

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)**

##### **A. Zielsetzung**

Der Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) hat zum Ziel, die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Ratifikation dieses Übereinkommens zu schaffen und damit zugleich die Voraussetzungen für eine Verbesserung des im deutschen Binnenschifffahrtsrecht geregelten Rechts der globalen Haftungsbeschränkung in Anpassung an internationales Einheitsrecht.

##### **B. Lösung**

Dem Übereinkommen wird zugestimmt. Die in dem Übereinkommen enthaltenen Vorschriften werden jedoch nicht unmittelbar anwendbares Recht in der Bundesrepublik Deutschland. Vielmehr werden sie in das Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt eingestellt.

##### **C. Alternativen**

Dem Übereinkommen könnte unmittelbar Gesetzeskraft verliehen werden.

##### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

Keine

##### **E. Sonstige Kosten**

Keine

---

*Fristablauf: 04. 07. 97*



23. 05. 97

R – U

**Gesetzentwurf**  
**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes**  
**zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988**  
**über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
031 (121) – 405 02 – Üb 80/97

Bonn, den 23. Mai 1997

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von  
der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom  
4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnen-  
schifffahrt (CLNI)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

**Dr. Helmut Kohl**

---

*Fristablauf: 04. 07. 97*



**Entwurf****Gesetz****zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988  
über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)****Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

(1) Dem in Straßburg am 4. November 1988 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

(2) Die Zustimmung erfolgt mit der Maßgabe, daß die in dem Übereinkommen enthaltenen Vorschriften innerstaatlich nicht unmittelbar anzuwenden sind.

**Artikel 2**

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die nach Maßgabe des Artikels 20 des Übereinkommens beschlossenen Änderungen der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit in Kraft zu setzen.

**Artikel 3**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 17 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen vom 4. November 1988 findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die in dem Übereinkommen enthaltenen Vorschriften sollen, wie sich aus dem beiliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ergibt, in das Binnenschifffahrtsgesetz sowie die Seerechtliche Verteilungsordnung eingestellt werden. Aus diesem Grunde bestimmt Absatz 2, daß die Zustimmung zu dem Übereinkommen die darin enthaltenen Vorschriften nicht zu unmittelbar anwendbarem Recht macht und daß das Vertragsgesetz keinen Rechtsanwendungsbefehl erteilt.

### **Zu Artikel 2**

Das Übereinkommen sieht in Artikel 20 vor, daß die in den Artikeln 6 und 7 des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge sowie die in Artikel 8 genannte Rechnungseinheit innerhalb im einzelnen festgelegter Grenzen durch Beschluß einer qualifizierten Mehrheit der Vertragsstaaten geändert werden können. Diese Änderungen sind grundsätzlich nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes zu behandeln. Im Hinblick auf die im völkerrechtlichen Änderungsverfahren vorgesehenen relativ kurzen Fristen ist es jedoch erforderlich und zur Entlastung der gesetzgebenden Körperschaften zweckmäßig, das innerstaatliche Umsetzungsverfahren ebenfalls zu vereinfachen. Der Gegenstand der Änderungen ist durch die Verweisung auf die entsprechenden Bestimmungen in dem Übereinkommen und die dort enthaltenen detaillierten Bestimmungen über die Voraussetzungen und das Ausmaß möglicher Änderungen nach Inhalt, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt.

### **Zu Artikel 3**

Absatz 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 17 für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich in Kraft tritt, ist nach Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

### **Schlußbemerkung**

Durch die Ausführung des Gesetzes werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Auswirkungen auf die Umwelt sind durch das Gesetz nicht zu erwarten.

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

**Convention de Strasbourg  
sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure  
(CLNI)**

**Verdrag van Straatsburg  
inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart  
(CLNI)**

Die Bundesrepublik Deutschland,  
das Königreich Belgien,  
die Französische Republik,  
das Großherzogtum Luxemburg,  
das Königreich der Niederlande,  
die Schweizerische Eidgenossenschaft,

in Erkenntnis der Zweckmäßigkeit einer Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, insbesondere auf Rhein und Mosel,

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen, und haben demgemäß folgendes vereinbart:

La République Fédérale d'Allemagne,  
Le Royaume de Belgique,  
La République Française,  
Le Grand-Duché de Luxembourg,  
Le Royaume des Pays-Bas,  
La Confédération Suisse,

Reconnaissant l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure en particulier sur le Rhin et la Moselle,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

De Bondsrepubliek Duitsland,  
Het Koninkrijk België,  
De Franse Republiek,  
Het Groothertogdom Luxemburg,  
Het Koninkrijk der Nederlanden,  
De Zwitserse Bondsstaat,

