

*Schlussakte \* Final Act \* Acte Final \* Slotakte*

Diplomatischen Konferenz zur Annahme des  
Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung  
in der Binnenschifffahrt

Diplomatic Conference for the adoption of the  
Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability  
in Inland Navigation

Conférence diplomatique pour l'adoption de la  
Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité  
en navigation intérieure

Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het  
Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid  
in de binnenvaart

**CLNI 2012**

*Strasbourg, le 27 septembre 2012*

Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin



# SCHLUSSAKTE

## der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

1. Die Diplomatische Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) hat vom 25. bis 27. September 2012 unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am Sitz der ZKR in Straßburg stattgefunden.
2. Folgende Staaten waren auf der Konferenz durch Bevollmächtigte vertreten:  
  
Bundesrepublik Deutschland  
Republik Österreich  
Königreich Belgien  
Republik Bulgarien  
Französische Republik  
Großherzogtum Luxemburg  
Königreich der Niederlande  
Republik Polen  
Republik Serbien  
Slowakische Republik  
Schweizerische Eidgenossenschaft
3. Folgende Staaten haben an der Konferenz als Beobachter teilgenommen:  
  
Tschechische Republik  
Ungarn
4. Folgende nichtstaatliche Organisationen haben als Beobachter an der Konferenz teilgenommen:  
  
Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)  
Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU)  
IVR  
Union europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC)  
Europäische Schifferorganisation (ESO)
5. Die Konferenz hat Frau Dr. Beate Czerwenka (Deutschland) zur Vorsitzenden und Frau Alicja Nowak (Polen) und Herrn Dominique Bellenger (Frankreich) zu den Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.
6. Der Generalsekretär der ZKR hat gemäß der Geschäftsordnung der Konferenz die Vollmachten der Vertreter der in Absatz 2 genannten Staaten geprüft und der Konferenz Bericht erstattet. In dem Bericht wird festgestellt, dass die vorgelegten Vollmachten ordnungsgemäß sind.
7. Die Konferenz hat Herrn Henricus van der Werf, Generalsekretär der ZKR, zur Wahrnehmung der Aufgaben des Generalsekretärs der Konferenz und Frau Cécile Tournaye, Rechtsberaterin der ZKR, zur Exekutivsekretärin bestimmt.



8. Die Konferenz hat die von der Exekutivsekretärin vorgeschlagene Tagesordnung genehmigt (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. Die Konferenz hat die von der Exekutivsekretärin vorgeschlagene Geschäftsordnung genehmigt (CLNI/CONF (12) 7).
10. Die Konferenz hat einen Redaktionsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Dr. René Lefeber (Niederlande) eingesetzt.
11. Die Konferenz hat bei ihren Beratungen den Textentwurf für das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) zugrunde gelegt, der von der seitens der ZKR eingesetzten Expertengruppe erarbeitet wurde (CLNI/CONF (12) 1).
12. Im Anschluss an ihre Beratungen hat die Konferenz das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) in Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch einstimmig angenommen.
13. Die Konferenz hat die beigefügte Erklärung zum Außerkrafttreten des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) zur Kenntnis genommen.
14. Der Generalsekretär der ZKR übermittelt allen zur Konferenz eingeladenen Regierungen und zwischenstaatlichen Organisationen beglaubigte Abschriften dieser Schlussakte.
15. Das Übereinkommen wird am Sitz der ZKR in Straßburg hinterlegt.
16. Das Übereinkommen liegt vom 27. September 2012 bis 26. September 2014 für alle Staaten am Sitz des Depositars zur Unterzeichnung auf.

**Zu Urkund dessen** haben die Unterzeichneten diese Schlussakte unterzeichnet.

Geschehen zu Straßburg am siebenundzwanzigsten September zweitausendzwoölf in einer Urschrift in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache, die beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt wird.

**Die Vorsitzende**

Beate Czerwenka



**Die Exekutivsekretärin**

Cécile Tournaye



**Für die Bundesrepublik Deutschland**

Beate Czerwenka



Johann-Hinrich Ernst



**Für die Republik Österreich**

Verena Cap



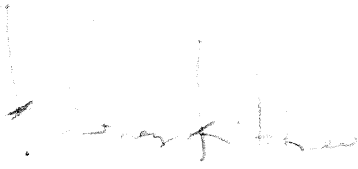
**Für das Königreich Belgien**

Geert Van Keer




**Für die Republik Bulgarien**

Kamen Kitchev




**Für die Französische Republik**

Olivier Guyonvarch



**Für das Großherzogtum Luxemburg**

Max Nilles




**Für das Königreich der Niederlande**

Gert Mensink




**Für die Republik Polen**

Alicja Nowak



**Für die Republik Serbien**

Mladen Mijovic



**Für die Slowakische Republik**

Drahoslav Štefánek



**Für die Schweizerische Eidgenossenschaft**

Reto Dürler



## ERKLÄRUNG

### ZUM AUSSERKRAFTTRETEN DES STRASSBURGER ÜBEREINKOMMENS VON 1988 ÜBER DIE BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

(CLNI)

Die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreichs der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

anlässlich der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) in Straßburg vom 25. bis 27. September 2012,

erklären, dass das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 4. November 1988 an dem Tag außer Kraft tritt, an dem die Kündigung des Übereinkommens durch drei der oben genannten Staaten wirksam wird.

6





# FINAL ACT

## of the Diplomatic Conference for the adoption of the Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012)

1. The Diplomatic Conference for the adoption of the Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012), organised under the auspices of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), was held at the headquarters of the CCNR in Strasbourg from 25 to 27 September 2012.
2. The following States were represented at the Conference by plenipotentiaries:
  - Federal Republic of Germany
  - Republic of Austria
  - Kingdom of Belgium
  - Republic of Bulgaria
  - French Republic
  - Grand-Duchy of Luxembourg
  - Kingdom of the Netherlands
  - Republic of Poland
  - Republic of Serbia
  - Slovak Republic
  - Swiss Confederation
3. The following States attended the Conference as observers:
  - Czech Republic
  - Hungary
4. The following Non-Governmental Organisations were represented at the Conference by observers:
  - European Transport Workers' Federation (ETF)
  - European Barge Union (EBU-UENF)
  - IVR
  - Union of European Chambers of Commerce and Industry (UECC)
  - European Skippers Association (ESO)
5. The Conference elected Ms Beate Czerwenka (Germany) as President of the Conference and Ms Alicja Nowak (Poland) and Mr Dominique Bellenger (France) as Vice-Presidents.
6. In accordance with the Rules of Procedure of the Conference, the Secretary General of the CCNR examined the credentials of the Representatives of the States listed in paragraph 2 above and reported to the Conference. The report states that the credentials presented comply with the Rules.
7. The Conference designated Mr Henricus van der Werf, Secretary General of the CCNR, Secretary General of the Conference and Ms Cécile Tournaye, Legal Adviser at the CCNR, Executive Secretary.

8. The Conference adopted the agenda submitted by the Executive Secretary (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. The Conference adopted the Rules of Procedure (CLNI/CONF (12) 7) proposed by the Executive Secretary.
10. The Conference constituted a Drafting Committee, chaired by Mr René Lefebvre (Netherlands).
11. The Conference based its discussions on the text of the draft Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012) prepared by the Group of Experts established by the CCNR (CLNI/CONF (12) 1).
12. Following its debate, the Conference adopted unanimously the Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012) in Dutch, English, French and German.
13. The Conference noted the annexed declaration on the termination of the Strasbourg Convention of 1988 on the limitation of liability in inland navigation vessels (CLNI).
14. The Secretary General of the CCNR shall send certified true copies of this Final Act to all the Governments and intergovernmental organisations invited to the Conference.
15. The Convention shall be deposited at the headquarters of the CCNR in Strasbourg.
16. The Convention shall be open for signature by all States from 27 September 2012 to 26 September 2014, at the headquarters of the Depositary.

**In witness whereof** the undersigned have put their signature to this Final Act.

Done at Strasbourg on the twenty-seventh day of September in the year two thousand and twelve, in one single original copy in Dutch, English, French and German, to be deposited with the Secretary General of the CCNR.

**The President**

Beate Czerwenka



**The Executive Secretary**

Cécile Tournaye



**For the Federal Republic of Germany**

Beate Czerwenka

  
Johann-Hinrich Ernst

**For the Republic of Austria**

Verena Cap

**For the Kingdom of Belgium**

  
Geert Van Keer

**For the Republic of Bulgaria**

  
Kamen Kitchev

**For the French Republic**

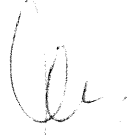
  
Olivier Guyonvarch





**For the Grand-Duchy of Luxembourg**

Max Nilles



**For the Kingdom of the Netherlands**

Gert Mensink

**For the Republic of Poland**

Alicja Nowak



**For the Republic of Serbia**

Mladen Mijovic



**For the Slovak Republic**

Drahoslav Štefánek



**For the Swiss Confederation**

Reto Dürler



**DECLARATION**

**ON THE TERMINATION OF THE STRASBOURG  
CONVENTION OF 1988  
ON THE LIMITATION OF LIABILITY IN INLAND  
NAVIGATION VESSELS**

**(CLNI)**

The delegations of the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, and the Swiss Confederation,

on the occasion of the Diplomatic Conference for the adoption of the Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012) held in Strasbourg from 25 to 27 September 2012,

declare that the Strasbourg Convention on the Limitation of Liability of Inland Navigation (CLNI) of 4 November 1988 shall cease to be in force on the day on which the denunciation of the Convention by three of the abovementioned States takes effect.

