

Das niederländische Haftungsbeschränkungsverfahren für Binnenschiffe

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 seine eigenen prozessualen Regelungen entwerfen. In den Niederlanden ist die prozessuale Regelung im Gesetzbuch der zivilen Prozessordnung (Rv) aufgenommen.¹ 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 oder unmittelbare Wirkung.² Dies bedeutet, dass der Richter die materiellen Bestimmungen in der CLNI direkt anwenden und autonom, entsprechend dem Zweck und der Bedeutung des Übereinkommens, interpretieren muss.³ Die materiellen Bestimmungen sind zwar auch in das niederländische Bürgerliche Gesetzbuch übernommen worden⁴, aber das ändert nichts an der Pflicht des Richters, die Bestimmungen des Übereinkommens direkt anzuwenden und autonom auszulegen.

In diesem Vortrag werde ich anhand eines Beispielfalls versuchen zu demonstrieren, wie:

- die heutige CLNI 1988 in der niederländischen Praxis angewendet wird,
- wie das Verteilungsverfahren in den Niederlanden geregelt ist,
- welche Änderungen die neue, modernisierte CLNI 2012 bringen wird.

Beispielfall

Ein deutsches Motortankschiff ist mit einer Ladung Gasöl unterwegs von Rotterdam nach Köln. Während der Reise schläft dessen Schiffsführer und Eigner ein, wodurch das Schiff auf der Oude Maas (in den Niederlanden) in Kollision mit einem ungarischen Containermotorschiff gerät. Dieses Schiff ist beladen mit Containern mit Gefahrgütern. Die Gefahrgüter müssen in Rotterdam gelöscht werden. Beide Schiffe verlieren Ladung, wodurch Oberflächenwasser verschmutzt wird. Ein Matrose des ungarischen Schiffes wird verletzt. Das ungarische Schiff sinkt und wird von der Behörde unter das niederländische Wrackbeseitigungsgesetz gestellt.

Das Schiff hat aber keinen Totalschaden, sondern könnte nach Reparatur wieder betriebsmäßig genutzt werden.

Die folgende Schäden sind entstanden:

- Beseitigungskosten des ungarischen Schiffes und dessen (gefährlicher) Ladung;
- Beseitigungskosten der Wasserverschmutzung;
- Schaden an beiden Schiffen;
- Schaden an den Ladungen der beiden Schiffe;
- Personenschaden des Matrosen vom ungarischen Schiff.

¹ In den Artikeln 642a bis einschließlich 642z des niederländischen Gesetzbuch der Zivilprozessordnung (Rv);

² Handelingen Eerste Kamer, 29. Oktober 1996, 5-117, 118, Gesetzesvorlage Einfügung der Titel 7 und 12 in Buch u BW (24061);

³ Art. 31 Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge;

⁴ In den Artikeln 8:1060 bis einschließlich 1066 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs (BW);

Sowohl der deutsche Reisebefrachter des deutschen Schiffes als der ungarische Zeitbefrachter des ungarischen Schiffes werden von ihren Auftraggebern für die Ladungsschäden haftbar gemacht.

Der ungarische Eigner wird für die von seiner gefährlichen Ladung verursachte Wasserverschmutzung haftbar gemacht.

Der deutsche Eigner wird ebenfalls für die von seiner Ladung Gasöl verursachten Wasserverschmutzung haftbar gemacht. Die Behörde verbietet seinem Schiff die Reise fortzusetzen, bis eine Garantie zur Zahlung der Beseitigungskosten geleistet worden ist.

Die Interessenten vom ungarischen Schiff beschlagnahmen das deutsche Schiff zur Sicherheit für die Deckung ihrer Schäden.

Alle Beteiligten – Eigner und Befrachter – fragen sich, ob und wenn ja, auf welche Weise sie ihre Haftung in den Niederlanden beschränken und die Freigabe ihrer Schiffe erreichen können.

Es stellen sich also folgende Fragen:

1. Gibt es ein Recht auf Haftungsbeschränkung? Welches Recht ist anwendbar?
2. Wie kann das Recht auf Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden?
3. Welche Haftungshöchstbeträge sind anwendbar? Welche Fonds sollten errichtet werden?
4. Welches Gericht ist zuständig?
5. Wie sind das Beschränkungsverfahren und das Verteilungsverfahren organisiert?
6. Auf welche Weise kann die Aufhebung der Beschlagnahmen und/oder Freigabe der Schiffe erreicht werden?

