

Unter der Rubrik der »**Mannheimer Beiträge**« erscheinen Aufsätze, die aus der Tätigkeit des **Instituts für Transport- und Verkehrsrecht an der Universität Mannheim** hervorgegangen sind. Dabei handelt es sich zum einen um Veröffentlichungen der regelmäßig stattfindenden Abendvorträge des Instituts zu aktuellen Themen des Transport- und Binnenschiffrechts, zum anderen um sonstige ausgewählte Veröffentlichungen. Die nachstehend wiedergegebenen Vorträge haben Herr Dr. Martin Fischer am 21. 1. 2013 an der Universität Mannheim im Rahmen der regelmäßig in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffrechts (GBM) veranstalteten Vortragsreihe und Herr Prof. Dr. Patrick Schmidt, Direktor des Mannheimer Transportrechtsinstituts, am 20. 9. 2013 anlässlich des 32. TID-Praktikerseminars in Salzburg/Österreich gehalten.



## Die Haftungsbeschränkung zwischen CMNI und CLNI und die praktische Bedeutung der IVTB sowie des Bratislavaer Abkommen (BA)

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer, Frankfurt a. M.

Wir sind Europa mit der Rechtsvereinheitlichung des BinSchR in den letzten Jahrzehnten erheblich weitergekommen. Die zwei wohl entscheidenden Meilensteine der Rechtsvereinheitlichung waren dabei ohne Zweifel das CLNI und das CMNI.

Während das CLNI das Haftungsrisiko beim Betrieb eines Binnenschiffes europaweit einheitlich auf bestimmte Höchstsummenbeträge begrenzt, die von Größe und Motorisierung des Schiffes abhängig sind, hat das CMNI unter anderem zu einheitlichen Haftungsgrundlagen und Haftungsgrenzen für die Haftung des Frachtführers eines internationalen Binnenschifftransportes gegenüber seinen Vertragspartnern geführt<sup>1</sup>.

Aber auch hinsichtlich der allgemeinen Transportbedingungen, die in der Binnenschiffahrt fast immer in einem Vertragsabschluss enthalten sind, ist die Vereinheitlichung in Europa sehr viel weiter gekommen. Die internationalen Verlade- und Transportbedingungen des VBW und der IVR haben eine sehr hohe praktische Akzeptanz gefunden und die zahllosen unterschiedlichen nationalen, ja sogar reedereieigenen Bedingungswerke in ihrer Bedeutung weitgehend verdrängt<sup>2</sup>. Insbesondere im Donaauraum hat das Bratislavaer Abkommen (BA) schon historisch weite Verbreitung und regelt ebenso neben Haftungsgrundlagen und Haftungshöhe materiellrechtliche Fragen.

Insbesondere bei Havarien, die Schäden an der transportierten Ladung im Schiff verursachen, kann es zu einer Konkurrenz der unterschiedlichen schiffahrtsrechtlichen Haftungsregime kommen.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Haftungsgrundlagen und die Systeme der Haftungsbeschränkung skizziert und die praktischen Auswirkungen dieser Konkurrenz für die Geschädigten und die haftenden Personen anhand dreier Beispielfälle dargelegt. Im Abschluss soll dargestellt werden, in welchen Fällen die Haftungsbeschränkung durchbrochen wird und welche Möglichkeiten der vertraglichen Gestaltung durch Vereinbarung bestimmter Allgemeiner Bedingungen besteht.

Soweit im Folgenden Ausführungen zur Haftungsgrundlage und Haftungsbeschränkung nach nationalem Recht gemacht werden, beziehen sich diese ausschließlich auf das deutsche Recht, insbesondere auf die §§ 407 ff. HGB, also das deutsche Frachtrecht. Soweit nach anderen nationalen Rechten in Europa abweichende Vorschriften gelten, kann dies im Rahmen des vorliegenden Beitrages leider nicht ausgeführt werden.

### 1. Haftungsgrundlagen

In wohl allen europäischen Rechtssystemen konkurrieren bei Schäden im Zusammenhang mit Binnenschifftransporten deliktische und vertragliche Ansprüche.

Werden Güter, die im Schiff transportiert werden, beschädigt, führt dies zunächst grundsätzlich zu deliktischen Ansprüchen des Geschädigten gegen den Schädiger. Da der Transport von Gütern in der Regel auf der Grundlage eines Transportvertrages erfolgt, stehen neben diesen deliktischen Ansprüchen grundsätzlich auch vertragliche Ansprüche des geschädigten Absenders gegen den Frachtführer; in vielen Rechtssystemen<sup>3</sup> (wie auch im CMNI<sup>4</sup>) gibt es einen Direktanspruch des geschädigten Absenders gegen den ausführenden Frachtführer als quasi vertraglichen Anspruch auch dann, wenn keine unmittelbare Vertragsbeziehung zwischen dem transportierenden Schiffseigner oder Ausrüster und dem Geschädigten besteht.

Das CLNI enthält selbst keine Bestimmungen über die Haftungsgrundlage, sondern ausschließlich Bestimmungen über die Haftungsbeschränkung. Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, gibt es im (jedenfalls deutschen nationalen, aber wohl auch im) europäischen Deliktsrecht lediglich eine Verschuldenshaftung und keine Gefährdungshaftung, sodass im Falle einer Schädigung ein konkretes Verschulden des Schädigers durch den Geschädigten nachgewiesen werden muss.