6



## ACTE FINAL

### de la Conférence diplomatique pour l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)

1. La Conférence diplomatique pour l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), organisée sous les auspices de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), s'est tenue à Strasbourg, au siège de la CCNR du 25 au 27 septembre 2012.
2. Les Etats suivants ont été représentés à la Conférence par des plénipotentiaires :  
  
République fédérale d'Allemagne  
République d'Autriche  
Royaume de Belgique  
République de Bulgarie  
République française  
Grand-Duché de Luxembourg  
Royaume des Pays-Bas  
République de Pologne  
République de Serbie  
République slovaque  
Confédération suisse
3. Les Etats suivants ont participé à la Conférence en tant qu'observateurs :  
  
République tchèque  
Hongrie
4. Les Organisations non gouvernementales suivantes ont été représentées à la Conférence par des observateurs :  
  
Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)  
Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF)  
IVR  
Union Européenne des Chambres de Commerce et d'industrie (UECC)  
Organisation Européenne des Bateliers (OEB)
5. La Conférence a élu comme Président de la Conférence Mme Beate Czerwenka (Allemagne) et comme vice-présidents Mme Alicja Nowak (Pologne) et M. Dominique Bellenger (France).
6. Conformément au Règlement intérieur de la Conférence, le Secrétaire général de la CCNR a examiné les pouvoirs des Représentants des Etats mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus et a fait rapport à la Conférence. Le rapport conclut que les pouvoirs présentés sont réguliers.
7. La Conférence a désigné M. Henricus van der Werf, Secrétaire général de la CCNR, pour exercer les fonctions de Secrétaire général de la Conférence et Mme Cécile Tournaye, conseillère juridique de la CCNR, comme Secrétaire exécutive.

8. La Conférence a adopté l'ordre du jour présenté par la Secrétaire exécutive (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. La Conférence a adopté le Règlement intérieur (CLNI/CONF (12) 7) proposé par la Secrétaire exécutive.
10. La Conférence a constitué un comité de rédaction présidé par M. René Lefebber (Pays-Bas).
11. La Conférence a fondé ses délibérations sur le texte du projet de Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) établi par le Groupe d'experts créé par la CCNR (CLNI/CONF (12) 1).
12. A l'issue des délibérations, la Conférence a adopté à l'unanimité la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) en allemand, anglais, français et néerlandais.
13. La Conférence a pris connaissance de la déclaration relative à l'extinction de la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI).
14. Le Secrétaire général de la CCNR adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final à tous les Gouvernements et organisations intergouvernementales invités à la Conférence.
15. La Convention sera déposée au siège de la CCNR à Strasbourg.
16. La Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège du dépositaire.

**En foi de quoi**, les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

Fait à Strasbourg le vingt-sept septembre deux mille douze en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, qui sera déposé auprès du Secrétaire général de la CCNR.

**La Présidente**

Beate Czerwenka



**La Secrétaire exécutive**

Cécile Tournaye





**Pour la République fédérale Allemagne**

Beate Czerwenka



Johann-Hinrich Ernst



**Pour la République d'Autriche**

Verena Cap



**Pour le Royaume de Belgique**

Geert Van Keer



**Pour la République de Bulgarie**

Kamen Kitchev



**Pour la République française**

Olivier Guyonvarch



**Pour le Grand-Duché de Luxembourg**

Max Nilles

**Pour le Royaume des Pays-Bas**

Gert Mensink

**Pour la République de Pologne**

Alicja Nowak

**Pour la République de Serbie**

Mladen Mijovic

**Pour la République slovaque**

Drahoslav Štefánek

**Pour la Confédération suisse**

Reto Dürler

6

**DECLARATION**

**RELATIVE A L'EXTINCTION DE LA CONVENTION  
DE STRASBOURG DE 1988  
SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN  
NAVIGATION INTERIEURE**

**(CLNI)**

Les délégations de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas, et de la Confédération suisse,

à l'occasion de la Conférence diplomatique en vue de l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) à Strasbourg du 25 au 27 septembre 2012,

déclarent que la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) du 4 novembre 1988 cesse d'être en vigueur à la date à laquelle la dénonciation de la Convention par trois des Etats susmentionnés prend effet.

6



# SLOTAKTE

## van de Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)

1. De Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), die onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bijeengeroepen werd, heeft van 25 tot en met 27 september 2012 in Straatsburg op de zetel van de CCR plaatsgevonden.
2. De volgende Staten waren op de Conferentie door gevolmachtigden vertegenwoordigd:
  - Bondsrepubliek Duitsland
  - Republiek Oostenrijk
  - Koninkrijk België
  - Republiek Bulgarije
  - Franse Republiek
  - Groothertogdom Luxemburg
  - Koninkrijk der Nederlanden
  - Republiek Polen
  - Republiek Servië
  - Slowaakse Republiek
  - Zwitserse Confederatie
3. De volgende Staten hebben als waarnemer aan de Conferentie deelgenomen:
  - Tsjechische Republiek
  - Hongarije
4. De volgende niet-gouvernementele organisaties hebben als waarnemer aan de Conferentie deelgenomen:
  - European Transport Workers' Federation (ETF)
  - Europese Binnenvaartunie (EBU)
  - IVR
  - Unie van Europese Kamers van Koophandel (UECC)
  - Europese Schippersorganisatie (ESO)
5. De Conferentie heeft mevrouw Dr. Beate Czerwenka (Duitsland) tot voorzitter en mevrouw Alicja Nowak (Polen) en de heer Dominique Bellenger (Frankrijk) tot ondervoorzitters verkozen.
6. De secretaris-generaal van de CCR heeft overeenkomstig het Intern reglement van de Conferentie de geloofsbrieven van de vertegenwoordigers van de in het tweede punt genoemde Staten onderzocht en verslag uitgebracht aan de Conferentie. In het verslag wordt vastgesteld dat de geloofsbrieven in orde zijn.
7. De Conferentie heeft de heer Henricus van der Werf, secretaris-generaal van de CCR, aangewezen als secretaris-generaal van de Conferentie en mevrouw Cécile Tournaye, juridisch adviseur van de CCR, als uitvoerend secretaris.

8. De Conferentie heeft de door de uitvoerend secretaris voorgestelde agenda aangenomen (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. De Conferentie heeft het door de uitvoerend secretaris voorgestelde Intern reglement (CLNI/CONF (12) 7) aangenomen.
10. De Conferentie heeft een door de heer Prof. Dr. René Lefebber (Nederland) voorgezeten Redactiecomité ingesteld.
11. De Conferentie is bij haar beraadslagingen uitgegaan van de ontwerptekst voor het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), die werd opgesteld door de op initiatief van de CCR ingestelde deskundigengroep (CLNI/CONF (12) 1).
12. In vervolg op haar beraadslagingen heeft de Conferentie het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) in de Duitse, Engelse, Franse en Nederlandse taal met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.
13. De Conferentie heeft kennis genomen van de bijgevoegde verklaring betreffende de buitenwerkingtreding van het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI).
14. De secretaris-generaal van de CCR verstrekt alle voor de Conferentie uitgenodigde regeringen en intergouvernementele organisaties een eensluidend gewaarmerkt afschrift van deze Slotakte.
15. Het Verdrag wordt op de zetel van de CCR te Straatsburg nedergelegd.
16. Het Verdrag zal van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 op de zetel van de depositaris liggen ter ondertekening door.

**Ten blijke waarvan** de ondergenoemde gevolmachtigden hun handtekening onder deze Slotakte hebben gezet.

Gedaan te Straatsburg opgesteld op zeventwintig september tweeduizendtwaalf in één authentiek exemplaar in de Duitse, Engelse, Franse en Nederlandse taal, dat bij de secretaris-generaal van de CCR zal worden nedergelegd.

**De voorzitter**

Beate Czerwenka



**De uitvoerend secretaris**

Cécile Tournaye



**Voor de Bondsrepubliek Duitsland**

Beate Czerwenka

  
Johann-Hinrich Ernst

**Voor de Republiek Oostenrijk**

Verena Cap

**Voor het Koninkrijk België**

Geert Van Keer

**Voor de Republiek Bulgarije**

Kamen Kitchev

**Voor de Franse Republiek**


Olivier Guyonvarch



6

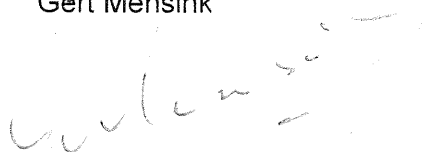
**Voor het Groothertogdom Luxemburg**

Max Nilles



**Voor het Koninkrijk der Nederlanden**

Gert Mensink



**Voor de Republiek Polen**

Alicja Nowak



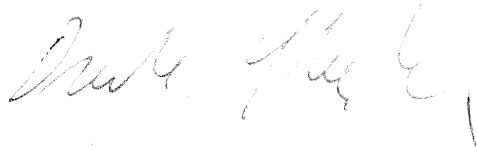
**Voor de Republiek Servië**

Mladen Mijovic



**Voor de Slowaakse Republiek**

Drahošlav Štefánek



**Voor de Zwitserse Confederatie**

Reto Dürler





## VERKLARING

### BETREFFENDE DE BUITENWERKINGTREDING VAN HET VERDRAG VAN STRAATSBURG VAN 1988 INZAKE DE BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID IN DE BINNENVAART

(CLNI)

De delegaties van de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Confederatie,

ter gelegenheid van de Diplomatieke Conferentie voor de goedkeuring van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) in Straatsburg van 25 tot en met 27 september 2012,

verklaren dat het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) van 4 november 1988 buiten werking treedt op de dag waarop de opzegging van het Verdrag door drie van de bovengenoemde Staten van kracht wordt.

6



**Straßburger Übereinkommen von 2012**  
**über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt**  
**(CLNI 2012)**

Die Staaten, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind,

in Erkenntnis der Zweckmäßigkeit einer vertraglichen Festlegung einheitlicher Regeln über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt für sämtliche Binnenwasserstraßen -

in der Erwägung, dass es wünschenswert ist, das Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt zu modernisieren -

sind wie folgt übereingekommen:

**Kapitel I**

**Recht auf Haftungsbeschränkung**

**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
  - a) „Schiffseigentümer“ bezeichnet den Eigner, den Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes;
  - 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. Den Schiffen stehen gleich Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art;
  - c) „Berger oder Retter“ bezeichnet jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste erbringt. Zu einer Bergung oder Hilfeleistung gehören auch die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Arbeiten;
  - d) „Gefährliche Güter“ bezeichnet gefährliche Güter im Sinne des Kapitels 3.2 der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung;
  - e) „Wasserstraße“ bezeichnet jedes Binnengewässer, einschließlich jedes Sees.