Frage 1: Gibt es ein 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.

Nun denn, 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. Die niederländische Rechtsprechung tendiert dazu, den Begriff "Befrachter" (Charterer) weit auszulegen. Darunter fielen nicht nur der Zeit- und Reisebefrachter, sondern auch der Teilbefrachter (Slotcharterer). Entscheidend sei, ob das Schiff dem Befrachter zur Verfügung gestellt werde.⁵

⁵ Gerechtshof Den Haag, den 30. Dezember 2008, S&S 2009/53 (Jsseldelta); Rechtbank Rotterdam, den 22. September 2010, S&S 2011/22 (Margreta); Gerechtshof Den Haag 28. April 2011, LJN: BQ3019; Gerechtshof Den Haag, 30. August 2011, S&S 2012, 61 (Calypso; Confidence); siehe auch: QBD Admlty Ct, 5. November, 9. Dezember 2008, LLR 2009, Vol 1, 246;

Laut der CLNI 1988, wie sie von den niederländischen Richtern ausgelegt und angewendet wird, werden darum nicht nur die Eigner der beiden Schiffe ihre Haftbarkeit für die etwaigen Schäden beschränken können, sondern werden auch deren Befrachter dieses bezüglich der Ladungsschäden tun können.

Bemerkung:

Fraglich ist, ob der Befrachter diese Möglichkeit auch in der modernisierten CLNI 2012 haben wird. In Artikel 1 Abs. 2 CLNI 2012 hat sich die Definition des Schiffseigners nämlich geändert. Unter "Schiffseigner" wird zukünftig verstanden: der Eigner, der Mieter oder Charterer, *dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird*, sowie den Ausrüster eines Schiffes. Es hat den Anschein, dass mit der neuen Zusatzbestimmung „*dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird*“, eine Beschränkung des Chartererbegriffs beabsichtigt wird. Damit würde dann der Kreis der Personen, die sich als Befrachter qualifizieren, unter der Wirkung der neuen CLNI 2012 eingeschränkt werden.

Frage 2: Auf welcher Weise kann das Recht auf Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden?

Was müssen die Eigner der beiden Schiffe jetzt tun, um ihre Haftung zu beschränken?

Nach dem Prinzip der CLNI kann der Schiffseigentümer seine Haftbarkeit auf im Übereinkommen spezifizierten Haftungshöchstbeträge beschränken. Die CLNI (Art. 10 CLNI 1988; Art. 11 CLNI 2012) bietet dem Haftpflichtigen zwei Möglichkeiten die Beschränkung seiner Haftung geltend zu machen:

- (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).

Die Eigner der beiden Schiffe und/oder deren Befrachter werden deshalb einen oder mehrere Haftungsfonds errichten müssen. Wie das praktisch ausgeführt werden muss, wird in der CLNI nicht beschrieben, sondern den Vertragstaten überlassen. Dazu später mehr.

Frage 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.

CLNI 1988

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.

CLNI 2012

In der neuen CLNI 2012 werden die Haftungshöchstbeträge für Personen- und Sachschäden (Personenfonds und Sachfonds) verdoppelt. Der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche von Reisenden (Passagiersfonds) wird erhöht auf 100.000 (statt 60.000) SDR je Fahrgast mit als Mindestbetrag SDR 2 Millionen und ohne Höchstbetrag (Art. 8 CLNI 2012). Schließlich kennt die neue CLNI neue Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden verursacht von Gefahrgütern (Art. 7 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 Eigner eines Binnenschiffes seine Haftbarkeit für derartige Forderungen durch Bildung eines Sachfonds beschränken kann.⁶ 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 (Art. 1 Abs. 1 litt. b KB, 29. November 1996, Stb. 587; hiernach: KB) 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