Erkennende het nut van een harmonisering van het recht inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, in het bijzonder op de Rijn en de Moezel,

Hebben besloten te dien einde een Verdrag ter zake te sluiten en zijn derhalve het volgende overeengekomen:

**Kapitel I**

**Recht auf Haftungsbeschränkung**

**Artikel 1**

**Zur Beschränkung der Haftung  
berechtigte Personen**

(1) Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinn 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, Mieter, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffes;
- b) „Schiff“ bezeichnet ein Binnenschiff und umfaßt auch 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 Hilfe-

**Chapitre I**

**Le droit à limitation**

**Article 1**

**Personnes en droit  
de limiter leur responsabilité**

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, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau;
- b) «bateau» désigne un bateau de navigation intérieure et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, 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'assis-

**Hoofdstuk I**

**Het recht op beperking**

**Artikel 1**

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

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, bevrachter en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd;
- b) „schip“ betekent een binnenschip en omvat mede draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, 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 hulpverlenings-

leistung Dienste erbringt. Zu einer Bergung oder Hilfeleistung gehören auch die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Arbeiten.

(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, 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;

tance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres d), e) et f).

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, 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;

werkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d), e) en f).

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 rechtsovereenkomst.

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 danwel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, 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 het 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 het onschadelijk maken van de lading van het schip;



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 sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
- b) Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung bei nuklearen Schäden regeln oder verbieten;
- c) Ansprüche gegen den Eigentümer eines Reaktorschiffs wegen nuklearer Schäden;
- d) 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 in Artikel 6 vorgesehenen 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.

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, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;
- c) aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires;
- d) 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 prévu à l'article 6.

### 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.

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 of wegens bijdrage in avarij-grosse;
- b) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
- c) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip terzake van kernschade;
- d) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgename, rechtverkrigenden 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, og indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.

### 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****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.

**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.

**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 voortvloeit uit hetzelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekenend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

**Kapitel II****Haftungshöchstbeträge****Artikel 6****Allgemeine Höchstbeträge**

(1) Die Haftungshöchstbeträge für andere als die in Artikel 7 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, 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
  - ii) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
  - iii) für ein Schub- oder Schleppboot 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
  - iv) für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichter zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der nach Ziffer iii errechnete Haftungsbetrag um 100 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

**Chapitre II****Limites de responsabilité****Article 6****Limites générales**

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, 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 affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 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 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
  - ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
  - iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 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, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 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, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau,

**Hoofdstuk II****Aansprakelijkheidsgrenzen****Artikel 6****Algemene grenzen**

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortvloeien 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, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
  - ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
  - iii) voor een duw- of sleepboot, 700 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 het overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 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

nach Ziffer i, ii oder iii errechnete Haftungsbetrag um 100 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 Sinn des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2 ihr Wert im Zeitpunkt des Ereignisses;
- b) für alle übrigen Ansprüche die Hälfte der unter Buchstabe a genannten Beträge;
- c) reicht der nach Buchstabe a errechnete Betrag zur vollen Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Buchstabe b errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Buchstabe a zur Verfügung, wobei diese Restansprüche den gleichen Rang wie die unter Buchstabe b genannten Ansprüche haben;
- d) in allen Fällen dürfen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 200 000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 100 000 Rechnungseinheiten nicht unterschreiten.

(2) Unbeschadet der Rechte nach Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung kann eine Vertragspartei in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften jedoch bestimmen, daß Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, 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 von Reisenden

(1) Bei aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüchen wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes haftet der Schiffseigentümer bis zu einem Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem

son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 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 des montants visés à la lettre a);
- c) lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé 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) dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

2. Toutefois, sans préjudice du droit des 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, 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 des passagers

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le

schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 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 onder letter a) genoemde bedragen;
- c) wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag 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 200 000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 100 000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

2. Echter, onverminderd het recht van 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, 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 van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

#### Artikel 7

##### Grenzen 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 van de scheepseigenaar een bedrag van 60 000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip

Schiffszeugnis befördern darf; ist die Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, nicht vorgeschrieben, so bestimmt sich die Haftungsbeschränkung nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses tatsächlich befördert hat.

Diese Höchstbeträge dürfen 720 000 Rechnungseinheiten nicht überschreiten und folgende Beträge nicht überschreiten:

- a) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 100 Personen 3 Millionen Rechnungseinheiten;
- b) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 180 Personen 6 Millionen Rechnungseinheiten;
- c) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl von über 180 Personen 12 Millionen Rechnungseinheiten.