(3) Wird einer der in Artikel 2 genannten Ansprüche gegen eine Person geltend gemacht, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter haftet, so ist diese Person berechtigt, sich auf die in diesem Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung zu berufen.

(4) In diesem Übereinkommen schließt die Haftung des Schiffseigentümers die Haftung für Ansprüche ein, die gegen das Schiff selbst geltend gemacht werden.

(5) Ein Versicherer, der die Haftung in Bezug auf Ansprüche versichert, die der Beschränkung nach diesem Übereinkommen unterliegen, kann sich im gleichen Umfang wie der Versicherte auf dieses Übereinkommen berufen.

(6) Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung bedeutet keine Anerkennung der Haftung.

## **Artikel 2**

### **Der Beschränkung unterliegende Ansprüche**

(1) Vorbehaltlich der Artikel 3 und 4 unterliegen folgende Ansprüche, ungeachtet des Grundes der Haftung, der Haftungsbeschränkung:

- a) Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung oder wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen (einschließlich Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden;
- b) Ansprüche wegen Schäden infolge Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck;
- c) Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen;
- d) Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat;
- e) Ansprüche aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes;
- f) Ansprüche einer anderen Person als des Haftpflichtigen wegen Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Schäden, für die der Haftpflichtige seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, abzuwenden oder zu verringern, sowie wegen weiterer durch solche Maßnahmen entstandener Schäden.

(2) Die in Absatz 1 genannten Ansprüche unterliegen auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn sie auf Grund eines Vertrags oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Die in Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.

### **Artikel 3**

#### **Von der Beschränkung ausgenommene Ansprüche**

Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden auf:

- a) Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, einschließlich, soweit gegeben, auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen drohte;
- b) Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
- c) Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung bei nuklearen Schäden regeln oder verbieten;
- d) Ansprüche gegen den Eigentümer eines Reaktorschiffes wegen nuklearer Schäden;
- e) Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen, wenn der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter nach dem Recht, das für den Dienstvertrag zwischen ihm und diesen Bediensteten gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den nach Artikel 6 oder, bei Ansprüchen im Sinne des Artikels 7, den nach Artikel 7 errechneten Haftungshöchstbetrag übersteigt.

### **Artikel 4**


#### **Die Beschränkung ausschließendes Verhalten**

Ein Haftpflichtiger darf seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

### **Artikel 5**

#### **Gegenansprüche**

Hat eine Person, die zur Beschränkung der Haftung nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens berechtigt ist, gegen den Gläubiger einen Anspruch, der aus dem gleichen Ereignis entstanden ist, so sind die beiderseitigen Ansprüche gegeneinander aufzurechnen und die Bestimmungen dieses Übereinkommens nur auf den etwa verbleibenden Anspruch anzuwenden.



## Kapitel II

### Haftungshöchstbeträge

#### 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, 400 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1 400 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 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
  - iii) für ein Schub- oder Schleppboot 1 400 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 200 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 Haftungshöchstbetrag um 200 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;
- b) für alle übrigen Ansprüche die Hälfte des nach Buchstabe a errechneten Haftungshöchstbetrags;

6

- c) reicht der nach Buchstabe a errechnete Haftungshöchstbetrag zur vollen Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Buchstabe b errechnete Haftungshöchstbetrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche im Sinne des Buchstaben a zur Verfügung, wobei diese Restansprüche den gleichen Rang wie die unter Buchstabe b genannten Ansprüche haben;
- d) in keinem Fall dürfen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 400 000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 200 000 Rechnungseinheiten unterschreiten.

(2) Unbeschadet der Rechte nach Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung kann ein Staat, der Vertragspartei ist, in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften jedoch bestimmen, dass Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen den ihnen in diesen Rechtsvorschriften eingeräumten Vorrang vor Ansprüchen nach Absatz 1 Buchstabe b haben.

(3) Für einen Berger oder Retter, der für ein Schiff Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt und weder von einem Binnenschiff noch von einem Seeschiff aus arbeitet, sowie für einen Berger oder Retter, der ausschließlich auf dem Schiff arbeitet, für das er Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt, gelten die in Absatz 1 Buchstabe d genannten Haftungshöchstbeträge.

## **Artikel 7**

### **Höchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter**

(1) Die Haftungshöchstbeträge errechnen sich für ein Schiff, das gefährliche Güter befördert, für Ansprüche wegen Schäden, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit dieser Güter verursacht worden sind, wie folgt:

- a) für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung das Doppelte des nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a errechneten Haftungshöchstbetrags, mindestens aber 10 Millionen Rechnungseinheiten;
- b) für alle übrigen Ansprüche das Doppelte des nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b errechneten Haftungshöchstbetrags, mindestens aber 10 Millionen Rechnungseinheiten.

(2) Reicht der nach Absatz 1 Buchstabe a errechnete Haftungshöchstbetrag zur vollen Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Absatz 1 Buchstabe b errechnete Haftungshöchstbetrag auch zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Absatz 1 Buchstabe a zur Verfügung, wobei diese Restansprüche den gleichen Rang wie die unter Absatz 1 Buchstabe b genannten Ansprüche haben.

6

## Artikel 8

### Höchstbetrag für Ansprüche von Reisenden

(1) Für aus demselben Ereignis entstandene Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes errechnet sich der Haftungshöchstbetrag für dieses Schiff 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.

Der Haftungshöchstbetrag darf jedoch 2 Millionen Rechnungseinheiten nicht unterschreiten.

(2) „Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes“ im Sinne dieses Artikels bezeichnet diejenigen Ansprüche, die durch oder für eine auf diesem Schiff beförderte Person geltend gemacht werden,

- a) die auf Grund eines Beförderungsvertrags für Reisende befördert wird oder
- b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind.

## Artikel 9

### Rechnungseinheit

(1) Die in den Artikeln 6 bis 8 und 10 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in den Artikeln 6 bis 8 und 10 genannten Beträge werden in die Landeswährung des Staates umgerechnet, in dem die Beschränkung der Haftung geltend gemacht wird; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds, der Zahlung oder der Leistung einer nach dem Recht dieses Staates gleichwertigen Sicherheit.

(2) Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Vertragspartei ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt.

(3) Die Staaten, die Vertragsparteien sind, können auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berechnungsmethode den Gegenwert der in den Artikeln 6 bis 8 und 10 genannten Beträge in ihrer Landeswährung in gerundeten Beträgen festsetzen. Weichen die in der Landeswährung festgesetzten Beträge infolge einer Änderung des in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Wertes der Landeswährung um mehr als 10 Prozent von dem in den Artikeln 6 bis 8 und 10 in Sonderziehungsrechten ausgedrückten tatsächlichen Wert ab, so sind die Beträge dem tatsächlichen Wert anzupassen. Die Staaten, die Vertragsparteien sind, teilen dem Verwahrer die in der Landeswährung ausgedrückten Beträge sowie jede Anpassung dieser Beträge mit.

6



## Artikel 10

### Mehrere Ansprüche

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gelten die nach Artikel 6 errechneten Haftungshöchstbeträge für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche:

- a) gegen eine oder mehrere der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a bezeichneten Personen sowie gegen jeden, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden sie haften, oder
- b) gegen den Eigentümer eines Schiffes, der von diesem aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt, und gegen von diesem Schiff aus arbeitende Berger oder Retter sowie gegen jeden, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden Eigentümer, Berger oder Retter haften, oder
- c) gegen Berger oder Retter, die nicht von einem Binnenschiff oder einem Seeschiff aus arbeiten oder die ausschließlich auf dem Schiff arbeiten, für das Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht werden, sowie gegen jeden, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden Berger oder Retter haften.

(2)

- a) Erhöht sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Haftungshöchstbetrag für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, für die aus dem Ereignis entstandenen Ansprüche um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, so vermindert sich für jeden Schubleichter der Haftungshöchstbetrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters.
- b) Erhöht sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v der Haftungshöchstbetrag für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere mit diesem Schiff fest gekoppelte Schiffe fortbewegt hat, für die aus dem Ereignis entstandenen Ansprüche um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung der fest gekoppelten Schiffe, so vermindert sich für jedes fest gekoppelte Schiff der Haftungshöchstbetrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung des fest gekoppelten Schiffes.

(3) Für die nach Artikel 7 errechneten Haftungshöchstbeträge gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend. Absatz 2 ist jedoch mit der Maßgabe anzuwenden, dass statt 200 Rechnungseinheiten jeweils 400 Rechnungseinheiten zugrunde zu legen sind.

(4) Der nach Artikel 8 errechnete Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der Ansprüche, die sich aus demselben Ereignis gegen eine oder mehrere der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a bezeichneten Personen hinsichtlich des in Artikel 8 genannten Schiffes sowie gegen jeden ergeben, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden sie haften.

6

## **Artikel 11**

### **Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds**

(1) Eine Beschränkung der Haftung kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Haftungsfonds im Sinne des Artikels 12 nicht errichtet worden ist. Ein Staat, der Vertragspartei ist, kann jedoch in seinem innerstaatlichen Recht für den Fall, dass vor ihren Gerichten eine Klage zwecks Durchsetzung eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs erhoben wird, bestimmen, dass ein Haftpflichtiger das Recht auf Beschränkung der Haftung nur geltend machen darf, wenn ein Haftungsfonds nach diesem Übereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

(2) Wird Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds geltend gemacht, so ist Artikel 13 entsprechend anzuwenden.