⁶ Anders im Seerecht; das Londoner Übereinkommen 1976 bietet den Vertragsstaaten auch die Möglichkeit einen Vorbehalt für die sogenannten Wrackbeseitigungskosten zu machen; die Niederlande haben diese Möglichkeit wohl genutzt und in ihrem nationalen Gesetz bestimmt, dass der Eigner eines Seeschiffs seine Haftbarkeit für derartige Kosten nur durch Errichtung eines sogenannten Wrackfonds beschränken kann (Art. 8:755 Abs. 1 litt. c BW). Die Niederlande haben denselben Vorbehalt nicht im Rahmen der CLNI für Binnenschiffe gemacht, weil dafür schon ein Wasserverunreinigungsfonds ins Leben gerufen wurde (siehe weiter unten) und man vermeiden wollte, dass eine zu große Anzahl von Beschränkungsfonds entsteht (Cleton, de beperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, 1990, Seite 106).

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 (Art. 3 KB). 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.

Benötigte Fonds im Beispielsfall

CLNI 1988

Dies alles bedeutet, dass in unserem Beispiel der Eigner des deutschen Schiffes, wenn er das Recht auf Beschränkung seiner Haftung anwenden will, unter den jetzigen Regelungen (CLNI 1988 und dem jetzigen niederländischen Gesetz) die folgenden Fonds errichten muss:

- ein Personenfonds für den Personenschaden des Matrosen vom ungarischen Schiff;
- ein Sachfonds bezüglich der Sachschäden (Schaden am ungarischen Schiff, Ladungsschäden der beiden Schiffe; Beseitigungskosten des gesunkenen ungarischen Schiffes);
- ein Wasserverunreinigungsfonds bezüglich Kosten und Schadensersatz, verschuldet wegen Wasserverunreinigung; dieser Fonds beläuft sich auf den Betrag des Personenfonds;

Der Eigner des ungarischen Schiffs muss einen Sachfonds und einen Wasserverunreinigungsfonds errichten. Da die von diesem Schiff beförderten Gefahrgüter aber auch Schäden verursacht haben, werden die Beträge dieser Fonds verdoppelt (Gefahrgutfonds).

Aufgrund von Artikel 3, litt. d, CLNI 1988/2012 ist das Übereinkommen nicht anzuwenden auf Ansprüche von Personal des Schiffseigentümers, wenn der Schiffseigentümer nach dem Recht, das für den Arbeitsvertrag zwischen ihm und diesem Personal gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken kann. Es ist deshalb nur dann zweckmäßig für den ungarischen Eigner, um in Hinblick auf den Personenschaden seines Matrosen einen Personenfonds zu

errichten, wenn das auf den Arbeitsvertrag anwendbare Recht eine Haftungsbeschränkung nicht verbietet.

CLNI 2012

Unter der neuen Regelung (CLNI 2012) muss der Eigner des deutschen Schiffes dieselben, aber erhöhten Fonds errichten, während der Eigner des ungarischen Schiffes nebst den Sach- und Wasserverunreinigungsfonds auch noch einen separaten Gefahrgutfonds und vielleicht auch – abhängig von einem zukünftigen Vorbehalt - einen Wrackbeseitigungsfonds errichten muss.

Frage 4: Welches Gericht ist zuständig? (Art. 7 Brüssel I)

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.

In unserem Beispielfall hat die Kollision in Rotterdam stattgefunden. Also könnten die Gläubiger ihre Forderungen gegen die beiden Schiffseigner beim zuständigen niederländischen Gericht einreichen. Daraus ergibt sich auch die Zuständigkeit des niederländischen Richters bezüglich des Haftungsbeschränkungsverfahrens.

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 (Art. 642a Abs. 3 Rv). 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; Art. 642a Abs. 2 Rv).

Somit könnte aufgrund dieser Bestimmungen jeder der beiden Schiffseigentümer beim Gericht Rotterdam einen Antrag auf Beschränkung seiner Haftbarkeit stellen. Damit brauchen sie nicht zu warten, bis bei diesem Gericht oder einem anderen niederländischen Gericht gegen sie 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 sie eingeleitet werden könnte. Übrigens gelten Beschlagnahmen als eingeleitete gerichtliche Verfahren im Sinne von Artikel 12 ("legal proceedings" in der englischen Fassung).