(2) „Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes“ im Sinn 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 8

##### Rechnungseinheit

(1) Die in den Artikeln 6 und 7 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in den Artikeln 6 und 7 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 einer Vertragspartei wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt.

(3) Die Vertragsparteien können auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berechnungsmethode den Gegenwert der in den Artikeln 6 und 7 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 v.H. von dem in den Artikeln 6 und 7 in Sonderzie-

bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720 000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:

- a) 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;
- b) 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;
- c) 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.

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 8

##### Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 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 aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.

2. La valeur, en Droit de tirage spécial, 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 et 7 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droit de tirage spécial de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droit de tirage spécial aux articles 6 et 7, les montants

gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt die beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.

Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720 000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:

- a) 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;
- b) 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;
- c) 12 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder „vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip“ verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

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

#### Artikel 8

##### Rekeneenheid

1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in de artikelen 6 en 7 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 die 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 Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

3. De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grondslag van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in artikelen 6 en 7 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 ten

hungsrechten ausgedrückten tatsächlichen Wert ab, so sind die Beträge dem tatsächlichen Wert anzupassen. Die Vertragsparteien teilen dem Verwahrer die in der Landeswährung ausgedrückten Beträge sowie jede Anpassung dieser Beträge mit.

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.

honderd afwijken van de in de artikelen 6 en 7 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 9

##### Mehrere Ansprüche

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gelten die nach Artikel 6 bestimmten 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 Haftungsbetrag 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 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, so vermindert sich für jeden Schubleichter der Haftungsbetrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters.
- b) Erhöht sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v der Haftungsbetrag für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere mit diesem Schiff fest gekoppelte Schiffe fortbewegt, für die aus dem Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung der fest gekoppelten Schiffe, so vermindert sich für jedes fest gekoppel-

#### Article 9

##### Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité déterminées selon 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), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité de chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 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), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de respon-

#### Artikel 9

##### Samenloop van vorderingen

1. Onverminderd het tweede lid, zijn de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde 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 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 volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (iv), het aansprakelijkheidsbedrag 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 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.
- b) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met

te Schiff der Haftungsbetrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung des fest gekoppelten Schiffes.

(3) Die nach Artikel 7 bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten 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 7 genannten Schiffes sowie gegen jeden ergeben, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden sie haften.

#### Artikel 10

##### Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds

(1) Eine Beschränkung der Haftung kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Haftungsfonds im Sinn des Artikels 11 nicht errichtet worden ist. Eine Vertragspartei kann jedoch in ihrem 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 12 entsprechend anzuwenden.

(3) Das Verfahren für die Anwendung dieses Artikels richtet sich nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Klage erhoben wird.

#### Kapitel III Haftungsfonds

##### Artikel 11 Errichtung des Fonds

(1) Derjenige, der haftbar gemacht wird, kann bei dem zuständigen Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet 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 einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet werden kann, einen Fonds errichten. Der

sabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

3. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent 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 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

#### Article 10

##### 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 11 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 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure en vue de l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

#### Chapitre III Le fonds de limitation

##### Article 11 Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un 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. Le fonds doit être constitué à concurrence du montant tel que calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applica-

dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

3. De volgens artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a), met betrekking tot het in artikel 7 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

#### Artikel 10

##### 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 11, is gevormd. Een Staat, die partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsovereenkomst 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 12 van overeenkomstige toepassing.

3. Vragen van procesrecht met het oog op de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsovereenkomst wordt ingesteld.

#### Hoofdstuk III Het beperkingsfonds

##### Artikel 11 Vorming van het fonds

1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, 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 bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering. Het fonds moet gevormd wor-

Fonds ist in Höhe derjenigen in den Artikeln 6 und 7 genannten Beträge zu errichten, die für Ansprüche gelten, bezüglich deren eine Haftung desjenigen, der den Fonds errichtet, in Betracht kommt, zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds. Dieser 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 Betrags oder durch Leistung einer Sicherheit errichtet werden, die nach dem Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet 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 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 3 genannten Personen oder ihrem Versicherer errichtet worden ist, gilt als von allen in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 3 genannten Personen errichtet.

#### Artikel 12

##### Verteilung des Fonds

(1) Vorbehaltlich des Artikels 6 Absätze 1 und 2 und des Artikels 7 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.

bles aux créances dont la personne qui constitue le fonds peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout 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 consignat 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 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3.

#### Article 12

##### Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 et de celles de l'article 7, 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.

den ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn 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 bij dit Verdrag Partij zijnde Staat 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 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid genoemde personen.