## **Kapitel III**

### **Haftungsfonds**

## **Artikel 12**

### **Errichtung des Fonds**

(1) Derjenige, der haftbar gemacht wird, kann bei dem zuständigen Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde eines Staates, der Vertragspartei ist und in dem ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird, oder, falls kein gerichtliches Verfahren eingeleitet wird, bei dem zuständigen Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde eines Staates, der Vertragspartei ist und in dem ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet werden kann, einen oder mehrere Fonds errichten. Die Höhe eines zu errichtenden Fonds bestimmt sich nach dem Haftungshöchstbetrag, der nach den Artikeln 6 bis 8 und 10 zu errechnen ist und der für Ansprüche gilt, bezüglich deren eine Haftung desjenigen, der den Fonds errichtet, in Betracht kommt; der Haftungshöchstbetrag erhöht sich um die Zinsen vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds. Ein Fonds steht zur Befriedigung nur der Ansprüche zur Verfügung, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden kann.

(2) Ein Fonds kann entweder durch Hinterlegung des Haftungshöchstbetrags oder durch Leistung einer Sicherheit errichtet werden, die nach dem Recht des Staates, der Vertragspartei ist und in dem der Fonds errichtet wird, annehmbar ist und die vom Gericht oder der sonst zuständigen Behörde als angemessen erachtet wird.

(3) Ein Fonds, der von einer der in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 4 genannten Personen oder ihrem Versicherer errichtet worden ist, gilt als von allen in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 4 genannten Personen errichtet.

6

## **Artikel 13**

### **Verteilung des Fonds**

(1) Vorbehaltlich des Artikels 6 Absätze 1 und 2 sowie der Artikel 7, 8 und 10 wird der Fonds unter die Gläubiger im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche gegen den Fonds verteilt.

(2) Hat der Haftpflichtige oder sein Versicherer vor der Verteilung des Fonds einen Anspruch gegen den Fonds befriedigt, so tritt er bis zur Höhe des gezahlten Betrags in die Rechte ein, die dem so Entschädigten auf Grund dieses Übereinkommens zugestanden hätten.

(3) Das in Absatz 2 vorgesehene Eintrittsrecht kann auch von anderen als den darin genannten Personen für von ihnen gezahlte Entschädigungsbeträge ausgeübt werden, jedoch nur, soweit ein derartiger Eintritt nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht zulässig ist.

(4) Weist der Haftpflichtige oder ein anderer nach, dass er gezwungen sein könnte, einen solchen Entschädigungsbetrag, für den ihm ein Eintrittsrecht nach den Absätzen 2 und 3 zugestanden hätte, wenn die Entschädigung vor Verteilung des Fonds gezahlt worden wäre, zu einem späteren Zeitpunkt zu zahlen, so kann das Gericht oder die sonst zuständige Behörde des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, anordnen, dass ein ausreichender Betrag vorläufig zurückbehalten wird, um es dem Betroffenen zu ermöglichen, zu dem späteren Zeitpunkt seinen Anspruch gegen den Fonds geltend zu machen.

## **Artikel 14**

### **Wirkungen der Errichtung des Fonds**

(1) Ist ein Fonds nach Artikel 12 errichtet worden, so kann eine Person, die einen Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.

(2) Nach der Errichtung eines Fonds nach Artikel 12 ist ein Schiff oder sonstiges Vermögen, das einer Person gehört, für die der Fonds errichtet worden ist, und das im Hoheitsbereich eines Staates, der Vertragspartei ist, wegen eines möglichen Anspruchs gegen den Fonds mit Arrest belegt worden ist, sowie eine geleistete Sicherheit auf Anordnung des Gerichts oder der sonst zuständigen Behörde dieses Staates freizugeben.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nur, wenn der Gläubiger einen Anspruch gegen den Fonds vor dem Gericht geltend machen kann, das den Fonds verwaltet, und wenn der Fonds für den Anspruch tatsächlich zur Verfügung steht und frei transferierbar ist.

## Kapitel IV

### Anwendungsbereich

#### Artikel 15

(1) Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, wenn im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind,

- a) das Schiff eine Wasserstraße befahren hat, die im Hoheitsgebiet eines Staates liegt, der Vertragspartei ist,
- b) Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für ein im Bereich einer solchen Wasserstraße in Gefahr befindliches Schiff oder für die Ladung eines solchen Schiffes erbracht worden sind oder
- c) ein im Bereich einer solchen Wasserstraße gesunkenes, havariertes, festgefahreneres oder verlassenes Schiff oder die Ladung eines solchen Schiffes gehoben, beseitigt, vernichtet oder unschädlich gemacht worden ist.

Dieses Übereinkommen findet auch Anwendung auf die Beschränkung der Haftung eines Bergers oder Retters, der von einem Binnenschiff aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für ein im Bereich einer solchen Wasserstraße in Gefahr befindliches Seeschiff oder für die Ladung eines solchen Seeschiffs erbringt.

(2) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach durch eine dem Verwahrer notifizierte Erklärung die Anwendung dieses Übereinkommens für den Fall ausschließen, dass die in Absatz 1 genannte Wasserstraße

- a) in seinem Hoheitsgebiet liegt und
- b) nicht in Anlage I des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) aufgeführt ist.

Die vom Ausschluss betroffene Wasserstraße muss aus der Erklärung eindeutig hervorgehen.

(3) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt durch eine dem Verwahrer notifizierte Erklärung die Anwendung dieses Übereinkommens für höchstens 8 Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens auf Kleinfahrzeuge ausschließen, die ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr verwendet werden. Kleinfahrzeug im Sinne von Satz 1 ist ein Fahrzeug, dessen Schiffskörper, ohne Ruder und Bugspriet, eine Höchstlänge von weniger als 20 Meter aufweist, ausgenommen

6

- a) eine Fähre,
- b) ein Schubleichter,
- c) ein Fahrzeug, das zugelassen ist, Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen, oder
- d) ein Fahrzeug, das zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist.

(4) Der Ausschluss wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf den Ablauf von drei Monaten nach Notifikation der Erklärung nach Absatz 2 folgt, oder, wenn dieses Übereinkommen zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Kraft getreten ist, an dem Tag, an dem das Übereinkommen in Kraft tritt. Hat das Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, die von dem Ausschluss betroffene Wasserstraße befahren, findet dieses Übereinkommen keine Anwendung. Satz 2 gilt nicht, wenn der darin genannte Zeitpunkt vor dem Wirksamwerden des Ausschlusses liegt.

(5) Ein Staat, der eine Erklärung nach Absatz 2 abgegeben hat, kann diese Erklärung jederzeit durch eine dem Verwahrer notifizierte Rücknahmeerklärung zurücknehmen. Die Rücknahme wird drei Monate nach Notifikation der Rücknahmeerklärung oder zu einem in der Rücknahmeerklärung bestimmten späteren Zeitpunkt wirksam. Die Rücknahme hat keine Auswirkung auf die Beschränkung der Haftung für Ansprüche aus Ereignissen, die vor dem Wirksamwerden der Rücknahme eingetreten sind.

## **Kapitel V**

### **Schlussbestimmungen**

#### **Artikel 16**

##### **Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt**

(1) Dieses Übereinkommen liegt für alle Staaten vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf.

(2) Jeder Staat kann seine Zustimmung, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, ausdrücken,

- a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,
- b) indem er es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder
- c) indem er ihm beitrifft.

(3) Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer förmlichen Urkunde beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

## **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 von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) außer Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(2) Für einen Staat, der nach Erfüllung der Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf von drei Monaten nach der Hinterlegung der Urkunde folgt. Abweichend von Satz 1 tritt das Übereinkommen für diesen Staat am Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens nach Absatz 1 in Kraft, wenn die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde drei oder mehr Monate vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Absatz 1 hinterlegt wurde.

## **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) Ansprüche im Sinne von Artikel 7, die unter ein internationales Übereinkommen oder eine innerstaatliche Regelung fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschließt oder höhere als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge festsetzt;
- 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 zu diesem Übereinkommen 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 19**

### **Kündigung**

(1) Dieses Übereinkommen kann von einem Staat, der Vertragspartei ist, jederzeit nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen für diese Vertragspartei in Kraft getreten ist, durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation gekündigt werden.

(2) Unbeschadet von Artikel 20 Absatz 3 wird die Kündigung am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf von sechs Monaten nach Eingang der Notifikation folgt, oder zu einem in der Notifikation bestimmten späteren Zeitpunkt wirksam.

## **Artikel 20**

### **Vereinfachtes Verfahren zur Änderung von Haftungshöchstbeträgen**

(1) Der Verwahrer überprüft nach jeweils fünf Jahren die in den Artikeln 6 bis 8 und 10 genannten Beträge; die erste Überprüfung ist am 31. Dezember 2017 vorzunehmen. Der Überprüfung ist ein Inflationsfaktor zugrunde zu legen, welcher der kumulierten Inflationsrate seit der gemäß Absatz 2 erfolgten Notifizierung des Ergebnisses der letzten Überprüfung entspricht, die zu einer Änderung der Höchstbeträge geführt hat, oder, beim ersten Mal, der kumulierten Inflationsrate seit Inkrafttreten des Übereinkommens entspricht. Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes der Staaten, deren Währungen das in Artikel 9 Absatz 1 genannte Sonderziehungsrecht bilden.

(2) Ergibt die in Absatz 1 genannte Überprüfung, dass der Inflationsfaktor 10 Prozent übersteigt, so notifiziert der Verwahrer den Vertragsstaaten die unter Zugrundelegung des Inflationsfaktors geänderten Beträge. Die Änderung gilt nach Ablauf eines Jahres nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist ein Drittel der Vertragsstaaten dem Verwahrer die Erklärung notifiziert, dass es die Änderung ablehnt.

(3) Eine nach Absatz 2 als angenommen geltende Änderung tritt neun Monate nach dieser Annahme für jeden Staat, der zu diesem Zeitpunkt Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, in Kraft, sofern er nicht das Übereinkommen nach Artikel 19 Absatz 1 spätestens drei Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigt. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam. Die Änderung ist für jeden Staat, der nach der Annahme der Änderung Vertragspartei des Übereinkommens wird, verbindlich.