Das Vertragsrecht, also das Transport- oder Frachtrecht, wird nach CMNI (und nach dem meisten nationalen Rechten) beherrscht von einer Obhutshaftung für Güterschäden. Zum Ausgleich für diese strenge, verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers sieht das Frachtrecht Haftungsgrenzen sowie diverse Haftungsausschlüsse zum Beispiel für Folgeschäden oder nautisches Verschulden vor. Letzterer, der wichtige Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gilt teilweise kraft nationalen Rechtes, zum Beispiel in den Nie-

1 Allerdings enthält das CMNI über die Vereinheitlichung des Haftungsrechtes hinaus eine Vielzahl materiellrechtlicher Regelungen. Im Unterschied zum CLNI geht also die Bedeutung des CMNI weit über die Frage der Haftungsbegrenzung hinaus.

2 Siehe dazu Jörg Frank, Die Ausgestaltung des Frachtrechts durch Vertragsbedingung in der Rheinschiffahrt, Mannheimer Beiträge zum Binnenschiffrecht, Band 6, Duisburg 1999.

3 Z. B. § 437 I, III HGB.

4 Artikel 4 (5).

derlanden, oder aufgrund einer wirksamen Vereinbarung im Vertragsverhältnis. Trotz lebhafter Diskussion der Vertragsstaaten des CMNI während der Vertragsverhandlungen ist es im CMNI nicht zur materiellrechtlichen Verankerung eines Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden gekommen; das CMNI lässt aber diese Möglichkeit für nationale Rechte und Vertragsvereinbarungen ausdrücklich offen<sup>5</sup>.

Während das Deliktsrecht kraft Gesetzes zwischen Eigentümer und Schädiger gilt<sup>6</sup>, gilt das Vertragsrecht zwischen Absender und Frachtführer<sup>7</sup>, in der Regel erweitert mit einem Direktanspruch gegen den ausführenden Frachtführer.

## 2. Systeme der Haftungsbeschränkung

Hier sind zunächst zu unterscheiden die Systeme der Haftungsbeschränkung kraft Gesetzes einerseits und kraft vertraglicher Vereinbarung andererseits, vertragliche Vereinbarungen können individualvertraglich getroffen werden oder in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Sowohl das CLNI als auch das CMNI sind gesetzliche Haftungsbegrenzungen, sodass sie unabhängig von vertraglichen Vereinbarungen für die Haftung des Schiffseigners einerseits und die Haftung im Rahmen des Frachtvertrages andererseits gelten. Das CMNI wird nach deutschem Recht insbesondere durch das HGB ergänzt.

Die wichtigsten vertraglichen Vereinbarungen sind neben den individualvertraglichen Vertragsbestimmungen die internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB), entwickelt vom Rechtsausschuss VBW und der juristischen Kommission IVR unter maßgeblicher Mitwirkung des Herrn Kollegen Dr. Koriath aus Duisburg. Die IVTB sind im Internet in der jeweils neuesten Fassung auf der Homepage der IVR sowie des VBW abrufbar.

Das BA ist ein privatrechtliches Abkommen, das zwischen den ehemaligen Staatsreedereien der Donauanliegenderstaaten geschlossen wurde und letztmalig am 1. Januar 2004 durch die inzwischen überwiegend in private Hand übergegangenen Reedereien erneuert wurde.

Das CLNI ist ein absolutes System der Haftungsbeschränkung, es enthält eine absolute Höchstsumme für die Gesamthaftung des Schiffseigners, die dieser durch Einrede oder Errichtung eines Fonds in Wirkung setzen kann.

CMNI (HGB) und BA enthalten eine Kombination aus relativer und absoluter Haftungsbeschränkung, gehaftet wird hier grundsätzlich nur bis zum Wert des beschädigten Gutes, also relativ, allerdings absolut beschränkt auf einen Haftungshöchstbetrag. Die IVTB bestimmen selbst keine Werthaftung, sondern verweisen grundsätzlich auf nationales Recht, enthalten aber hilfsweise eine absolute Beschränkung.

Die Bezugsgröße für die Haftungsbeschränkung nach CLNI ist die Größe und Motorisierung des Schiffes.

Die Bezugsgröße für die Haftungsbeschränkung nach den frachtvertraglichen Regelwerken dagegen ist an erster Stelle der Wert des transportierten Gutes; erst in zweiter Instanz wird diese grundsätzliche Haftungsbeschränkung ergänzt durch Haftungshöchstbeträge. Es handelt sich also hierbei um eine beschränkte Werthaftung. Trotz einer gewissen Vereinheitlichung unterscheiden sich die Bezugsgrößen für die Werthaftung in den verschiedenen Bedingungswerken nicht unerheblich:

Das CMNI beschränkt die Haftung auf den Wert des Gutes am Ablieferungsort, das BA auf den Wert des Gutes am

Ladeort<sup>8</sup> oder auf den in der Rechnung genannten Wert, die »Faktura« oder »Invoice« genannt wird. Die IVTB wiederum verweisen auf nationales Recht.

Alle unterschiedlichen Haftungsbeschränkungen kennen einen Haftungshöchstbetrag. Im CLNI wird dieser errechnet aus 200 RE pro Tonnen Tragfähigkeit des Schiffes zuzüglich 700 RE pro kw der Maschinenleistung, davon ein halb für den Sachschadenfond<sup>9</sup>.

In den frachtrechtlichen Systemen wird in Rechneinheiten pro Kilogramm Rohgewicht der Ladung gerechnet mit Sonderbestimmungen für Packstücke und Container:

Nach CMNI beträgt der Haftungshöchstbetrag 666,67 RE pro Packungseinheit oder 25.000 RE pro Container<sup>10</sup> oder bei Schüttguttransporten 2 RE pro kg (nach dem deutschen HGB 8,33 RE pro kg). Die IVTB kennen nur die hilfsweise Beschränkung auf 2 RE pro kg. Das BA sieht einen Maximalbetrag von 500 CHF pro Packungseinheit und 0,15 CHF pro kg vor<sup>11</sup>.

