezember 1987 über das Internationale Privatrecht ("IPRG", SR.291), die für Klagen auf Schadenersatz wegen unerlaubter Handlung (zu denen die Klagen der Geschädigten gegen einen Binnenreeder nach Massgabe der Artikel 48 und 126 SSchG ggf. gehören würden) einen Gerichtsstand am Handlungs- oder Erfolgsort vorsehen. Dieser Handlungs- oder Erfolgsort befindet sich jeweils am Ort der Havarie, die zum Gesuch um Haftungsbeschränkung Anlass gegeben hat.

Zum gleichen Ergebnis führt die Anwendung der Bestimmungen von Artikel 5 Ziffer 3 und 4 des Revidierten Lugano-Übereinkommens ("Revidiertes Lugano-Übereinkommen") vom 30. Oktober 2007 (SR 0.275.12) über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, welche für die Behandlung von Ansprüchen wegen unerlaubten, strafbaren Handlungen eine gerichtliche Zuständigkeit am Ort, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist und ggf. eine öffentliche Anklage erhoben wird, einen besonderen Gerichtsstand kennen. In diesem Zusammenhang präzisiert Artikel 7 dieses Übereinkommens, dass, wenn ein Gericht zur Entscheidung in Verfahren wegen einer Haftpflicht aufgrund der Verwendung des Schiffes zuständig ist, dieses Gericht am Gerichtsstand des Reeders oder ein anderes an seiner Stelle durch das Recht dieses Staates bestimmtes Gericht auch über Klagen auf Beschränkung dieser Haftung entscheidet.

Im Kanton Basel-Stadt (auf dessen Gebiet die Rheinstrecke zwischen der Landesgrenze und der Mündung der Birs kurz vor der Schleuse Birsfelden liegt) bestehen zum Recht der Haftungsbeschränkung gemäss CLNI/SSchG/SSchV keine einschlägigen Ausführungsbestimmungen. Insbesondere ist das Gesetz über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 8. Februar 1968 (Systematische Gesetzessammlung 955.200) nicht auf diese Frage anwendbar. Das in Basel für Verfahren in Haftungsbeschränkungssachen sachlich zuständige Gericht ist deshalb das Zivilgericht Basel-Stadt, welchem die subsidiäre Zuständigkeit zur Beurteilung von Zivilsachen zukommt, für die keine besondere Zuständigkeit besteht.<sup>28</sup>

Dabei kann dem Gesuch bereits auf der Basis eines einseitigen Antrags des gesuchstellenden Binnenreeders stattgegeben werden und kann von einer Anhörung der anderen beteiligten Personen, die bisher weder konkrete Ansprüche gestellt haben noch im Verfahren sich als Zivilparteien konstituiert haben, abgesehen werden, wenn die Voraussetzungen für eine beschränkte Haftung glaubhaft gemacht worden sind (Artikel 45 Absatz 2 SSchV). Gegen einen *ex parte* ergangenen

<sup>28</sup> Gestützt auf §9 Absatz 2 Ziffer 1 lt.c des baselstädtischen Einführungsgesetzes zur Schweizerischen Zivilprozessordnung vom 13. Oktober 2010 (Systematische Gesetzessammlung 221.100) können Gesuche betr. Haftungsbeschränkung vom sog. Einzelgericht im summarischen Verfahren behandelt werden.

Entscheid des zuständigen Gerichts in Sachen der Haftungsbeschränkung sieht die Seeschiffahrtsverordnung keinerlei Rechtsbehelfe oder Rechtsmittel vor.

### **3. Sachwalter**

Die Aufgaben des Sachwalters sind in Artikel 47 Absatz 1 SSchV beschrieben und bestehen im Wesentlichen aus der Erhaltung der Forderungen der anspruchsberechtigten Gläubiger in einem Kollokationsplan und der Verteilung der Mittel der Haftungsfonds an die zugelassenen Gläubiger, wenn dieser Kollokationsplan in Rechtskraft erwachsen ist. Gegen seine Verfügungen kann innert zehn Tagen seit Kenntnisnahme bei der Aufsichtsbehörde gemäss den Artikeln 17 ff des Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889 („SchKG“) Beschwerde geführt werden (Artikel 47 Absatz 2 SSchV). Die in Artikel 55 SSchV erwähnte Anfechtung des Kollokationsplans durch schriftliche Klage bleibt vorbehalten (vgl. infra Abschnitt III.5).