(4) Unbeschadet des Absatzes 1 ist das in Absatz 2 genannte Verfahren auf Verlangen eines Drittels der Vertragsstaaten jederzeit anzuwenden, wenn der in Absatz 1 genannte Inflationsfaktor seit der vorherigen Überprüfung oder, wenn eine solche nicht erfolgt ist, seit Inkrafttreten des Übereinkommens, 5 Prozent überstiegen hat. Weitere Überprüfungen nach dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren werden nach jeweils fünf Jahren vorgenommen, erstmals am Ende des fünften Jahres, das auf eine Überprüfung nach diesem Absatz folgt.

le

## **Artikel 21**

### **Verwahrer**

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hinterlegt; er ist der Verwahrer des Übereinkommens.

(2) Der Verwahrer

- a) übermittelt allen Unterzeichnern sowie allen anderen Staaten, die diesem Übereinkommen beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
- b) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
  - i) von jeder weiteren Unterzeichnung, von jeder Hinterlegung einer Urkunde sowie von jeder dabei abgegebenen Erklärung und jedem dabei gemachten Vorbehalt unter Angabe des Zeitpunkts;
  - ii) von dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
  - iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;
  - iv) von dem Zeitpunkt, zu dem eine Änderung nach Artikel 20 Absatz 3 in Kraft tritt;
  - v) von jeder auf Grund einer der Bestimmungen dieses Übereinkommens erforderlichen Erklärung.

## **Artikel 22**

### **Sprachen**

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Straßburg am 27. September 2012.







**Strasbourg Convention of 2012**  
**on the Limitation of Liability in Inland Navigation**  
**(CLNI 2012)**

The States Parties to this Convention,

having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability in inland navigation on all inland waterways,

considering that it is desirable to modernise the 1988 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation,

have agreed as follows:

**Chapter I**

**The right of limitation**

**Article 1**

**Persons entitled to limit liability; definitions**

1. Vessel owners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
2. The term:
  - (a) "vessel owner" shall mean the owner, hirer or charterer entrusted with the use of the vessel, as well as the operator of a vessel;
  - (b) "vessel" shall mean an inland navigation vessel used for commercial navigational purposes and shall also include hydrofoils, ferries and small craft used for commercial navigational purposes but not air-cushion vehicles. Dredgers, floating cranes, elevators and all other floating and mobile appliances or plant of a similar nature shall also be considered vessels;
  - (c) "salvor" shall mean any person rendering services in direct connection with salvage or assistance operations. These operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f);
  - (d) "dangerous goods" shall mean dangerous goods within the meaning of Chapter 3.2 of the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) in force at the time;
  - (e) "waterway" shall mean any inland waterway, including any lake.

b

3. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the vessel owner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
4. In this Convention, the liability of a vessel owner shall include liability in an action brought against the vessel herself.
5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

## **Article 2**

### **Claims subject to limitation**

1. Subject to Articles 3 and 4, the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:
  - (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation) occurring on board or in direct connection with the operation of the vessel or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;
  - (b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage of cargo, passengers or their luggage;
  - (c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights and occurring in direct connection with the operation of the vessel or with salvage or assistance operations;
  - (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a vessel which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board the vessel;
  - (e) claims in respect of the removal, destruction or rendering harmless of the cargo of the vessel;
  - (f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimise loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.
2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims under paragraph 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability in so far as they relate to remuneration under a contract with the person liable.

6.

### **Article 3**

#### **Claims excepted from limitation**

The rules of the present Convention shall not apply to:

- (a) claims for assistance or salvage, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a vessel which in itself or its cargo threatened to cause damage to the environment;
- (b) claims for contributions in general average;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the owner of a nuclear vessel for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the vessel owner or salvor whose duties are connected with the vessel or with the salvage or assistance operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims if, under the law governing the contract of service between the vessel owner or salvor and such servants, the vessel owner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that calculated in accordance with Article 6 or, for claims within the meaning of Article 7, to an amount greater than the limit of liability calculated in accordance with Article 7.

### **Article 4**


#### **Conduct barring limitation**

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

### **Article 5**

#### **Counterclaims**

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.



## Chapter II

### Limits of liability

#### Article 6

##### The general limits


1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Articles 7 and 8, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury:
  - (i) for a vessel not intended for the carriage of cargo, in particular a passenger vessel, 400 units of account per cubic metre of displacement at maximum permitted draught, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;
  - (ii) for a vessel intended for the carriage of cargo, 400 units of account per tonne of the vessel's deadweight, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;
  - (iii) for a pusher or tug, 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;
  - (iv) for a pusher which, at the time the damage was caused, was coupled to barges in a pushed train, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraph (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight of the pushed barges; this increase shall not apply in so far as it can be proved that the pusher has rendered salvage or assistance services to one or more of these barges;
  - (v) for a vessel equipped with mechanical means of propulsion which at the time the damage was caused was providing propulsion for other vessels coupled to this vessel, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraphs (i), (ii) or (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight or cubic metre of displacement of the other vessels; this increase shall not apply in so far as it can be proved that this vessel has rendered salvage or assistance services to one or more of the coupled vessels;
  - (vi) for floating and mobile appliances or plant within the meaning of the second sentence of Article 1, paragraph 2 (b), their value at the time of the occurrence;
- (b) in respect of all other claims, half of the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a);

- (c) when the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a) is insufficient to pay the claim mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph (b);
  - (d) in no case shall the limits of liability be less than 400 000 units of account for claims in respect of loss of life or personal injury or less than 200 000 units of account for all other claims.
2. However, without prejudice to the rights related to claims for loss of life or personal injury in accordance with paragraph 1 (c), a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.
3. The limits of liability mentioned in paragraph 1 (d) shall also apply to any salvor rendering salvage or assistance services to a vessel and not operating from any inland navigation vessel or seagoing vessel, and to any salvor operating solely on the vessel to which he is rendering salvage or assistance services.

## **Article 7**

### **The limits applicable to claims for damage arising from the carriage of dangerous goods**

1. The limits of liability for a vessel carrying dangerous goods in respect of claims arising in respect of damage resulting directly or indirectly from the dangerous nature of the goods shall be calculated as follows:
- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury: twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (a), but no less than 10 million units of account;
  - (b) in respect of all other claims, twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (b), but no less than 10 million units of account.
2. Where the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned in paragraph 1 (b).
- 

## Article 8

### The limit applicable to passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a vessel, the limit of liability for such vessel shall be an amount of 100 000 units of account multiplied by:

- (a) the number of passengers which the vessel is authorised to carry according to the vessel's certificate, or,
- (b) if the number of passengers which the vessel is authorised to carry is not prescribed, the number of passengers actually carried by the vessel at the time of the occurrence.

The limit of liability shall, however, not be less than 2 million units of account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a vessel" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that vessel:

- (a) under a contract of passenger carriage, or,
- (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

## Article 9

### Unit of account

1. The unit of account referred to in Articles 6 to 8 and 10 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 to 8 and 10 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund is constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment.

2. The value of a national currency of a State Party in terms of Special Drawing Rights shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions.

3. The States Parties may, on the basis of the method of calculation mentioned in paragraph 1, establish the equivalent of the amounts mentioned in Articles 6 to 8 and 10 in their national currency in round figures. When, following a change in the value of the national currency in terms of Special Drawing Rights, the amounts expressed in such currency differ by more than 10 per cent from the real value expressed in Special Drawing Rights in Articles 6 to 8 and 10, the said amounts shall be adapted to the real value. States Parties shall communicate to the Depositary the sums expressed in the national currency and any modification of those sums.

## Article 10

### Aggregation of claims

1. Without prejudice to paragraph 2, the limits of liability calculated in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

- (a) against the person or persons mentioned in Article 1, paragraph 2 (a), and any person for whose act, neglect or default they are responsible; or
- (b) against the owner of a vessel rendering salvage or assistance services from that vessel and the salvor or salvors operating from such vessel and any person for whose act, neglect or default they are responsible; or
- (c) against the salvor or salvors who are not operating from an inland navigation vessel or a seagoing ship or who are operating solely on the vessel to which the salvage or assistance services are rendered and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

2.

- (a) When, in conformity with Article 6, paragraph 1 (a) (iv), the limit of liability for a pusher which, at the time the damage was caused, was coupled to barges in a pushed train is increased in respect of claims arising out of the occurrence by 200 units of account per tonne deadweight of the pushed barges, the limit of liability for each of the barges is reduced, in respect of claims arising out of the said occurrence, by 200 units of account for each tonne deadweight of the pushed barge.
- (b) When, in conformity with Article 6, paragraph 1 (a) (v), the limit of liability for a vessel equipped with mechanical means of propulsion which, at the time the damage was caused, was providing propulsion for other vessels coupled to it, is increased in respect of claims arising out of the occurrence by 200 units of account per tonne deadweight or cubic metre of displacement of the coupled vessels, the limit of liability for each coupled vessel shall be reduced, in respect of claims arising out of the said occurrence, by 200 units of account for each tonne deadweight or each cubic metre of displacement of the coupled vessel.

3. Paragraphs 1 and 2 shall apply *mutatis mutandis* for the limits of liability calculated in accordance with Article 7. However, paragraph 2 shall be applied provided that instead of 200 units of account 400 units of account shall be used as a basis.

4. The limit of liability calculated in accordance with Article 8 shall apply to the aggregate of all claims arising on any distinct occasion against the person or persons mentioned in Article 1, paragraph 2 (a), in respect of the vessel referred to in Article 8 and any person for whose act, neglect or default they are responsible.





## **Article 11**

### **Limitation of liability without constitution of a limitation fund**


1. Limitation of liability may be invoked even if a limitation fund as mentioned in Article 12 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.
2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 13 shall apply.