Frage 5: Wie ist das niederländische Beschränkungsverfahren organisiert; gerichtliche Behandlung des Antrags

Das niederländische Haftungsbeschränkungsverfahren kann in drei Phasen oder Stadien unterschieden werden:

1. die Anfangsphase, in der die Fonds errichtet werden (Art. 642a Rv bis 642f Rv),
2. die Prüfungsphase, in der die eingereichten Forderungen geprüft und schließlich festgestellt werden; in dieser Phase kann auch das Recht auf die Beschränkung der Haftung des Schuldners geprüft werden (Art. 642g bis einschließlich 642r Rv),
3. die Verteilungsphase, in der die Fonds im Verhältnis zu den festgestellten Forderungen verteilt werden (Art. 642s bis einschließlich 642z Rv).

1. Phase, Anfangsphase

Nachdem ein Antrag auf Haftungsbeschränkung eingereicht worden ist, wird das Gericht einen Termin für die mündliche Verhandlung bestimmen und für den Aufruf der eventuellen Gläubiger sorgen (Art. 642a Abs. 4 Rv). 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).

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.

Befrachter

In unserem Beispielfall haben wir auch noch den deutschen Reisebefrachter und den ungarischen Zeitbefrachter, die beide von ihren Auftraggebern, den Ladungsinteressenten, haftbar gemacht worden sind. Diese Befrachter möchten auch gerne ihre Haftung beschränken und vorzugsweise ohne dass sie selber in einen Fonds einzuzahlen brauchen. Wäre das möglich?

Wir haben schon gesehen, dass in der heutigen niederländischen Rechtsprechung die Befrachter sich auch 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 oder dessen Versicherer errichtet worden ist, als von allen zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen, errichtet. Dies bedeutet, dass die von den Schiffseignern errichteten Fonds im Prinzip auch die Haftbarkeit der Befrachter 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 Befrachter müssen deshalb auch ihre Forderungen an den Fonds einreichen können. Die Fonds schützen die Befrachter 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 aber wie dieses prozessual weiter abgewickelt werden müsste. Müssen die Befrachter 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 jeder der beiden Befrachter also einen Antrag stellen, in dem sie das Gericht bitten, festzustellen, dass ihre Haftbarkeit auf den bereits für die von ihnen befrachteten Schiffe gestellten Fonds beschränkt worden ist. Das Gericht wird diesem Antrag stattgeben. Damit werden dann selbstständige Beschränkungsverfahren auf Basis derselben Fonds als für die Schiffe gestellt anfangen. Die Gläubiger der Befrachter werden dann Ihre Forderungen auch beim Sachwalter dieser Fonds einreichen können.

Bemerkung bezüglich der Zuständigkeit:

Obwohl diese Praxis gut funktioniert, kann man sich fragen, aus welchem Grund das Rotterdamer Gericht in unserem Beispielfall zuständig sei, auf Anträge der ausländischen Befrachter zur Feststellung der Beschränkung ihrer Haftung zu entscheiden.

Art. 7 Brüssel I bietet dem Gericht diese Zuständigkeit nur, soweit es auch gemäß den Bestimmungen der Verordnung zuständig ist, über Klagen gegen die Befrachter zu entscheiden. Die Hauptregel von Brüssel I ist (Art. 2 Abs. 1), dass das Gericht des Wohnsitzes des Beklagten zuständig ist. Aufgrund dieser Regel wäre das Gericht in Rotterdam also nicht zuständig. Der besondere Zuständigkeitsgrund von Art. 5 Abs. 3 (Unfallstelle) gilt nur für Forderungen aus unerlaubter Handlung, aber nicht für vertragliche (auf einen Beförderungsvertrag gegründete) Ansprüche wie die der Auftraggeber der Befrachter. Aufgrund von Art. 5 Abs. 1 litt. a ist für vertragliche Ansprüche auch das Gericht des Orts, an dem die vertragliche Verpflichtung erfüllt worden ist oder zu erfüllen wäre (das sogenannte Erfüllungsort) zuständig. Dieses könnte dann Zuständigkeit für Forderungen gegen den ungarischen Befrachter bieten, denn die Ladung des ungarischen, gesunkenen Schiffes hätte in Rotterdam entladen werden müssen. Dies gälte aber nicht, wenn im Frachtvertrag zwischen dem Befrachter und seinem Auftraggeber ein ausländischer Gerichtstand vereinbart worden wäre. Was den deutschen Befrachter betrifft, gilt, dass es in den Niederlanden keinen Erfüllungsort gibt, denn die Ladung war für Köln bestimmt.