Gemäss den Bestimmungen des Artikels 46 SSchV geht die Initiative für alle weiteren Massnahmen, wie in einem Fall von Konkurseröffnung oder Nachlassstundung, auf den gerichtlich zu ernennenden Sachwalter über. Dieser teilt insbesondere allen Gläubigern, auf die sich das Verfahren erstreckt, den Beschluss über die Eröffnung des Verfahrens unter Angabe des Datums nach Massgabe von Artikel 48 Absatz 1 SSchV mit. Die Mitteilung oder die öffentliche Bekanntmachung des Sachwalters hat die im Artikel 48 Absatz 2 SSchV vorgeschriebenen Angaben zu enthalten. Auf Antrag des Reeders hat der Sachwalter in öffentlicher Bekanntmachung auch weitere dem Reeder nicht bekannte oder von ihm nicht genannte Gläubiger aufzufordern, ihre Forderungen, für die sie aus einem Haftungsfonds befriedigt werden sollen, innert Frist unter Einlegung der Beweismittel anzumelden.

### **4. Feststellung des Haftungsfonds**

Der Gläubiger, auf dessen Forderung sich das Verfahren erstreckt, kann binnen 60 Tagen seit Postaufgabe der Mitteilung des Sachwalters über die Eröffnung des Verfahrens oder seit der öffentlichen Bekanntmachung im Schweizerischen Handelsamtsblatt, wenn keine persönliche Mitteilung erfolgt ist, beim Richter auf Feststellung höherer als der vom Reeder errichteten Haftungsfonds klagen, widrigenfalls diese als anerkannt gelten.

Obsiegt der klagende Gläubiger, so fällt ihm der Mehrbetrag des Haftungsfonds bis zur Höhe seiner Forderung mit Einschluss seiner Prozesskosten zu. Ein übersteigender Betrag fällt an die übrigen Gläubiger. Haben mehrere Gläubiger gemeinsam geklagt, so erfolgt, vorbehaltlich gegenteiliger Abrede, die Verteilung des Prozessergebnisses im Verhältnis der angemeldeten Forderungen. Setzt der Richter einen höheren Haftungsfonds fest, so bestimmt er gleichzeitig die Art und Frist der Leistung.

### **5. Erhaltung und Kollokation der Forderungen**

Jeder Gläubiger, dessen Forderung beim Reeder dem Verfahren unterworfen wird, hat innert der von Artikel 49 SSchV vorgesehenen Frist von 60 Tagen dem Sachwalter zu erklären, ob er eine höhere Forderung geltend macht oder die vom Reeder angemeldete Forderung ganz oder teilweise zurückzieht (Artikel 52 Absatz 1 SSchV). Erfolgt innert dieser Frist keine schriftliche Erklärung des Gläubigers, so wird die Forderung in der vom Reeder angegebenen Höhe dem Verfahren unterworfen (Artikel 52 Absatz 2 SSchV). Die von den Gläubigern nach Artikel 48 Absatz 3 SSchV angemeldeten Forderungen sind dem gleichen Verfahren unterworfen wie die vom Reeder einbezogenen Forderungen, sofern der Reeder nicht innert 30 Tagen seit Mitteilung des Sachwalters Widerspruch erhebt. (Artikel 52 Absatz 3 SSchV). Ein Gläubiger, dessen Forderung dem Verfahren unterworfen wird, hat dadurch nicht auf die Geltendmachung der unbeschränkten Haftung wegen eines Verschuldens des Reeders verzichtet. (Artikel 52 Absatz 4 SSchV).

Im Kollokationsplan sind für jeden Haftungsfonds die Forderungen, die aus dem Fonds zu befriedigen sind, entsprechend dem Verfahren nach Artikel 52 SSchV aufzunehmen (Artikel 54 Absatz 1 SSchV). Die Kollokation erfolgt nach Massgabe der anwendbaren Bestimmungen der CLNI. Der Kollokationsplan wird beim Gericht während 60 Tage zur Einsicht aufgelegt. Der Sachwalter macht die Auflegung im Schweizerischen Handelsamtsblatt öffentlich bekannt und stellt jedem Gläubiger unter Hinweis auf das Datum der Auflegung eine Abschrift des Kollokationsplans zu (Artikel 54 Absatz 2 SSchV).

Will ein Gläubiger die Forderung oder die Teilnahmeberechtigung eines anderen Gläubigers bestreiten, so hat er binnen 60 Tagen gegen den anderen Gläubiger Klage einzureichen. Obsiegt der Kläger, so dient der Betrag, um welchen der Anteil des Beklagten an einem Haftungsfonds herabgesetzt wird, zur Befriedigung des Klägers bis zur vollen Deckung seiner Forderung mit Einschluss seiner Prozesskosten. Ein allfälliger Überschuss fällt an die übrigen Gläubiger. Haben mehrere Gläubiger gemeinsam geklagt, so findet Artikel 49 Absatz 2 Satz 2 SSchV entsprechende Anwendung. Klagt der Gläubiger auf Feststellung, dass die angefochtene Forderung der Haftungsbeschränkung nicht unterliege oder nicht auf dieselben Haftungsfonds anzuweisen sei, so kann der Reeder im Prozess intervenieren (Artikel 49 Absatz 3 SSchV). Das Urteil wirkt sich für und gegen den Reeder und für und gegen alle beteiligten Gläubiger aus (Artikel 49 Absatz 4 SSchV).