## **Chapter III**

### **The limitation fund**

## **Article 12**

### **Constitution of the fund**

1. Any person alleged to be liable may constitute one or more funds with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of a claim subject to limitation, or, if no legal proceedings are instituted, with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings may be instituted for a claim subject to limitation. Each fund must be constituted for the amount of the limits of liability calculated in accordance with Articles 6 to 8 and 10 as are applicable to claims for which the person constituting the fund(s) may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. A fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
  2. A fund may be constituted either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the court or other competent authority.
  3. A fund constituted by one of the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4 or his insurer shall be deemed constituted by all the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4.
- 


### **Article 13**

#### **Distribution of the fund**

1. Subject to the provisions of Article 6, paragraphs 1 and 2 as well as to those of Articles 7, 8 and 10, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amount of their established claims against the fund.
2. If, before the fund is distributed, the person liable or his insurer has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.
3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those mentioned above in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.
4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

### **Article 14**

#### **Effects of the constitution of the fund**

1. Where a fund has been constituted in accordance with Article 12, any person who can make a claim effective against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.
  2. After a fund has been constituted in accordance with Article 12, any vessel or other property belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, shall be released by order of the court or other competent authority of such State.
  3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the fund before the court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.
- 

## Chapter IV

### Scope of application

#### Article 15

1. This Convention shall apply to the limitation of liability of the vessel owner or a salvor at the time of the incident giving rise to the claims where:

- (a) the vessel was being operated on a waterway located on the territory of a State Party,
- (b) salvage or assistance services had been rendered along one of the said waterways to a vessel in danger or to the cargo of such a vessel, or
- (c) a vessel sunk, wrecked, stranded or abandoned along one of the said waterways or the cargo of such a vessel had been raised, removed, destroyed or rendered harmless.

This Convention shall also apply to the limitation of liability of a salvor rendering salvage or assistance services from an inland navigation vessel to a sea-going vessel in danger along one of the said waterways or in respect of the cargo of such a vessel.

2. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any subsequent time, exclude the application of this Convention by sending a declaration to the Depositary in cases where the waterway referred to in paragraph 1:

- (a) is situated within its territory, and
- (b) is not listed in Annex I of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN).

The waterway to be excluded must be clearly specified in the declaration.

3. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, exclude application of this Convention for a maximum of eight years after the entry into force of this Convention by notifying the Depositary that the Convention shall not apply to small craft exclusively used in internal traffic. A small craft within the meaning of sentence 1 is a craft whose hull has a length of not more than 20 meters without rudder or bowsprit, except for:



- (a) a ferry,
- (b) a pushed barge,
- (c) a craft authorised to tug, to push or to provide propulsion for another vessel coupled to this craft, provided that such vessel is not a small craft, or
- (d) a craft authorised to carry more than 12 passengers.

4. The exclusion shall take effect on the first day of the month following the expiry of a period of three months following notification of the declaration referred to in paragraph 2 or, if this Convention has not yet entered into force, on its entry into force. This Convention shall not apply to claims arising from an occurrence that took place while the vessel was using an excluded waterway. Exclusion shall not apply in respect of occurrences taking place before the declaration takes effect.

5. A State which has made a declaration under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a declaration of withdrawal notified to the Depositary. The withdrawal shall take effect three months as from the date of the notification of the declaration of withdrawal or on any subsequent date specified in the declaration of withdrawal. Withdrawal shall not have any effect on the limitation of liability in respect of claims arising from an occurrence that takes place before the withdrawal takes effect.

## **Chapter V**

### **Final clauses**

#### **Article 16**

##### **Signature, ratification and accession**

1. This Convention shall be open for signature by any State at the Strasbourg headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine from 27 September 2012 to 26 September 2014.
2. Each State may express its consent to be bound by this Convention by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval, or
  - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine.




## Article 17

### Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of one year from the date on which four States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or on the date on which the 1988 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) ceases to be in force, whichever date is the later.
2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the conditions governing the entry into force of this Convention have been met, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of three months from the date on which that State deposited its instrument. By way of derogation from the first sentence, the Convention shall enter into force in that State on the day on which the Convention enters into force in accordance with paragraph 1 if the instrument of ratification, acceptance, approval or accession has been deposited at least three months before the entry into force of the Convention in accordance with paragraph 1.

## Article 18

### Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession and at any subsequent time, reserve the right to exclude the application of the rules of this Convention in their entirety or in part in respect of:
    - (a) claims for damage due to a change in the physical, chemical or biological quality of the water;
    - (b) claims mentioned in Article 7, in so far as they are governed by an international convention or domestic regulations excluding the limitation of liability or setting limits of liability higher than provided for in this Convention;
    - (c) claims mentioned in Article 2, paragraph 1 (d) and (e) of this Convention;
    - (d) lighters exclusively used in ports for transshipments.
  2. A State that avails itself of the option provided for in paragraph 1(b) shall notify the Depositary of the applicable limits of liability or of the fact that no such limits exist.
  3. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
  4. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Depositary. The withdrawal shall take effect on the date the notification is received or on a later date specified therein.
  5. Reservations other than those provided for in this Convention shall not be admissible.
- 


## **Article 19**

### **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by a State Party by means of a notification addressed to the Depositary, at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Without prejudice to Article 20, paragraph 3, the denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiry of a period of six months from the date on which the notification is received or after such longer period as may be specified therein.

## **Article 20**

### **Simplified procedure for amending limits of liability**

1. The Depositary shall review the amounts set out in Articles 6 to 8 and 10 at five-year intervals, the first such review to take place on 31 December 2017. The review shall be based on an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the date of the last notification referred to in paragraph 2 of a review resulting in an amendment of the limits of liability or, on the occasion of the first review, since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in Article 9, paragraph 1.
  2. If the review referred to in paragraph 1 concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify the Contracting States of the amended amounts calculated on the basis of the inflation factor. The amended amounts shall be deemed to have been adopted on expiry of a period of one year from the date of notification unless, within this period, one third of the Contracting States have notified the Depositary by means of a declaration of their refusal to accept this amendment.
  3. An amendment deemed to have been adopted by virtue of paragraph 2 shall enter into force nine months after its adoption for each State party to this Convention on that date, unless it denounces the Convention in accordance with Article 19, paragraph 1 no later than three months before the amendment enters into force. The denunciation shall be effective from the date on which the amendment enters into force. The amendment shall be binding on any State becoming a party to this Convention after adoption of the amendment.
  4. Without prejudice to paragraph 1, the procedure referred to in paragraph 2 may be applied at any time at the request of one third of the Contracting States if, since the previous review or, if there has been no such review, since the date of entry into force of this Convention, the inflation factor referred to in paragraph 1 is greater than 5 per cent. Subsequent reviews carried out in accordance with the procedure described in paragraph 1 shall be made every five years, the first such review to take place at the end of the fifth year following a review carried out in accordance with the present paragraph.
- 

## **Article 21**

### **Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, who shall be the Depositary thereof.
2. The Depositary shall:
  - (a) transmit certified true copies of this Convention to all Signatories and all other States that accede to this Convention;
  - (b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
    - (i) each new signature and each deposit of an instrument and any declaration or reservation thereto together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) any denunciation of this Convention and the date on which it is to take effect;
    - (iv) the date of the coming into force of any amendment in accordance with Article 20, paragraph 3;
    - (v) any declaration called for by any provision of this Convention.

## **Article 22**

### **Languages**

This Convention is established in a single original in the Dutch, English, French and German languages, each text being equally authentic.

In witness whereof the undersigned, duly authorised for the purpose by their respective Governments, affix their signature to this Convention.

Done at Strasbourg on 27 September 2012.







# Convention de Strasbourg de 2012

## sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

(CLNI 2012)

Les Etats parties à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,

considérant qu'il est souhaitable de moderniser la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure,

sont convenus de ce qui suit :

### Chapitre I

#### Le droit à limitation

#### Article 1

##### Personnes en droit de limiter leur responsabilité, définitions

1. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.
2. L'expression
  - a) "propriétaire de bateau" désigne le propriétaire, le locataire, ou l'affrètement à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau ;
  - b) "bateau" désigne un bateau de navigation intérieure utilisé en navigation à des fins commerciales et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, utilisés à des fins commerciales, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue ;
  - c) "assistant" désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres (d), e) et f) ;
  - d) "marchandises dangereuses" désigne les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa teneur en vigueur ;
  - e) "voie d'eau" désigne toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac.

3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

4. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de bateau" comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

## Article 2

### Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau ;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1 lettres d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.



### **Article 3**

#### **Créances exclues de la limitation**

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- b) aux créances du chef de contribution en avarie commune ;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- d) aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires ;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 6 ou, pour les créances au sens de l'article 7, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 7.

### **Article 4**

#### **Conduite supprimant la limitation**

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

### **Article 5**

#### **Compensation de créances**

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.



## Chapitre II

### Limites de responsabilité

#### Article 6

##### Limites générales

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées aux articles 7 et 8, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :

- a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :
  - (i) pour un bateau non destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
  - (ii) pour un bateau destiné au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
  - (iii) pour un pousseur ou remorqueur, 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
  - (iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, la limite de responsabilité calculée conformément à l'alinéa (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;
  - (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;
  - (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement ;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a) ;

- c) lorsque la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a) est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre b) peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b) ;
  - d) en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.
2. Toutefois, sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 lettre c), un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1 lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.
3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

## Article 7

### **Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses**

1. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit :
- a) à l'égard de créances pour mort ou lésions corporelles, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), mais au minimum 10 millions d'unités de compte ;
  - b) à l'égard de toutes les autres créances, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre b), mais au minimum 10 millions d'unités de compte.
2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre a), est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre b), peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au paragraphe 1 lettre a), ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphe 1 lettre b).

## Article 8

### Limite applicable aux créances des passagers

1. A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 100 000 unités de compte, multipliées par :

- a) le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou,
- b) si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Toutefois, la limite de responsabilité ne peut être inférieure à 2 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau » signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne :

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

## Article 9

### Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 à 8 et 10 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 à 8 et 10 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée ; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.