## 3. Beispielfälle

Wie oben ausgeführt, gibt es gravierende Unterschiede zwischen den verschiedenen Systemen der Haftungsbeschränkung. Daher wird das Haftungsrisiko des Frachtführers ganz entscheidend davon bestimmt, welches Regime oder welche Bedingungen im konkreten Schadensfall Anwendung finden. Dies sei im Folgenden anhand dreier typischer Beispielfälle erläutert:

### a. Schüttguttransport

Ein Schiff mit 900 kw Leistung und 1.900 Tonnen maximaler Tragfähigkeit transportiert 1.200 Tonnen Phosphat und fährt zwischen Straubing und Vilshofen auf eine Untiefe. Das Schiff schlägt leck, das Phosphat wird nass und unbrauchbar. Das Phosphat hat am Ladeort einen Wert von 140,00 € pro Tonne, am Ablieferungsort von 180,00 € pro Tonne, in der Faktura wird der Wert mit 160,00 € pro Tonne angegeben.

Die Werthaftung nach CMNI beträgt 216.000,00 €. Dieser Betrag errechnet sich aus dem Wert des Phosphates am Ablieferungsort<sup>12</sup>.

5 Artikel 25 II lit. a CMNI.

6 Aktivlegitimiert ist nach Deliktsrecht in der Regel der Eigentümer der transportierten Güter, passivlegitimiert ist der Schädiger, wobei zum Beispiel das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz in § 3 BinSchG eine Haftung des Schiffseigners oder Ausrüsters für fremdes Verschulden, nämlich für Besatzungverschulden, vorsieht.

7 Absender beziehungsweise Frachtführer ist immer der »Andere des Frachtvertrages«, also der Auftraggeber (Absender) des Transportes beziehungsweise der Auftragnehmer (Frachtführer) des Transportes aufgrund unmittelbarer vertraglicher Beziehung.

8 Der Wortlaut des Artikel 12.5 Satz 2 BA ist insoweit nicht ganz eindeutig, es könnte auch nur der Zeitpunkt der Beladung und nicht der Ladeort gemeint sein. CMNI und HGB stellen insoweit klar, dass der Wert »am Ort und Tag« maßgeblich ist, nach HGB am Ladeort, nach CMNI am Ablieferungsort.

9 §§ 5 e, I, 2. i. V. m. 5 f. I BinSchG.

10 Zuzüglich 1.500 RE für den Container selbst.

11 In der 42. und 48. Direktorenkonferenz der Donauschiffahrten wurde beschlossen, dass der Wechselkurs in Euro für alle Zukunft fixiert wurde auf den Kurs vom 01. April 2004 1,00 € = 1,56 CHF, also 1,00 CHF = 0,64 €.

12 1.200 Tonnen × 180,00 € = 216.000,00 €.

Der Haftungshöchstbetrag nach CMNI in Höhe von 2,65 Mio. €<sup>13</sup> wird vorliegend nicht erreicht, es bleibt also bei der Werthaftung.

Nach dem deutschen HGB haftet der Frachtführer mit 168.000,00 €; dieser Betrag errechnet sich aus dem Wert des Phosphates am Ladeort<sup>14</sup>. Auch hier wird der Haftungshöchstbetrag von 11 Mio. €<sup>15</sup> nicht erreicht. Bemerkenswert ist, dass nach dem deutschen Transportrecht der Haftungshöchstbetrag viermal höher ist als nach CLNI.

Die IVTB verweisen auf nationales Recht, in unserem Beispielfall also auf HGB mit einer Werthaftung von 168.000,00 €, auch hier wird der Haftungshöchstbetrag von 2,65 Mio. €<sup>16</sup> nicht erreicht.

Im Rahmen des BA wurde zwischen den Vertragsparteien eine Faktura erstellt, die den Wert mit 160,00 € pro Tonne ausweist, sodass es zu einer Werthaftung in Höhe von 192.000,00 € kommt. Der Haftungshöchstbetrag liegt bei nur 115.384,61 € und geht daher der Wertangabe in der Faktura vor<sup>17</sup>.

Die Höchsthaftungssumme nach CLNI errechnet sich aus Motorisierung und Größe des Schiffes, in unserem Beispielfall 555.000,00 €<sup>18</sup>, auch dieser Betrag wird nicht erreicht.

In unserem Beispielfall führt also das BA zum geringsten Haftungsbetrag von nur 115.384,61 €. Nach dem IVTB und HGB sind 168.000,00 € zu zahlen, nach CMNI 216.000,00 €. Ist allerdings das CMNI vereinbart oder gilt es kraft Gesetzes, da sich der Lade- oder Löschort in einem Vertragsstaat befindet, kommen die niedrigeren Haftungsgrenzen gemäß Artikel 25 I CMNI nicht zum tragen.

Die Haftungshöchstbeträge nach Frachtrecht sowie die Höchsthaftungssumme nach CLNI werden (mit Ausnahme des BA) nicht erreicht.

## b. Containertransport

Ein mit zwei Containern beladenes Schiff<sup>19</sup> fährt zwischen Straubing und Vilshofen auf eine Untiefe, es kommt zu Wassereintritt, die Container und ihr Inhalt werden wertlos. Jeder Container wiegt 10 Tonnen. Im Container befinden sich Baumaschinen, die am Ladeort einen Wert von 180.000,00 € haben, in der Frachturkunde wird der Wert pro Maschine mit 200.000,00 €, in der Faktura mit 190.000,00 € angenommen.