#### Artikel 12

##### Verdeling van het fonds

1. Behoudens artikel 6, eerste en tweede lid, en artikel 7, 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 is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoonbaar 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 13****Ausschluß anderer Klagen**

(1) Ist ein Haftungsfonds nach Artikel 11 errichtet worden, so kann derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, 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 11 ist ein Schiff oder sonstiges Vermögen, das einer Person gehört, für die der Fonds errichtet worden ist, und das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei 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.

**Artikel 14****Anzuwendendes Recht**

Vorbehaltlich dieses Kapitels richten sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren nach dem Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Fonds errichtet wird.

**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 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt, oder
- 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, festgefahrenes oder verlassenes Schiff oder die Ladung eines solchen Schiffes gehoben, beseitigt, vernichtet oder unschädlich gemacht worden ist.

**Article 13****Fin de non-recevoir**

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit 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 11, 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.

**Article 14****Loi applicable**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure y relatives, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

**Chapitre IV****Champ d'application****Article 15**

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

- a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou
- 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.

**Artikel 13****Gronden voor niet-ontvankelijkheid**

1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

2. Nadat een fonds in gevormd overeenkomstig artikel 11, moet elk schip of moeten andere eigendommen van een persoon ten bate van wie 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 of 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.

**Artikel 14****De toepasselijke wet**

Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming in de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.

**Hoofdstuk IV****Toepassingsgebied****Artikel 15**

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

- a) het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaarmaking van de Moezel,
- b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip, of
- c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.



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 zu einem späteren Zeitpunkt durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation erklären, daß dieses Übereinkommen auch für andere als die in Absatz 1 genannten Wasserstraßen gilt, sofern diese im Hoheitsgebiet dieses Staates liegen.

Dieses Übereinkommen gilt für die in der Notifikation genannten Wasserstraßen vom ersten Tag des Monats an, der auf den Ablauf von drei Monaten nach Eingang der Notifikation folgt, oder, wenn dieses Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, von seinem Inkrafttreten an.

(3) Jeder Staat, der eine Erklärung nach Absatz 2 abgegeben hat, kann diese Erklärung jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf eines Jahres nach Eingang der Notifikation folgt, oder zu einem in der Erklärung bestimmten späteren Zeitpunkt wirksam.

## Kapitel V

### Schlußbestimmungen

#### Artikel 16

##### Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 4. November 1988 bis zum 4. November 1989 für alle Vertragsparteien der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und das Großherzogtum Luxemburg am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

(2) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Staaten, die es unterzeichnet haben.

(3) Andere als die in Absatz 1 genannten Staaten, die eine direkte schiffbare Verbindung zu den in Artikel 15 Absatz 1 genannten Wasserstraßen haben, können durch einstimmigen Beschluß der Staaten, für die dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, zum Beitritt eingeladen werden. Der Verwahrer beruft die in Satz 1 genannten Staaten zur Beschlußfassung über die Einladung ein. Der Beschluß enthält die im Fall des Beitritts des einzuladenden Staates erforderlichen Anpassungen dieses Übereinkommens, insbesondere hinsichtlich der Umrechnung der Haftungsbeträge in

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 postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au depositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat.

La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au depositaire. Le retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la déclaration.

## Chapitre V

### Clauses finales

#### Article 16

##### Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats Parties à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et du Grand-Duché du Luxembourg du 4 novembre 1988 au 4 novembre 1989 au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des Etats qui l'ont signée.

3. Les Etats autres que ceux visés au paragraphe 1, disposant d'une liaison navigable directe avec les voies d'eau visées à l'article 15 paragraphe 1 peuvent, par décision unanime des Etats à l'égard desquels la présente Convention est entrée en vigueur, être invités à adhérer. Le depositaire convoque les Etats mentionnés à la première phrase pour se prononcer sur la décision d'invitation. La décision comporte les adaptations de la présente Convention nécessaires en cas d'adhésion de l'Etat à inviter, en particulier au regard de la conversion des montants de responsabilité

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 zulk schip.

2. Iedere Staat kan op het tijdstip van ondertekening of van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag ook van toepassing is op andere waterwegen dan die genoemd in het eerste lid voor zover zij binnen het grondgebied van deze Staat zijn gelegen.

Dit Verdrag treedt in werking voor de in de kennisgeving genoemde waterwegen op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving, of, indien het Verdrag nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerking-treding.

3. Iedere 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 op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum.

## Hoofdstuk V

### Slotbepalingen

#### Artikel 16

##### Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat van 4 november 1988 tot 4 november 1989 open voor ondertekening door de Staten die Partij zijn bij de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en door Luxemburg bij de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de Staten die het hebben ondertekend.