2. La valeur, en Droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

3. Les Etats parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 à 8 et 10 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droits de tirage spéciaux de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droits de tirage spéciaux aux articles 6 à 8 et 10, les montants devront être adaptés à la valeur réelle. Les Etats parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.

## Article 10

### Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité calculées conformément à l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :
  - a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a) et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou
  - b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
  - c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.
2.
  - a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité pour chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.
  - b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.
3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 7. Le paragraphe 2 s'applique toutefois en prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.
4. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 8 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 8 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

## **Article 11**

### **Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation**

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 12 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.
2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 13 s'appliquent.

## **Chapitre III**

### **Le fonds de limitation**

## **Article 12**

### **Constitution du fonds**

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Chaque fonds doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculé conformément aux articles 6 à 8 et 10 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.
2. Un fonds peut être constitué, soit en consignand la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.
3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4.



## **Article 13**

### **Répartition du fonds**

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 de même que des articles 7, 8 et 10, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.
2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.
3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.
4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

## **Article 14**

### **Conséquences de la constitution du fonds**

1. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 12, aucune personne ayant la faculté de faire valoir une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.
2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 12, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

## Chapitre IV

### Champ d'application

#### Article 15

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances :

- a) le bateau naviguait sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat partie,
- b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou
- c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au depositaire dans les cas où la voie d'eau mentionnée au paragraphe 1

- a) est située sur son territoire et
- b) ne figure pas à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

La voie d'eau concernée par l'exclusion doit découler clairement de la déclaration.

3. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au depositaire, pour une période de 8 ans au maximum suivant l'entrée en vigueur de la Convention, aux menues embarcations utilisées exclusivement à des fins de transport national. Une menue embarcation, au sens de la première phrase, est un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 mètres, à l'exclusion

- a) d'un bac,
- b) d'une barge poussée,
- c) d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations ou
- d) d'un bâtiment autorisé à transporter plus de 12 passagers.

4. L'exclusion prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la notification de la déclaration visée au paragraphe 2 ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention. La présente Convention ne s'applique pas aux créances nées d'un événement s'étant produit lorsque le bateau naviguait sur une voie d'eau visée par l'exclusion. L'exclusion ne vaut pas pour les événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la déclaration.

5. Un Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une déclaration de retrait notifiée au dépositaire. Le retrait prend effet à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de notification de la déclaration de retrait ou à toute date ultérieure spécifiée dans la déclaration de retrait. Le retrait n'a pas d'effet sur la limitation de responsabilité pour les créances nées d'événements intervenus avant l'entrée en vigueur du retrait.

## **Chapitre V**

### **Clauses finales**

#### **Article 16**

##### **Signature, ratification et adhésion**

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
2. Chaque Etat peut exprimer son consentement à être lié par la présente Convention par voie de :
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou
  - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou
  - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

## Article 17

### Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle quatre Etats auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à la date à laquelle la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) cessera d'être en vigueur, la date postérieure étant retenue.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument. Par dérogation à la première phrase, la Convention entre en vigueur dans cet Etat le jour de l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1, si l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion a été déposé au moins trois mois avant l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1.

## Article 18

### Réserves

1. Chaque Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion et à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie :
  - a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
  - b) aux créances visées à l'article 7, dans la mesure où elles sont régies par une convention internationale ou une réglementation nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la présente Convention ;
  - c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) ;
  - d) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.
2. Un Etat qui fait usage de la faculté prévue au paragraphe 1, lettre b doit notifier au dépositaire les limites de responsabilité qui s'appliquent ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Chaque Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.
5. Les réserves autres que celles prévues par la présente Convention ne sont pas recevables.

## Article 19

### Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat partie par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette partie.
2. Sans préjudice de l'article 20 paragraphe 3, la dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration de six mois à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

## Article 20

### Procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité

1. Le dépositaire engage la révision des montants prescrits aux articles 6 à 8 et 10 tous les cinq ans, le premier examen intervenant le 31 décembre 2017. L'examen est conduit en appliquant un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la date de la dernière notification, d'un examen ayant conduit à une modification des limites de responsabilité, conformément au paragraphe 2 ou, dans le cas d'un premier examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le Droit de tirage spécial cité à l'article 9 paragraphe 1.
2. Si l'examen mentionné au paragraphe 1 conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 pour cent, le dépositaire notifie aux Etats contractants les montants révisés calculés sur la base du coefficient pour inflation. Les montants révisés sont réputés avoir été adoptés à l'expiration d'un délai d'une année à compter du jour de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats contractants aient notifié par une déclaration au dépositaire leur refus d'accepter la modification.
3. Une modification réputée avoir été adoptée en vertu du paragraphe 2 entre en vigueur neuf mois après son adoption pour tout Etat qui est partie à la présente Convention à cette date, à moins qu'il ne dénonce la Convention conformément à l'article 19 paragraphe 1 au plus tard trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la modification. La dénonciation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la modification. La modification lie tout Etat qui devient partie à la présente Convention après l'adoption de la modification.
4. Sans préjudice du paragraphe 1, la procédure mentionnée au paragraphe 2 est applicable à tout moment sur la demande d'un tiers des Etats contractants si, depuis l'examen précédent ou, en l'absence d'un tel examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 est supérieur à cinq pour cent. Des révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article sont effectuées tous les cinq ans, la première intervenant à la fin de la cinquième année suivant une révision effectuée conformément au présent paragraphe.

## **Article 21**

### **Dépositaire**

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui en est le dépositaire.
2. Le dépositaire
  - a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires ainsi qu'à tous les autres Etats ayant adhéré à la présente Convention ;
  - b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré :
    - (i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus ;
    - (ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;
    - (iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet ;
    - (iv) de la date d'entrée en vigueur d'une modification conformément à l'article 20 paragraphe 3 ;
    - (v) de toute déclaration requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.

## **Article 22**

### **Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 27 septembre 2012.



**Verdrag van Straatsburg**  
**van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid**  
**in de binnenvaart**

**(CLNI 2012)**

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,

de wenselijkheid erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regels vast te stellen betreffende de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart voor alle binnenwateren,

overwegende dat modernisering van het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart wenselijk is,

zijn het volgende overeengekomen:

**Hoofdstuk I**

**Het recht op beperking**

**Artikel 1**

**Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken; begripsbepalingen**

1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.
2. De uitdrukking:
  - a) "scheepseigenaar" betekent de eigenaar, huurder, of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip;
  - b) "schip" betekent een voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip en omvat mede voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte draagvleugelboten, kleine vaartuigen en veerponten, maar niet luchtkussen voertuigen. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;
  - c) "hulpverlener" betekent iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden als bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d), e) en f);
  - d) "gevaarlijke stoffen" betekent gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het bij het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN) gevoegde Reglement, als gewijzigd;
  - e) "waterweg" betekent elk binnenwater, met inbegrip van elk meer.



3. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.
4. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.
5. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig dit Verdrag beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.
6. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

## **Artikel 2**

### **Vorderingen vatbaar voor beperking**

1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:
  - a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;
  - b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;
  - c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden;
  - d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;
  - e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
  - f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.
2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d), e) en f), zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

### **Artikel 3**

#### **Vorderingen uitgezonderd van beperking**

De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:

- a) vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, een bijzondere vergoeding voor hulp aan een schip dat zelf of door zijn lading schade aan het milieu dreigde te berokkenen;
- b) vorderingen wegens bijdrage in averij-grosse;
- c) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
- d) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;
- e) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij dit volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6, of voor vorderingen in de zin van artikel 7 en dit bedrag hoger is dan de overeenkomstig artikel 7 berekende aansprakelijkheidsgrens.

### **Artikel 4**

#### **Gedragingen die de beperking opheffen**

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

### **Artikel 5**

#### **Verrekening van vorderingen**

Wanneer een persoon die krachtens de bepalingen van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn in dat geval slechts van toepassing op het eventuele saldo.

## Hoofdstuk II

### Aansprakelijkheidsgrenzen

#### Artikel 6

##### Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in de artikelen 7 en 8, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

- a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:
- (i) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 400 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
  - (ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 400 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
  - (iii) voor een duw- of sleepboot, 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
  - (iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt de overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;
  - (v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt de overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;
  - (vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;
- b) met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de overeenkomstig letter a) berekende aansprakelijkheidsgrens;

- c) wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig letter b) beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in letter a) genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in letter b) genoemde vorderingen;
- d) in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 400 000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 200 000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

2. Echter, onverminderd de rechten met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het eerste lid, letter c), kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, de bij die wet bepaalde voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b), bedoelde vorderingen.

3. De in het eerste lid, letter d), genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn eveneens van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of op een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

## **Artikel 7**

### **Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit**

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect veroorzaakt is door de gevaarlijke aard van deze stoffen, worden als volgt berekend:

- a) voor vorderingen met betrekking tot dood of letsel: het dubbele van de overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden;
- b) voor alle overige vorderingen: het dubbele van de overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter b), berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden.

2. Wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a), onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b), mede beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in het eerste lid, letter a), genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b), genoemde vorderingen.

## Artikel 8

### Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, belooft de aansprakelijkheidsgrens voor dit schip een bedrag van 100 000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met:

- a) het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren, of,
- b) het daadwerkelijke aantal passagiers dat op het moment van de gebeurtenis werd vervoerd wanneer het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven is.

De aansprakelijkheidsgrens mag evenwel niet lager zijn dan 2 miljoen rekeneenheden.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen die door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon zijn ingesteld:

- a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of,
- b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

## Artikel 9

### Rekeneenheid

1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 tot en met 8 en 10, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals gedefinieerd door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen; de omrekening geschiedt volgens de waarde van de desbetreffende munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.

2. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

3. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grond van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen in hun nationale munteenheid vaststellen in afgeronde bedragen. Wanneer, als gevolg van een verandering van de in de bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid, de in die munteenheid uitgedrukte bedragen meer dan 10 procent afwijken van de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte werkelijke waarde, moeten de bedragen aan de werkelijke waarde worden aangepast. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, delen aan de depositaris de in hun nationale munteenheid uitgedrukte bedragen mede, alsmede iedere wijziging van die bedragen.