Die Werthaftung nach CMNI richtet sich nach den Wertangaben in der Frachturkunde, in unserem Beispielfall befindet sich in jedem Container eine Baumaschine mit einem Wert von je 200.000,00 €, sodass die Werthaftung nach CMNI 400.000,00 € beträgt. Der Haftungshöchstbetrag beträgt pro Container 1.500 RE, für den Inhalt je 25.000 RE, insgesamt also 53.000 RE; wegen Artikel 20 IV lit. a CMNI aber nur, wenn der Wert der Baumaschinen in der Frachturkunde nicht ausdrücklich angegeben war – anders als in unserem Ausgangsbeispiel.

Die Werthaftung nach HGB richtet sich nach dem Wert der transportierten Güter, im vorliegenden Fall am Ladeort 180.000,00 € pro Baumaschine, sodass die Werthaftung 360.000,00 € beträgt. Anders als das CMNI kennt das HGB allerdings keine besondere Haftungsbegrenzung für Container und auch keine Berücksichtigung der Frachturkunde (des Frachtbriefes), sodass es bei der Haftungsbeschränkung nach Kilogramm bleibt, dies führt im vorliegenden Fall zu einem Haftungshöchstbetrag von 183.300,00 €<sup>20</sup>.

Der Haftungshöchstbetrag nach nationalem Recht (HGB) ist im vorliegenden Fall höher als der Haftungshöchstbetrag nach IVTB. Nach HGB fallen 8,33 RE pro kg an, nach IVTB lediglich 2 RE. Nach dem Wortlaut der IVTB geht diese niedrigere Haftungsbeschränkung vor, die IVTB kennen auch keine Sondervorschrift für Wertangaben in der Frachturkunde oder Faktura, sodass im vorliegenden Fall der Frachtführer nach IVTB lediglich mit 44.000,00 €<sup>21</sup> haftet.

Die Regelung nach BA ist verhältnismäßig kompliziert.

In Artikel 12.5. BA in der Fassung vom 1. Januar 2004, ist festgeschrieben, dass bei verpackter Ladung (um solche dürfte es sich bei Containern handeln) zunächst der »tatsächliche Wert« maßgeblich ist, allerdings nur, wenn der Wert der verpackten Ladung nicht im Frachtbrief aufgenommen wurde. Andererseits heißt es in Artikel 12.5. Satz 4 BA, dass der Wert des Gutes durch die Faktura festgelegt wird. Die Faktura muss aber nicht unbedingt den tatsächlichen Wert ausweisen<sup>22</sup>. Nach Artikel 12.5. Satz 3 BA gilt im Übrigen, das unter der Voraussetzung, dass der Wert des Stückgutes im Frachtbrief nicht aufgenommen wurde, der Haftungshöchstbetrag von 500 CHF für ein Frachtstück und 150 CHF für eine Tonne loser Güter nicht übersteigt.

In unserem Beispielfall würde dies zu einer Werthaftung nach BA in Höhe von 380.000,00 €<sup>23</sup> führen, allerdings nur, wenn der Wert<sup>24</sup> in die Frachturkunde aufgenommen wurde. Ist dies nicht der Fall, greift der Haftungshöchstbetrag von lediglich 500 CHF pro Frachtstück, dies würde im vorliegenden Fall zu einem Haftungshöchstbetrag von 1.000 CHF, also 640,00 € führen.

Auch im vorliegenden Fall wird unter keinen Umständen die Höchsthaftungssumme nach CLNI erreicht, die wie im vorangegangenen Fall 555.000,00 € beträgt.

Im vorliegenden Beispielfall ist es nicht ausgeschlossen, dass nach BA die Höchsthaftung des Frachtführers lediglich 640,00 € beträgt, wenn er das BA vereinbart hat und ihm der Wert der Ladung in der Frachturkunde nicht bekannt gemacht worden ist. Nach den IVTB greift die Höchsthaftungssumme von 44.000,00 € und nach CMNI in Höhe von 58.000 €, während nach dem deutschen HGB 183.300,00 € zu

13 1.200 Tonnen × 2 RE pro kg = 2,4 Mio. RE = 2,65 Mio. €.

14 1.200 Tonnen × 140,00 € pro Tonne = 168.000,00 €.

15 1.200 Tonnen × 8,33 RE pro kg = 9,996 Mio. RE, entspricht 11 Mio. €.

16 1.200 Tonnen × 2 RE pro kg = 2,4 Mio. RE = 2,65 Mio. €.

17 1.200 Tonnen × 150,00 CHF = 180.000,00 CHF. / 1,56 = 115.384,61 €.

18 1.900 Tonnen Tragfähigkeit × 200 RE = 380.000,00 RE, 900 kw × 700 RE = 630.000,00 € RE, insgesamt also 1,01 Mio. RE, davon 1/2

(Sachschadenfond) = 505.000 RE, entspricht 555.500,00 €.

19 Ebenfalls mit 900 kw Motorleistung und 1.900 Tonnen maximaler Tragfähigkeit.

20 20 Tonnen × 8,33 RE pro kg = 166.600 RE = 183.300,00 €.

21 20 Tonnen × 2 RE pro kg = 40.000 RE = 44.000,00 €.

22 Denkbar ist, dass der tatsächliche Wert »nur für Fälle des Verlustes oder des Manko« nach Artikel 12.5. BA maßgebend ist und Artikel 12.5. Satz 2 BA ausdrücklich nur für Beschädigung des Gutes gilt. Dies würde bedeuten, dass die Werthaftung sich in den Fällen des Verlustes oder des Mankos von den Fällen der Beschädigung unterscheidet, da für die Beschädigung ausdrücklich der Wert des Gutes am Ladeort gelten soll. Auch ist nicht eindeutig, was geschieht, wenn der tatsächliche Wert des Gutes sich vom Wert des Gutes am Ladeort und darüber hinaus vom Wert des Gutes laut Faktura unterscheidet. Die Vorschrift scheint in sich nicht stimmig und ist allein deshalb sehr problematisch, möglicherweise sogar nach dem Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen wegen Unklarheit als unwirksam.