Hat ein Gläubiger die vom Reeder angemeldete Forderung ganz oder teilweise zurückgezogen, oder eine Klage eines anderen Gläubigers im Sinne von Artikel 55 Absatz 3 SSchV ohne Zustimmung des Reeders anerkannt, so erlaubt Artikel 56 Absatz 1 Satz 1 SSchV, dass der Reeder gegenüber jeder erneuten Geltendmachung des zurückgezogenen Betrages einwenden kann, dass die Forderung der beschränkten Haftung unterliege und im durchgeführten Verfahren hätte geltend gemacht werden müssen. Dringt der Reeder mit dieser Einwendung durch, so ist der Anspruch des Gläubigers verwirkt (Artikel 56 Absatz 1 Satz 2 SSchV). Forderungen, die der Reeder nicht in das Verfahren einbezogen hat, unterliegen der Haftungsbeschränkung nur insofern, als der Anspruch auf ein anderes Schadenereignis zurückgeführt werden kann, für welches ein besonderes Verfahren möglich ist (Artikel 56 Absatz 2 SSchV).

Artikel 57 SSchV behandelt schliesslich die Frage, inwieweit die Verrechnung mit Forderungen des Reeders möglich ist.

## **6. Abschluss des Verfahrens**

Nach der Verteilung des Haftungsfonds legt der Sachwalter dem Gericht einen Schlussbericht vor. Findet das Gericht, dass das Verfahren vollständig durchgeführt worden sei, so erklärt er dieses für geschlossen. (Artikel 61 Absatz 2 SSchV). Leistet der Reeder die beantragten oder gerichtlich festgesetzten Haftungsfonds und den Kostenvorschuss nicht fristgemäß, so stellt das Gericht das Verfahren ein. Der Sachwalter teilt die Einstellung den bereits vom Verfahren in Kenntnis gesetzten Gläubiger mit. Ein teilweise errichteter Haftungsfonds fällt nach Abzug der entstandenen Kosten an den Reeder zurück (Artikel 60 Absatz 2 SSchV). Jedoch bleibt nach Absatz 2 dieser Bestimmung die Geltendmachung der unbeschränkten Haftung vorbehalten, was in den Fällen, wo gemäss Artikel 4 CLNI ein die Beschränkung der Haftung ausschliessendes Verhalten vorliegt, von Bedeutung sein

kann.<sup>29</sup> Im übrigen stellt Artikel 60 Absatz 1 SSchV klar, dass mit der Auszahlung des dem Gläubiger zufallenden Anteils an den Haftungsfonds dessen Forderung untergegangen ist.

## 7. Internationales Recht

Artikel 62 SSchV regelt schliesslich, wie zu verfahren ist, wenn ein Reeder gleichzeitig in einem Verfahren in der Schweiz und in einem im Ausland für Forderungen belangt wird, die in der Schweiz der Haftungsbeschränkung unterliegen. Es wird bestimmt, dass in einem solchen Fall der Richter auf entsprechenden Antrag des Reeders die zur Durchsetzung der Haftungsbeschränkung geeigneten und einer gleichmässigen Befriedigung der Gläubiger dienenden Massnahmen und Vorkehren zu treffen hat. Der Richter kann insbesondere einen Haftungsfonds herabsetzen oder den Anteil eines Gläubigers an einem Haftungsfonds insoweit dem Reeder zuweisen, als die Forderung des Gläubigers im Ausland befriedigt wird.

## IV.

### Würdigung

In Ermangelung von Schadensfällen, die bislang einen Binnenreeder zu einer Haftungsbeschränkung veranlassen konnten, sind die soeben beschriebenen Regelungen zur Umsetzung der CLNI bisher noch nicht zur praktischen Anwendung gekommen, weshalb auch keine Entscheidungen von schweizerischen Gerichten Aufschluss über die bei der Anwendung der CLNI gemachten Erfahrungen geben können.

Die als in sich geschlossene und aus sich heraus zu interpretierende Ordnung des Verfahrens auf Haftungsbeschränkung hat sich deshalb noch nie in der praktischen Anwendung bewähren können. Es muss deshalb offen bleiben, ob die – im Vergleich zu ausländischen Modellordnungen – fehlenden Institutionen (wie z. B. die zahlreichen kontradiktorischen Verfahren vor dem zuständigen Richter und die sog. „renvoii procedure“ gemäss den einschlägigen Bestimmungen des niederländischen „Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering“) zu praktischen Schwierigkeiten führen könnten. Solche Schwierigkeiten könnten sich unter anderem auch daraus ergeben, dass in der Zwischenzeit die Schweizerische Zivilprozessordnung in Kraft getreten ist, aber eine Anpassung des Rechts des Verfahrens betr. Haftungsbeschränkung an die neuen Regeln des Zivilprozesses, bisher unterblieben ist und, wenn überhaupt, frühestens anlässlich der allfälligen Ratifikation der CLNI 2012 durch die Schweiz erfolgen könnte.

