
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CLNI/CONF (12) 4

16. Juli 2012

Or : de de/fr/nl/en

Von der ZKR organisierte diplomatische Konferenz
zur Annahme des revidierten Straßburger Übereinkommens
über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)
(Straßburg, den 25.- 27. September 2012)

**Prüfung des Entwurfs für ein revidiertes Straßburger Übereinkommen über die
Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt
(CLNI 2012)**

Mitteilung der IVR

Die in der IVR vertretenen Wirtschaftskreise unterstützen das Vorhaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ein neues Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt CLNI zu erarbeiten, das insbesondere die Erweiterung des Anwendungsbereiches zum Ziel hat. Ein einheitliches Haftungsbeschränkungsregime fördert die Rechtssicherheit und damit auch die Versicherbarkeit in Kombination mit einer angemessenen Versicherungsdeckung. Letzteres setzt allerdings eine angemessene Erhöhung der Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens voraus, die den besonderen Kriterien des Gewerbes Rechnung trägt.

Zur letzten Fassung des Entwurfs Dokument CLNI/EG (12) 8 vom 21. Mai 2012, schlagen wir der Diplomatischen Konferenz nachstehende Änderungen vor.

Diese Änderungsvorschläge werden vom Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. VBW unterstützt.

Artikel 1 - Zur Beschränkung der Haftung berechnete Personen, Begriffsbestimmungen

Um einen möglichst breiten Anwendungsbereich des CLNI Übereinkommens zum Schutz des Schiffseigentümers und zur Vermeidung von Lücken zu garantieren, soll Artikel 1 Absatz (2) unter b) und e) folgendermassen ergänzt werden.

Artikel 1 Zur Beschränkung der Haftung berechnete Personen, Begriffsbestimmungen

(1) Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinne der nachstehenden Begriffsbestimmungen können ihre Haftung für die in Artikel 2 genannten Ansprüche nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränken.

(2) Der Ausdruck

..

b) „Schiff“ bezeichnet ein zum Erwerb durch Schifffahrt verwendetes Binnenschiff und umfasst auch zum Erwerb durch Schifffahrt verwendete Tragflächenboote, Fähren und Kleinfahrzeuge, nicht jedoch Luftkissenfahrzeuge. Ein Schiff ist ein Binnenschiff im Sinne dieses Übereinkommens, wenn es zur Schifffahrt auf Binnengewässern oder Seen bestimmt ist oder dazu hauptsächlich verwendet wird. Den Schiffen stehen gleich Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art;

..

e) „Wasserstraße“ bezeichnet ein schiffbares Binnengewässer, einschließlich eines Sees und Küstengewässer.

Artikel 6 - Allgemeine Höchstbeträge

Unter Berücksichtigung der bereits in der ersten Stellungnahme angeführten Argumente (CLNI/EG (11) 4) plädiert die IVR für eine Anhebung der ursprünglichen Beträge in Artikel 6 (1) (a) um max. 50 %.

Artikel 6 Allgemeine Höchstbeträge

(1) Die Haftungshöchstbeträge für andere als die in den Artikeln 7 und 8 genannten Ansprüche, die aus demselben Ereignis entstanden sind, errechnen sich wie folgt:

a) für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung:

- (i) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dient, insbesondere ein Fahrgastschiff, 300 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
- (ii) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, 400 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1050 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
- (iii) für ein Schub- oder Schleppboot 1050 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
- (iv) für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der nach Ziffer iii errechnete Haftungshöchstbetrag um 150 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter; diese Erhöhung tritt insoweit nicht ein, als nachgewiesen wird, dass das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schubleichter Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat;

- (v) für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere mit diesem Schiff fest gekoppelte Schiffe fortbewegt, erhöht sich der nach Ziffer i, ii oder iii errechnete Haftungsbetrag um 150 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung der anderen Schiffe; diese Erhöhung tritt insoweit nicht ein, als nachgewiesen wird, dass dieses Schiff für eines oder mehrere der gekoppelten Schiffe Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat;
- (vi) für schwimmende und bewegliche Anlagen und Geräte im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2 ihr Wert im Zeitpunkt des Ereignisses;

Artikel 7 – Höchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter in Verbindung mit Artikel 18 Absatz (1b) - Vorbehalte

Im Zusammenhang mit der Einführung einer gesonderten Regelung für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter widerstrebt es grundsätzlich dem Vereinheitlichungsgedanken, um zusätzliche Vorbehaltsmöglichkeiten für die Einführung höherer nationaler Haftungssummen zu ermöglichen, zumal für die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter bereits das Doppelte der allgemeinen Höchstbeträge nach Artikel 6 vorgesehen ist.