23 2 × 190.000,00 € = 380.000,00 €.

24 Unklar ist, ob der tatsächliche oder der der Faktura.

zahlen wären. Die unterschiedlichen Haftungssysteme führen also im vorliegenden Fall zu gravierend unterschiedlichen Ergebnissen<sup>25</sup>.

Kennt der Frachtführer die Frachturkunde mit der Wertangabe und enthält die Faktura eine Wertangabe, dann bleibt es nach HGB und IVTB bei den Haftungshöchstbeträgen, weil diese Bedingungswerke keine Ausnahmegvorschrift für Wertangaben kennen. In diesem Fall haftet der Frachtführer nach CMNI mit 400.000,00 €, nach HGB mit 183.300,00 €, nach IVTB mit 44.000,00 € und nach BA mit 380.000,00 €. Dies gilt aber nur, wenn nicht der Vorrang des CMNI nach Artikel 25 I CMNI greift, also nur bei Transporten, in denen Lade- oder Löschart nicht in einem Mitgliedsstaat des CMNI liegt.

Die Höchsthaftungssumme nach CLNI in Höhe von rund 555.000,00 € wird in keinem Fall erreicht.

### c. Havarie zweier Schiffe

In unseren ersten beiden Beispielfällen ist die Höchsthaftungssumme nach CLNI zu Gunsten des Schiffseigners nicht zum Tragen gekommen, weil die Werthaftung oder die Haftungshöchstbeträge nach der frachtvertraglichen Haftungsbegrenzung deutlich niedriger als die Höchsthaftungssumme nach CLNI waren.

In beiden Beispielfällen war durch die Festfahmung auf der Donau eine Haftung des Schiffseigners nur hinsichtlich der transportierten Ladung entstanden, weitere Schäden waren durch die Havarie nicht entstanden. In solchen Fällen muss es sich schon um eine besonders wertvolle Ladung handeln, damit es zu einer Haftungsbeschränkung nach CLNI kommt. Anders ist dies, wenn im Zusammenhang mit einer Havarie, nicht nur die Ladung, sondern auch andere Sachen von erheblichem Wert beschädigt werden.

Dies sei an folgendem Beispiel verdeutlicht:

Der ausführende Frachtführer und Schiffseigner fährt mit seinem MS »A« auf der Donau zu Tal und havariert mit einem bergfahrenden MS »B«. Der Schiffsführer von MS »A« hat die Havarie allein verschuldet, es kommt zu Wassereintrich und das Phosphat in MS »A« wird wertlos. MS »B« ist ebenfalls mit Schüttgut beladen und wird durch die Havarie so schwer beschädigt, dass das Schiff auf den Grund der Donau sinkt. Schiff und Ladung sind Totalschaden.

MS »A« ist mit 1.200 Tonnen Phosphat beladen. Der Absender und Eigentümer der Ladung erleidet einen Schaden in Höhe von 216.000,00 € für das Phosphat und 50.000,00 € entgangenen Gewinn. Insgesamt also 266.000,00 €.

Für die frachtvertragliche Haftung ist maßgeblich, welches Haftungsregime greift, wie im Beispielfall 1, Schüttguttransport, ausgeführt. Bei identischen Daten ergibt sich folgende Haftung:

Zwischen Absender und Hauptfrachtführer ist das CMNI vereinbart. Die Werthaftung nach CMNI beträgt 260.000,00 €. Maßgeblich ist der Wert der Ladung am Ablieferungsort.

Zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Zwischenfrachtführer ist das BA vereinbart, die Faktura weist den Wert des Phosphates mit 160.000,00 € aus, sodass es zu einer Werthaftung nach BA in Höhe von 192.000,00 € kommt.

Zwischen dem Zwischenfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer, der zugleich Schiffseigner ist, gelten die IVTB und das deutsche Recht, also das HGB. Dies führt zu

einer Werthaftung nach HGB in Höhe von 168.000,00 €, maßgeblich ist der Wert der Ladung am Ladeort.

Die Haftung des ausführenden Frachtführers und Schiffseigners nach CLNI richtet sich nach dem Gesamtschaden. Das Kasko des MS »B« ist 1,8 Mio. € wert und völlig zerstört, die Ladung des MS »B« hat einen Wert von 900.000,00 € und ist ebenfalls vollständig zerstört.

Der ausführende Frachtführer haftet, weil der Schiffsführer des MS »A« die Havarie schuldhaft verursacht hat, für den auf Seiten MS »B« entstandenen Schaden von insgesamt 2,7 Mio. €. Hinzu kommt die frachtvertragliche Haftung des Schiffseigners als ausführender Frachtführer gegenüber dem Zwischenfrachtführer für den Schaden an der Ladung im eigenen Schiff in Höhe von 168.000,00 €, nämlich dem Wert der Ladung am Ladeort.

Die deliktische und frachtvertragliche Haftung des Schiffseigners des MS »B« summieren sich also auf 2.868.000,00 €. Die Höchsthaftungssumme nach CLNI beträgt, wie in allen drei Beispielfällen 555.000,00 €. Der Schiffseigner oder sein Versicherer errichten einen Fond in dieser Höhe und haben damit nach CLNI ihre Haftung insgesamt wirksam beschränkt. Im folgenden Verteilungsverfahren ergibt sich eine Quote für jeden Gläubiger in Höhe von 18 %, da der Wert des Fonds lediglich 19 % des Gesamtschadens beträgt.