<sup>29</sup> Die Verordnung verweist an dieser Stelle auf die in Artikel 49 SSchG genannten internationalen Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen bzw. vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden. Diese Übereinkommen sind nicht auf die Binnenschifffahrt (wo nach dem Vorbehalt der Schweiz zu Artikel 18 (1) Bst. b CLNI für Schäden aus Gewässerverschmutzung die Haftungsbeschränkung ohnehin nicht Platz greift) anwendbar.

## 5. ÜBER DIE AUTOREN

### Dr. jur. Martin Fischer

Martin Fischer, geboren in Frankfurt, studierte Rechtswissenschaft mit den Schwerpunkten Rechtsgeschichte, Rechtstheorie und insbesondere Rechtsphilosophie an der Johann Wolfgang Goethe Universität in Frankfurt am Main und promovierte dort bei Professor Dr. Ernst Amadeus Wolff im Jahre 1992 mit einer strafrechtlich/rechtsphilosophischen Dissertation mit dem Titel „*Wille und Wirksamkeit*“. Er war Mitarbeiter an den Lehrstühlen Professor Dr. Ernst Amadeus Wolf und Professor Dr. Winfried Hassemer.

Seit 1991 ist er selbständiger Rechtsanwalt in Frankfurt am Main mit dem Tätigkeitsschwerpunkt internationales Schifffahrts- und Transportrecht einschließlich des Versicherungsrechtes. Neben der Mitgliedschaft in verschiedenen Schifffahrtsverbänden und transportrechtlichen Vereinigungen ist er Mitglied des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim e. V. sowie Vorsitzender der Juristischen Kommission der IVR, der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa..

Neben zahlreichen Aufsätzen und Monografien, erschienen bei der IVR, in der Schriftenreihe des Instituts für Binnenschifffahrtsrecht, in den Mannheimer rechtswissenschaftlichen Abhandlungen sowie in verschiedenen Fachzeitschriften, veröffentlicht und kommentiert er als juristischer Fachredakteur der Zeitschrift für Binnenschifffahrt (ZfB) regelmäßig schifffahrtsrechtliche Entscheidungen.

**Mr. Tim Roos**

Tim Roos, geboren 1963, studierte Rechtswissenschaft an der Erasmus Universität in Rotterdam.

Seit 1986 ist er praktizierender Rechtsanwalt in Rotterdam mit dem Tätigkeitsschwerpunkt internationales Binnenschiffahrts- und Transportrecht einschließlich Versicherungsrecht. Neben der Mitgliedschaft in verschiedenen Schiffahrtsverbänden und transportrechtlichen Vereinigungen ist er Vorstandsmitglied der niederländischen „Vereniging voor Vervoerrecht“ und Mitglied der Juristischen Kommission der IVR, der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa. Er war Mitglied verschiedener Kommissionen, die den niederländischen Minister bezüglich der Einführung der CMNI und CLNI beraten haben.

Er ist seit 2014 Redaktionsmitglied der niederländischen Rechtsprechungszeitschrift „Schip & Schade“, in der er die schiffahrts- und haftungsrechtlichen Urteile kommentiert.

**Dr. iur. Thomas Burckhardt LL.M.**

Thomas Burckhardt, geboren in Basel, studierte Jurisprudenz mit den Schwerpunkten Privatrecht, Handelsrecht und Internationales Recht an den Universitäten Basel und München sowie an der Harvard Law School. Er promovierte in Basel mit einer in 1978 vorgelegten Dissertation über ein Thema der privaten Schiedsgerichtbarkeit.

Nach seiner Tätigkeit in einer grossen international ausgerichteten Anwaltskanzlei in Zürich praktiziert Thomas Burckhardt seit 1984 als selbständiger Rechtsanwalt in Basel mit den Tätigkeitsschwerpunkten Handels- und Gesellschaftsrecht einschliesslich des Schiffahrts- und Transportrechts sowie der Schiedsgerichtbarkeit. Neben seiner Mitgliedschaft in verschiedenen juristischen Vereinigungen ist er Vizepräsident der Schweizerischen Vereinigung für Seerecht, ‚Membre titulaire‘ des Comité Maritime International und Mitglied der Juristischen Kommission der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters. Von 1996 bis 2004 präsierte er die Schweizerische Vereinigung für Luft- und Raumrecht.

Zwischen 1988 und 2006 gehörte Thomas Burckhardt ausserdem dem Appellationsgericht Basel-Stadt als Ersatzrichter an.