Also besteht die Möglichkeit, dass das Gericht in Rotterdam nicht zuständig wäre, über Anträge zur Feststellung der Beschränkung der Haftung der Befrachter zu entscheiden. Dieses würde erhebliche Schwierigkeiten verursachen und die weitere Verteilung der Fonds komplizieren. Zwar gälte aufgrund von Art. 11 Abs. 3 CLNI 1988 (Art. 12 Abs. 3 Art. 2012), dass die Fonds auch für die Befrachter gestellt worden sind (also zur Beschränkung derer Haftung), aber infolge Art. 14 CLNI 1988 (Art. 15 CLNI 2012) schützen die Fonds die Befrachter nur gegen Ansprüche und Beschlagmaßnahmen ihrer Gläubiger, wenn diese Gläubiger ihre Ansprüche tatsächlich vor dem Gericht, das die Fonds verwaltet, geltend machen können. Diese Voraussetzung könnte nicht erfüllt werden, wenn der Fondsrichter nicht zuständig wäre, über die Haftungsbeschränkungsanträge der Befrachter zu entscheiden. Das Prinzip der CLNI, dass ein errichteter Fonds die Haftbarkeit aller zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörenden Personen beschränkt und unter allen Gläubigern verteilt werden sollte, geriete dann ins Gedränge.

Dieses Dilemma lässt sich möglicherweise durch eine weite Auslegung von Art. 7 Brüssel I lösen, in dem Sinne, dass die Zuständigkeit um über eine Klage gegen eine zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehörende Person zu entscheiden, auch die Zuständigkeit über Anträge zur Haftungsbeschränkung von anderen zu demselben Kreis gehörenden Personen zu entscheiden, fundiert.

Eine andere Lösung wäre, anzunehmen, dass das Gericht, das einen Fonds verwaltet, zuständig ist:

- zu beurteilen, ob andere Haftpflichtige bezüglich dieses Fonds zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gehört, sowie
- diesen Fonds unter den Gesamtgläubiger zu verteilen.

Frage 6: Aufhebung der Beschlagnahmen, Freigabe der Schiffe

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 niederländischem Gericht, wie bereits erwähnt, direkt anzuwenden, aber trotzdem bestimmt das nationale Gesetz – zu allem Überfluss – dass das Gericht auf Bitte der Beschränkungsberechtigten die Aufhebung von Beschlagnahmen und Rückgabe von geleisteten Sicherheiten anordnet (Art. 642e Abs. 4 Rv).

Das Gericht gibt also eine Erklärung ab, dass die Beträge in die Fonds eingezahlt worden sind. Aufgrund dessen bittet der deutsche Eigner das Gericht, anzuordnen, dass die Beschlagnahmung seines Schiffes aufgehoben wird und die Behörde das Fahrverbot aufheben soll. Das Gericht gibt dieser Bitte statt.

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 Regelung einen höheren Rang und außerdem direkte Wirkung hat. Das Gericht muss somit die Aufhebung der Beschlagnahmung und Freigabe des Schiffes anordnen.

Damit ist das deutsche Schiff wieder frei und können die Ansprüche der Gläubiger nicht mehr darauf geltend gemacht werden. Die erstellten Fonds sind als Unterpfand anstelle des Schiffes getreten.

Das Wrack des ungarischen Schiffes wurde nicht mit Arresten belegt, aber es wurde unter das Wrackbeseitigungsgesetz gestellt. Da die Niederlande hinsichtlich der CLNI 1988 keinen Vorbehalt zur Wrackbeseitigung gemacht haben (Art. 2 Absatz 1 unter d und e CLNI 1988), wird das Gericht auch verpflichtet sein, die Freigabe des Wracks anzuordnen, wenn der ungarische Eigner darum bitten sollte.

2. Phase, Prüfungsphase, 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 (642I 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. 642I Absatz 3 Rv).