Dies führt im Beispielfall 3 dazu, dass der ausführende Frachtführer, der zugleich Schiffseigner ist, an den Absender lediglich 19 % von 168.000,00 € zu zahlen hat, dies sind lediglich 31.920,00 €.

Der Absender erhält also in unserem Beispielfall vom Hauptfrachtführer 216.000,00 €, dieser kann beim Zwischenfrachtführer einen Regress von lediglich 192.000,00 € nehmen<sup>26</sup>, der Zwischenfrachtführer wird vom ausführenden Frachtführer dagegen nur 30.240,00 € erhalten.

In diesem Falle werden also die Haftungsunterschiede nach den verschiedenen frachtvertraglichen Systemen der Haftungsbeschränkung durch das CLNI überholt. Das CLNI führt dazu, dass völlig unabhängig von der Haftung des Hauptfrachtführers oder Zwischenfrachtführers jedenfalls der ausführende Frachtführer nur mit 31.920,00 € haftet.

### Durchbrechung der Haftungsbeschränkung

Die Haftungsbeschränkung nach den unterschiedlichen Systemen wird durchbrochen, wenn der Schaden durch bewusste Leichtfertigkeit verursacht wurde.

Leichtfertigkeit ist ein Verschuldensmaßstab unterhalb des Vorsatzes, aber wohl oberhalb der sogenannten groben Fahrlässigkeit, »qualifiziertes Verschulden«<sup>27</sup>. Der Bundesgerichtshof nimmt Leichtfertigkeit nur »bei besonderes schweren Pflichtverstößen« an, »bei denen sich der Frachtführer oder seine »Leute« in krasser Weise über die (Sicherheits)Interessen der Vertragspartner hinweggesetzt« haben<sup>28</sup>.

25 Allerdings geht die Regelung des CMNI bei internationalen Transporten, wenn Lade- oder Löschart in einem Vertragsstaat liegen, dem deutschen HGB sowie den IVTB und dem BA vor, sodass es bei den Haftungsgrenzen des CMNI bleibt.

26 Wenn nicht das CMNI Vorrang hat, weil Lade- oder Löschart in einem Mitgliedsstaat liegen.

27 Instrukтив dazu v. Waldstein/Holland, BinSchR, 5. Auflage, § 5 b BinSchR Rn. 4 und Artikel 21 CMNI Rn. 4.

28 Dazu zum Beispiel Koller, Transportrecht, 7. Auflage, § 435 Rn. 6.

Hinzukommen muss das Bewusstsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, daher spricht man von bewusster Leichtfertigkeit.

Die IVTB und das BA enthalten keine solche Haftungsdurchbrechung.

Von ganz erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung ist, dass sowohl nach CLNI, also auch nach CMNI die Haftungsbeschränkung nur durchbrochen wird, wenn der Schädiger selbst (CLNI)<sup>29</sup> oder der Frachtführer selbst (CMNI)<sup>30</sup> bewusst leichtfertig gehandelt hat. Dies ist gerade bei Schiffshavarien nur dann der Fall, wenn ein Partikulier sein eigenes Schiff selbst führt und dabei bewusst leichtfertig den Schaden verursacht. Dies ist in der Praxis sicherlich der Ausnahmefall. Besatzungsverschulden wird dem haftenden Schiffseigner nicht zugerechnet, bewusste Leichtfertigkeit eines angestellten Schiffsführers schadet also nicht.

Nach CLNI kann diese Rechtsfolge in der Praxis allerdings umgangen werden über die Haftung des Schiffsführers selbst, bei dem bewusste Leichtfertigkeit vorliegt. Dieser haftet auch nach Gestellung eines Fonds unbeschränkt persönlich, wenn er für einen derartig hohen Betrag gut ist. Es ist nicht völlig ausgeschlossen, dass über den arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch in einem solchen Fall auch gegen den Schiffseigner und Arbeitgeber selbst letztendlich die Haftungsbeschränkung nach CLNI umgangen werden könnte<sup>31</sup>.

Nach deutschem, nationalem Recht, also nach dem HGB ist dies anders. Die Haftungsbeschränkung nach HGB wird gemäß § 435 HGB auch dann durchbrochen, wenn der Frachtführer oder »seine Leute« bewusst leichtfertig gehandelt haben. Setzt man den Begriff »seine Leute« gleich mit Erfüllungsgehilfen, so durchbricht die bloße Leichtfertigkeit jedes an der Durchführung des Transport beteiligten Schadenverursacher die Haftungsbeschränkung nach HGB.

### Vertragliche Gestaltung

Grundsätzlich können Frachtverträge selbstverständlich individualvertraglich oder durch die Vereinbarung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen einem bestimmten Haftungsregime unterworfen werden.

Allerdings ist die Vereinbarung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht immer wirksam. Die wichtigsten Fälle der Unwirksamkeit sind der Verstoß gegen zwingendes Recht, hier insbesondere § 449 HGB und die AGB Kontrolle nach nationalem Recht.

Das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen führt – jedenfalls nach deutschem Recht – zur Unwirksamkeit vereinbarter Bedingungen, wenn diese einander inhaltlich widersprechen. Daher birgt es ein sehr hohes Risiko, wenn – wie häufig in der Schifffahrt – auf unterschiedliche Bedingungswerke verwiesen wird. Häufig findet man in Frachtabschlüssen die Klausel »es geltend die Bedingungen der am Transport beteiligten Reedereien«<sup>32</sup>. Nicht selten werden auch die IVTB und das BA gleichzeitig in Frachtabschlüssen genannt. Dies kann durchaus dazu führen, dass der Verweis auf Allgemeine Geschäftsbedingungen wegen inhaltlichen Widerspruches unwirksam ist. Die Bestimmungen der IVTB und des BA sowie anderer Bedingungswerke widersprechen sich inhaltlich nicht unerheblich. Dies kann wegen des Verbotes der geltungserhaltenden Reduktion durchaus dazu führen, dass das gesamte Bedingungswerk als nicht wirksam vereinbart angesehen wird.