## Artikel 10

### Samenloop van vorderingen

1. Onverminderd het tweede lid, zijn de overeenkomstig artikel 6 berekende aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

- a) tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a), en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
- b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de hulpverlener of hulpverleners die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
- c) tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

2.

- a) Wordt overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (iv), de aansprakelijkheidsgrens voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor iedere duwbak verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.
- b) Wordt overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), de aansprakelijkheidsgrens voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbewoog, met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor ieder gekoppeld schip verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de overeenkomstig artikel 7 berekende aansprakelijkheidsgrenzen. Voor het tweede lid geldt echter dat in plaats van 200 rekeneenheden van 400 rekeneenheden moet worden uitgegaan.

4. De overeenkomstig artikel 8 berekende aansprakelijkheidsgrens is van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de in artikel 1, tweede lid, letter a), genoemde persoon of personen, met betrekking tot het in artikel 8 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

## **Artikel 11**

### **Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds**

1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 12, is gevormd. Een Staat die partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag of wordt gevormd wanneer het recht op beperking wordt ingeroepen.
2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 13 van overeenkomstige toepassing.

## **Hoofdstuk III**

### **Het beperkingsfonds**

## **Artikel 12**

### **Het beperkingsfonds**

1. Iedere persoon die aansprakelijk gehouden wordt, kan een of meer fondsen vormen bij het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke Staat die Partij is bij dit Verdrag waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering, of, indien geen rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt, bij het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke Staat die Partij is bij dit Verdrag waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering. Ieder fonds moet gevormd worden ten belope van het bedrag van de overeenkomstig de artikelen 6 tot en met 8 en 10 berekende aansprakelijkheidsgrens die van toepassing is op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.
2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de Staat die Partij is bij dit Verdrag waar het fonds wordt gevormd en die door het gerecht of door iedere andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.
3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 10, eerste lid, letters a), b) of c), of vierde lid, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in artikel 10, eerste lid, letters a), b) of c), of vierde lid, genoemde personen.

## **Artikel 13**

### **Verdeling van het fonds**

1. Behoudens artikel 6, eerste en tweede lid, als ook de artikelen 7, 8 en 10, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.
2. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.
3. Het recht van subrogatie, bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.
4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan het gerecht of ieder andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

## **Artikel 14**

### **Gevolgen van de vorming van het fonds**

1. Wanneer overeenkomstig artikel 12 een fonds is gevormd, is het een persoon die een vordering tegen het fonds geldend kan maken, niet toegestaan om met betrekking tot deze vordering enig recht uit te oefenen ten aanzien van andere vermogensbestanddelen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.
2. Na de vorming van een fonds overeenkomstig artikel 12, moet elk schip of moeten andere vermogensbestanddelen van een persoon ten wiens bate het fonds is gevormd waarop binnen het rechtsgebied van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit van die Staat.
3. Het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.



## Hoofdstuk IV

### Toepassingsgebied

#### Artikel 15

1. Dit Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

- a) het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is,
- b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van een dergelijk schip, of
- c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van een dergelijk schip vlot gebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.

Dit Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip.

2. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van of tot dit Verdrag of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is in het geval dat de in het eerste lid genoemde waterweg:

- a) gelegen is binnen zijn grondgebied en
- b) niet vermeld staat in bijlage I van het Europees Verdrag inzake hoofdvaarwegen die van internationaal belang zijn (AGN).

Uit de verklaring moet eenduidig blijken op welke waterweg dit Verdrag niet van toepassing is.

3. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van of tot dit Verdrag door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag gedurende een periode van ten hoogste acht jaar na het van kracht worden van het Verdrag niet van toepassing is op kleine schepen die uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt. Een klein schip als bedoeld in de eerste zin is een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 meter, met uitzondering van:



- a) een veerpont,
- b) een duwbak,
- c) een schip dat andere dan kleine schepen mag slepen, mag duwen of langszijde vastgemaakt mag medevoeren; of
- d) een schip dat meer dan twaalf passagiers mag vervoeren.

4. De uitzondering treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving overeenkomstig het tweede lid, of, indien het Verdrag op dit tijdstip nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerkingtreding. Indien het schip op het moment van een gebeurtenis waaruit vorderingen voortkomen, op een waterweg voer die uitgezonderd is, is dit Verdrag niet van toepassing. Deze tweede zin geldt niet wanneer de daarin genoemde gebeurtenis zich voordeed op een tijdstip, voordat de uitzondering van kracht werd.

5. Een Staat die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig het tweede lid, kan deze verklaring op ieder moment intrekken door een aan de depositaris gerichte kennisgeving. De intrekking wordt van kracht drie maanden na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum. De intrekking heeft geen gevolgen voor de beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen voortkomend uit gebeurtenissen die zich voor het van kracht worden van de intrekking hebben voorgedaan.

## **Hoofdstuk V**

### **Slotbepalingen**

#### **Artikel 16**

##### **Ondertekening, bekrachtiging en toetreding**

1. Dit Verdrag staat van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.
2. Elke Staat kan zijn toestemming om door dit Verdrag gebonden te zijn, tot uitdrukking brengen door:
  - a) het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring te ondertekenen,
  - b) het onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring te ondertekenen en daarna te bekrachtigen, aanvaarden of goed te keuren, of
  - c) toetreding.
3. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een officiële akte bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

## Artikel 17

### Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, of op de datum waarop het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) buiten werking treedt, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.
2. Voor een Staat, die nadat de voorwaarden voor het in werking treden van dit Verdrag zijn vervuld, een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd. In afwijking van de eerste zin treedt het Verdrag voor deze Staat in werking op de dag van de inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig het eerste lid, wanneer de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding drie of meer maanden voor de inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig het eerste lid werd nedergelegd.

## Artikel 18

### Voorbehouden

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:
  - a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
  - b) vorderingen bedoeld in artikel 7, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien, vaststelt;
  - c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);
  - d) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.
2. Een Staat die van de in het eerste lid, letter b), voorziene mogelijkheid gebruik maakt, moet de depositaris in kennis stellen van de geldende aansprakelijkheidsgrenzen of hem mededelen dat dergelijke aansprakelijkheidsgrenzen niet bestaan.
3. De voorbehouden, waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.
4. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.
5. Andere voorbehouden dan voorzien in dit Verdrag zijn niet toelaatbaar.

## **Artikel 19**

### **Opzegging**

1. Dit Verdrag kan worden opgezegd door een Staat die Partij is bij dit Verdrag door middel van een kennisgeving gericht aan de depositaris op ieder tijdstip na afloop van een jaar nadat het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 20, derde lid, wordt de opzegging van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van zes maanden te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.

## **Artikel 20**

### **Vereenvoudigde procedure ter wijziging van aansprakelijkheidsgrenzen**

1. De depositaris evalueert elke vijf jaar de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen, waarbij de eerste evaluatie plaatsvindt op 31 december 2017. Voor de evaluatie wordt uitgegaan van een inflatiefactor, overeenkomend met het cumulatieve inflatiepercentage sinds de datum van de laatste kennisgeving, bedoeld in het tweede lid, die tot een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen geleid heeft of, in het geval van de eerste evaluatie sinds de datum van inwerkingtreding van het Verdrag. De te gebruiken maat voor het inflatiepercentage om de inflatiefactor te bepalen, is het gewogen gemiddelde van het jaarlijkse percentage van de stijging of daling van de indices van de consumptieprijzen van de staten waarvan de munteenheden het in artikel 9, eerste lid, genoemde bijzondere trekkingsrecht vormen.
2. Indien bij de in het vorige lid bedoelde evaluatie wordt vastgesteld dat de inflatiefactor de tien procent heeft overschreden, geeft de depositaris aan de Verdragsluitende Staten kennis van de op grond van de inflatiefactor gewijzigde bedragen. De gewijzigde bedragen gelden als aangenomen na het verstrijken van een termijn van een jaar vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij een derde van de Verdragsluitende Staten de depositaris binnen deze termijn heeft meegedeeld dat zij de wijziging afwijzen.
3. Een wijziging die overeenkomstig het tweede lid als aangenomen kan worden beschouwd, wordt negen maanden na deze aanvaarding van kracht voor elke Staat die op dat tijdstip Partij is bij dit Verdrag, tenzij deze het Verdrag uiterlijk drie maanden voor het van kracht worden van de wijziging overeenkomstig artikel 19, eerste lid, opzegt. De opzegging gaat in wanneer de wijziging van kracht wordt. De wijziging is bindend voor elke Staat die na de aanvaarding van de wijziging partij wordt bij dit Verdrag.
4. Ongeacht het eerste lid van dit artikel is de in het tweede lid van dit artikel bedoelde procedure te allen tijde van toepassing indien een derde van de Verdragsluitende Staten de wens daartoe te kennen geeft en indien de in het eerste lid bedoelde inflatiefactor sinds de vorige evaluatie of sinds de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag hoger is dan vijf procent en geen eerdere evaluatie heeft plaatsgevonden. Latere evaluaties volgens de in het eerste lid van dit artikel beschreven procedure vinden plaats elke vijf jaar vanaf het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van de evaluatie die heeft plaatsgevonden overeenkomstig dit lid.

## **Artikel 21**

### **Depositaris**

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart; hij is de depositaris van het Verdrag.
2. De depositaris:
  - a) doet gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;
  - b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:
    - i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;
    - ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
    - (iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;
    - (iv) de datum waarop een wijziging als bedoeld in artikel 20, derde lid, van kracht wordt;
    - (v) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste verklaring.

## **Artikel 22**

### **Talen**

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Duitse, Engelse, Franse en Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk authentiek is.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden na hun volmachten te hebben overgelegd, hun handtekening onder dit Verdrag hebben gezet.

Gedaan te Straatsburg op 27 september 2012.