Der Sachwalter erstellt Verzeichnisse der eingereichten Schuldforderungen (642I Absatz 5 Rv) und hinterlegt sie beim Gericht (Art. 642I 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.

In unserem Fall ergibt das Einschlafen des deutschen Schiffsführer-Eigners zwar eine persönliche Schuld, aber kein absichtliches Handeln. Bleibt die Frage, ob dieses Einschlafen als "bewusste Leichtfertigkeit" qualifiziert werden könnte.

Laut der festen Rechtsprechung des niederländischen Obersten Gerichtes (Hoge Raad) ist davon erst die Rede, wenn der Haftpflichtige die an seine Handlung verbundenen Gefahren kannte und sich davon bewusst war, dass die Möglichkeit, dass die Gefahren eintreten würden, erheblich größer war, als die Möglichkeit, dass diese nicht eintreten würden, sich aber dennoch nicht von seiner Handlung zurückhalten ließ.⁷

Es kann sich die Situation ergeben, dass es mehrere Gläubiger gibt, von denen nur einer das Recht der Schuldner auf Haftungsbeschränkung bestreitet. Der Richter wird dann nur diese zwei Parteien an das Gericht verweisen, kann.. Falls das Gericht dann entscheidet, dass der Schuldner in der Tat seine Haftung nicht beschränken kann, gilt dies nur gegenüber dem Gläubiger, der das Recht auf Beschränkung bestritten hat, jedoch nicht gegenüber den anderen Gläubigern, die dieses Recht schon anerkannt hatten. Der Schuldner haftet dann nur diesem einen Gläubiger gegenüber unbeschränkt.

Haben aber alle Gläubiger Widerspruch gegen das Recht auf die Haftungsbeschränkung erhoben und wird diesem Widerspruch im Prüfungsverfahren vom Gericht stattgegeben, dann haftet der Schuldner allen Gläubigern gegenüber unbeschränkt. In diesem Fall verfallt die für den Fonds geleistete Sicherheit, oder muss der Fondsbetrag an denjenigen, der diesen Betrag eingezahlt hat, zurückerstattet werden, jedoch nicht eher als einen Monat, nachdem das Urteil, in dem entschieden worden ist, dass der Schuldner seine Haftung nicht beschränken kann, unwiderruflich geworden ist und der Sachwalter den Gläubigern mitgeteilt hat, an welchem Tag den Betrag zurückgezahlt werden wird (Art. 642s Rv). Die Gläubiger werden also die Möglichkeit haben, den Fondsbetrag zu beschlagnahmen, wobei übrigens unsicher ist, ob eine Beschlagnahme zulasten des Schuldners standhalten würde, wenn den Betrag nicht von ihm selber, sondern von zum Beispiel seinem Versicherer eingezahlt worden ist.

⁷ Hoge Raad (HR), 4. Februar 2000, LJN AA4731, NJ 2000/429; (Solon); HR 5. Januar 2001, LJN AA9308, NJ 2001/391 en AA9309, NJ 2001/392 en HR 29. Mai 2009, LJN BH4041, NJ 2009/245 und HR 10. August 2012, LJN BW6747 S&S 2012/120;

Wie bereits erwähnt, wird das Recht auf die Haftungsbeschränkung fast nie widersprochen. 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) In unserem Beispiel werden wahrscheinlich eines oder mehrere Prüfungsverfahren nötig sein um festzustellen, wie hoch die Forderungen der diversen Parteien auf die beiden Schiffe sind.

In unserem Beispiel ist klar, dass nur das deutsche Schiff Schuld an der Kollision hat, sodass kein Prüfungsverfahren zur Feststellung der Schuldverteilung nötig ist.

Bei den meisten Kollisionen wird das jedoch der Fall sein. Wenn in einem Fall wie dem unsrigen 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, Recht auf Beschränkung) beantwortet werden müssen.

3. Phase, Verteilung der Fonds

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.

Die Niederlande haben die von Art. 6. Abs. 2 CLNI 1988 gebotene Möglichkeit in ihrem nationalen Gesetz zu bestimmen dass Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken usw. nicht genutzt.

Tim Roos

Capelle a/d IJssel, den 3. Februar 2013