Es ist also bei Frachtabschlüssen unbedingt darauf zu achten, dass eine eindeutige und wirksame Einbeziehung bestimmter Verlade- und Transportbedingungen erfolgt.

Daher wäre es auch äußerst wünschenswert, wenn es gelänge, auf dem Rheinstromgebiet und seinen Nebenflüssen und – Kanälen sowie auf dem Stromgebiet der Donau und der angrenzenden Gewässer einheitliche Verlade- und Transportbedingungen zu etablieren. Damit würden die in meinen Beispielfällen beschriebenen Brüche der unterschiedlichen Haftungsregime vermieden und eine größere Rechtssicherheit erreicht<sup>33</sup>.

Die Vorschriften des CMNI über die Haftung und Haftungsbegrenzung sind nur eingeschränkt dispositiv, bei internationalen Transporten mit Lade- oder Löschhafen in einem Vertragsstaat haben daher die Vorschriften des CMNI Vorrang. Abweichungen von den Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des CMNI zu Gunsten des Frachtführers sind nach Artikel 25 I CMNI unzulässig, dies gilt aber nicht für die in der Praxis außerordentlich wichtige Vereinbarung des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden<sup>34</sup>. Abweichungen von den Haftungsvorschriften des CMNI zu Lasten des Frachtführers sind nur nach Artikel 20 IV zulässig, und zwar in dem Fall, in dem Urkunde einen höheren Wert ausweist oder die Parteien höhere Höchsthaftungshöchstbeträge »ausdrücklich« vereinbart haben. Nach richtiger Auf-

29 Ausdrücklich heißt es in § 5 d I BinSchG »der Schiffseigner kann seine Haftung ... nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht ... und ... dem Bewusstsein ...«.

30 Auch das CMNI spricht davon, dass »er selbst«, also der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer leichtfertig gehandelt haben muss. Dass im ersten Teil des Satzes Frachtführer und ausführende Frachtführer gleichgestellt sind, heißt nicht, dass ein Verschulden wechselseitig zugerechnet wird, dies ist durch die Verwendung der eindeutigen Formulierung »er selbst« unmissverständlich klargestellt.

31 Der Geschädigte könnte deliktsrechtlich unmittelbar gegen den angestellten Schiffsführer vorgehen und versuchen, über den arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch gegen den Arbeitgeber und Schiffseigner vorzugehen, wenn der Schiffsführer selbst für den entsprechenden Schaden nicht gut ist.

32 Auch die Formulierung: »Es gelten die Bedingungen der am Transport beteiligten Partner« wird verwendet.

33 Die IVTB sind auf einen langjährigen Prozess zurückzuführen, der sich zum Ziel gemacht hat, die Verlade- und Transportbedingungen zu vereinheitlichen. Auf dem Rheinstromgebiet gab es traditionell die unterschiedlichsten Bedingungswerke. Es ist der Verdienst der juristischen Kommission der IVR sowie des Rechtsausschusses des VBW, dass hier der internationale Prozess der Vereinheitlichung durch Gestaltung der IVTB sehr weit fortgeschritten ist. Die IVTB sind äußerst weit verbreitet und erfreuen sich hoher Akzeptanz des Gewerbes.

34 Das CMNI enthält keine Bestimmung darüber, dass der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden einer Form unterliegen muss, daher ist die Vereinbarung nautisches Verschulden auch im Rahmen von Allgemeinen Geschäftsbedingungen nach CMNI zulässig. In der Literatur wird vereinzelt diskutiert, ob nicht die Vereinbarung des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden auf den Vorbehalt des Artikels 3 CMNI, also ausreichende Bemanning, hinweisen müsse. Es wird auch diskutiert, ob in der Vereinbarung nicht ein Hinweis auf die Haftungsdurchbrechung durch Leichtfertigkeit enthalten sein müsse. Diese Auffassung findet im Wortlaut des CMNI ebenso wenig eine Stütze wie in der Begründung des Vertragsentwurfes. Nach richtiger Auffassung ist ein Verweis beim Haftungsausschluss für nautisches Verschulden auf Artikel 3 CMNI ebenso wenig erforderlich wie ein Hinweis auf die durch Haftungsdurchbrechung bei Leichtfertigkeit. Immerhin sind in der Regel an Binnenschiffstransportverträgen Kaufleute beteiligt, sodass die in erster Linie für das Verbraucherschutzrecht entworfenen Grundsätze von Hinweispflichten hier nicht gelten können.

fassung führt das Tatbestandsmerkmal »ausdrücklich« nicht dazu, dass eine Vereinbarung durch AGB ausgeschlossen ist, grundsätzlich ist eine Vereinbarung nach Artikel 20 IV CMNI formfrei möglich, allerdings muss ein klarer Wortlaut vorliegen<sup>35</sup>

### Schluss

CMNI, IVTB (HGB) und BA beruhen einheitlich auf demselben System der Haftungsbegrenzung, nämlich der beschränkten Werthaftung. Diese wird aber nach sehr unterschiedlichen Kriterien berechnet; nicht nur die Bezugsgröße hinsichtlich der Werthaftung bei Güterschäden, sondern auch die Haftungshöchstbeträge unterscheiden sich gravierend.