Aus diesem Grund plädieren wir für die Streichung von Artikel 18 Absatz (1b).

Artikel 18 Vorbehalte

- (1) Jeder Staat kann sich im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts und jederzeit danach das Recht vorbehalten, die Bestimmungen dieses Übereinkommens ganz oder teilweise nicht anzuwenden auf
 - a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
 - b)
 - c) Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d) und e);
 - d) Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.
- (2) Ein Staat, der von der in Absatz 1 Buchstabe b vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch macht, hat dem Verwahrer die beschlossenen Haftungshöchstbeträge mitzuteilen oder ihn zu unterrichten, dass es solche Höchstbeträge nicht gibt.
- (3) Vorbehalte, die im Zeitpunkt der Unterzeichnung notifiziert werden, bedürfen der Bestätigung bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.
- (4) Jeder Staat, der einen Vorbehalt gemacht hat, kann ihn jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme wird im Zeitpunkt des Eingangs der Notifikation oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam.
- (5) Andere als die in diesem Übereinkommen erlaubten Vorbehalte sind unzulässig

Artikel 8 – Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden

Nach Artikel 7 soll der Schiffseigentümer für Ansprüche von Reisenden im Vergleich zum bestehenden CLNI-Übereinkommen mit einem wesentlich höheren Betrag haften. Zur Gewährleistung der Interessen der Geschädigten wird die unter Absatz (1) vorgeschlagene Erhöhung der Haftung des Schiffseigentümers bis zu einem Betrag von 175 000 SZR - der dem im LLMC von 1996 vorgesehenen Betrag entspricht - als akzeptabel betrachtet.

Abgesehen davon wird allerdings bezüglich der unter a) bis c) vorgeschlagenen **globalen Haftungshöchstbeträge** aus den bereits erwähnten Gründen der Versicherbarkeit und der Gewährleistung des Opferschutzes für eine **angemessene Erhöhung** plädiert.

Aus diesem Grund plädieren wir für die Beibehaltung von angemessenen globalen Höchstbeträgen in Analogie an das bestehende Übereinkommen.

Artikel 8 Höchstbetrag für Ansprüche von Reisenden

(1) Der Haftungshöchstbetrag für ein Schiff für aus demselben Ereignis entstandene Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden dieses Schiffes errechnet sich aus einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten multipliziert mit

- a) der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, oder,
- b) wenn die Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, nicht vorgeschrieben ist, mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses tatsächlich befördert hat.

Dieser Höchstbetrag darf 2 000 000 Rechnungseinheiten nicht unterschreiten.

(2)

- a) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu **100 Personen 8 Millionen** Rechnungseinheiten;
- b) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu **180 Personen 12 Millionen** Rechnungseinheiten;
- c) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl von über **180 Personen 20 Millionen** Rechnungseinheiten.

Artikel 17 – Inkrafttreten

Artikel 17 beabsichtigt das Nebeneinander zweier Übereinkommen zur Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt zu vermeiden. Die bisherige Formulierung birgt die Gefahr in sich, dass das bestehende Übereinkommen gekündigt wird und ausser Kraft tritt, bevor das neue Übereinkommen in Kraft getreten ist. Aus diesem Grund wird in Absatz 2 eine Ergänzung vorgeschlagen.

Artikel 17 Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, oder an dem Tag, an dem das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) außer Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(2) Ein Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt und der Vertragspartei des CLNI ist, muss das CLNI **mit Wirkung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens nach Absatz 1** kündigen.

Artikel 18 - Vorbehalte

Siehe dazu die Bemerkungen unter Artikel 7: **Streichung von Absatz 1 b).**

Artikel 21 - Konferenz zur Erhöhung Beträge

Der bisherige Artikel 20 bezüglich der Änderung der Höchstbeträge wurde nach dem Vorbild des Montrealer Übereinkommens, mit dem Ziel einer vereinfachten Revision neu redigiert. Damit ist eine Inflationsanpassung gewährleistet und ist ein weiterer Art. 21 überflüssig. Die IVR plädiert deshalb für die Streichung von Art 21.

IVR und VBW ersuchen die Regierungsdelegationen um Berücksichtigung dieser Vorschläge bei der Verabschiedung des Entwurfs in der Diplomatischen Konferenz im September 2012.

29. Juni 2012