Es ist erfreulich, dass insbesondere bei internationalen Transporten die unterschiedlichen nationalen Regeln der Haftungsbeschränkung durch ein einheitliches Haftungsregime ersetzt wurden. Das CMNI ist insoweit ein sehr großer Fortschritt im Hinblick auf eine Harmonisierung des internationalen Transportrechtes und eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen. Dies gilt insbesondere auch insoweit, als das CMNI im Rahmen des Artikels 25 I CMNI und des Arti-

kels 20 IV CMNI nur eingeschränkt dispositiv ist und daher in den wesentlichen Bestimmungen Vorrang vor individuellen und vorformulierten Vertragsbedingungen hat.

Zusätzlich zum CMNI ist mit den IVTB ein ausgereiftes Bedingungsnetzwerk verfügbar, das die Vorschrift des CMNI in sinnvoller und wirksamer Weise ergänzt. Das BA ist durch historische Besonderheiten geprägt und führt teilweise zu Höchsthaftungsbeträgen, die von der Verladerschaft und den Absendern kaum akzeptiert werden dürften, teilweise ist die Systematik der Haftungsbeschränkung inhomogen.

Das CLNI und die Haftungsbeschränkungsmöglichkeit für den Schiffseigner können sich gravierend auf die Haftung des ausführenden Frachtführers für Güterschäden auswirken. Dies führt zu ganz erheblichen Brüchen in der Frachtführerkette. Insbesondere bei Havarien zweier Schiffe oder Großschäden ist es durchaus denkbar, dass Hauptfrachtführer und Zwischenfrachtführer sehr viel weitgehender haften, als der ausführende Frachtführer, der als Schiffseigner oder Ausrüster in den Genuss der Haftungsbeschränkung nach CLNI kommt.

35 Dazu Koller, Transportrecht, Artikel 20 CMNI Rn. 10.

## Die negative Feststellungsklage im Anwendungsbereich der CMR – grundsätzliche Überlegungen

Rechtsanwalt Prof. Dr. Patrick Schmidt, Mannheim

### I. Einleitung

Nach bisheriger Rechtsprechung des BGH steht die Rechtshängigkeit einer vom Schuldner gegen den Gläubiger bei einem nach Art. 31 Abs. 1 CMR international zuständigen Gericht erhobenen negativen Feststellungsklage der späteren Erhebung der Leistungsklage durch den Gläubiger vor dem zuständigen Gericht eines anderen Vertragsstaats der CMR nicht entgegen.<sup>1</sup> Zur Begründung verweist der BGH darauf, dass es sich bei beiden Verfahren nicht um »dieselbe Sache« i. S. d. Art. 31 Abs. 2 CMR handele:<sup>2</sup> »Die Vorschrift des Art. 31 CMR verfolgt den Zweck, die materielle rechtliche Rechtsvereinheitlichung, die die CMR vorsieht, dadurch noch wirksamer zu machen, dass auch gewisse prozessrechtliche Fragen einheitlich geregelt werden. Die Bestimmung des Art. 31 Abs. 2 CMR steht in Zusammenhang mit der Regelung des Art. 31 Abs. 1 CMR, auf die sie Bezug nimmt. Art. 31 Abs. 1 CMR regelt die internationale Zuständigkeit, also die Frage, vor den Gerichten welcher Staaten Klage erhoben werden kann. Danach besteht keine ausschließliche internationale Zuständigkeit der Gerichte eines Staates. Vielmehr soll einerseits der Kläger unter mehreren möglichen den ihm im Einzelfall als zweckmäßig erscheinenden Staat, vor dessen Gerichten er Klage erheben möchte, auswählen dürfen. Andererseits soll durch die Beschränkung der Staaten, deren Gerichte angerufen werden können, sowie durch die Regelung der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft in Art. 31 Abs. 2 CMR die Gefahr verringert werden, dass ein Beklagter wegen desselben Anspruchs vor Gerichten verschiedener Staaten in Anspruch genommen wird und in den einzelnen Staaten einander wider-

sprechende Entscheidungen ergeben. Dieses Spannungsverhältnis ist, wenn [...] eine negative Feststellungsklage und eine Leistungsklage erhoben worden sind, zugunsten eines Vorrangs der Leistungsklage zu lösen.«<sup>3</sup>

Beispielhaft bedeutet dies, dass in einem der CMR unterfallenden Streitfall der Frachtführer, dem die Verwirklichung eines Haftungstatbestands vorgeworfen wird, die Möglichkeit haben kann, vor einem niederländischen Gericht auf Feststellung zu klagen, dass er nicht hafte (oder auch – im Hauptantrag respektive nach »Vorschaltung« einer völligen Anspruchsleugnung hilfsweise –: dass die gewöhnlichen Haftungsbegrenzungen nicht durchbrochen seien), dem geschädigten Absender dadurch aber nicht die Möglichkeit genommen wird, seinen gesehenen Ersatzanspruch im Wege der Leistungsklage etwa vor einem deutschen Gericht geltend zu machen. Setzt das deutsche Gericht sein Verfahren in diesem Fall nicht bis zur Entscheidung über die leugnende Feststellungsklage in den Niederlanden aus – wobei eine solche Aussetzung aus Sicht des BGH »nicht in Betracht« kommen soll<sup>4</sup> – ist damit ungeachtet des in den Niederlanden geführten Verfahrens die Haftungsfrage umfassend und eigenständig durch die deutschen Gerichte zu beantworten.

1 BGH, Urt. v. 20. 11. 2003 – I ZR 294/02, BGHZ 157, 66 ff., Rn. 17, und ebenso das BGH-Urteil vom selben Tage zu Az. I ZR 102/02, TranspR 2004, 74 ff., Rn. 20 ff.

2 BGH, Urt. v. 20. 11. 2003 – I ZR 294/02, BGHZ 157, 66 ff., Rn. 19.

3 BGH, a. a. O. Rn. 20 f.

4 BGH, a. a. O. Rn. 25.