3. Andere dan de in het eerste lid bedoelde Staten, die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de in artikel 15, eerste lid genoemde waterwegen, kunnen bij een eenstemmig genomen besluit van de Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden, worden uitgenodigd toe te treden. De depositaris roept de in de eerste volzin bedoelde Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag bijeen om een besluit te nemen over de uitnodiging. Het besluit bevat de aanpassingen van dit Verdrag die nodig zijn in geval van toetreding door de uit te nodigen Staat, in het bijzonder met betrekking

die Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist. Der Beschluß tritt in Kraft, wenn alle in Satz 1 genannten Vertragsparteien dieses Übereinkommens dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Annahme des Beschlusses notifiziert haben. Jeder so eingelaufene Staat kann dem Übereinkommen in der durch den Beschluß angepaßten Fassung beitreten.

(4) 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 von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem drei der in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

(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.

#### Artikel 18

##### Vorbehalte

(1) Jeder Staat kann sich im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts und, im Fall eines Vorbehalts nach Buchstabe b, auch in einem späteren Zeitpunkt 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 wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, soweit diese Ansprüche unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschließen oder höhere als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungs Höchstbeträge festsetzen;
- c) Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e;

dans la monnaie nationale d'un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international. La décision entrera en vigueur lorsque tous les Etats Parties à la présente Convention mentionnés à la première phrase auront notifié l'acceptation de la décision au Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Tout Etat ainsi invité peut adhérer à la Convention telle qu'elle sera modifiée par la décision.

4. 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 de trois mois à compter de la date à laquelle trois des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 auront déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

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.

#### Article 18

##### Réserves

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ainsi que, pour une réserve visée à la lettre b), 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 pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention;
- c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e);

tot de omrekening van de aansprakelijkheidsbedragen in de nationale munteenheid van een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds. Het besluit treedt in werking wanneer alle Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, en die genoemd zijn in de eerste volzin, van hun aanvaarding van het besluit kennis hebben gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Een aldus uitgenodigde Staat kan tot het Verdrag toetreden zoals het door het besluit is gewijzigd.

4. 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 drie maanden, te rekenen van de datum waarop drie van de in artikel 16, eerste lid, genoemde Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.

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.

#### Artikel 18

##### Voorbehouden

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, en, in geval van een reserve als bedoeld onder letter b), 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 voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, en voor zover daarop een internationaal Verdrag of nationale wet 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) Sport- und Vergnügungsschiffe sowie Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt;

e) Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.

(2) Jeder Staat kann im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts erklären, daß er für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf seinen Wasserstraßen eingetreten ist, die in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

(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.

#### Artikel 19

##### Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei 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) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf eines Jahres nach Eingang der Notifikation folgt, oder zu einem in der Notifikation bestimmten späteren Zeitpunkt wirksam.

#### Artikel 20

##### Änderung der Haftungshöchstbeträge

(1) Auf Antrag einer Vertragspartei beruft der Verwahrer eine Konferenz aller Vertragsstaaten zur Beratung über die Änderung der in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge oder zur Änderung der in Artikel 8 genannten Rechnungseinheit ein.

(2) Bei der Beratung über die Änderung der in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge sind die aus Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere der Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.

d) aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives;

e) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.

2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1 deuxième phrase, lettres a) et b).

3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

4. Tout 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 depositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.

#### Article 19

##### Dénunciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au depositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année 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

##### Révision des montants de limitation

1. A la demande d'un Etat Partie à la présente Convention le depositaire convoquera une Conférence de tous les Etats Contractants pour délibérer sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou le remplacement de l'unité de compte visée à l'article 8 de la présente Convention.

2. Lors du débat sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, il doit être tenu compte de l'expérience acquise en matière d'événements dommageables et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

d) sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart;

e) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.

2. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij op vorderingen die voortkomen uit een gebeurtenis die op zijn waterwegen heeft plaatsgevonden de aansprakelijkheidsgrenzen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, tweede alinea, letters a) en b) niet zal toepassen.

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.

#### 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. De opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.

#### Artikel 20

##### Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Op verzoek van een Staat die Partij is bij dit Verdrag roept de depositaris een vergadering bijeen van alle Verdragsluitende Staten om te overleggen over de wijziging van de in de artikelen 6 en 7 genoemde beperkingsbedragen of over de vervanging van de in artikel 8 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid.

2. Bij de bespreking van de herziening van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen wordt rekening gehouden met de ervaring opgedaan bij voorvallen en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade, met wijzigingen in geldswaarden, en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de kosten van verzekering.

(3)

- a) Eine Änderung der Haftungshöchstbeträge auf Grund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung auf Grund dieses Artikels beraten werden.
- b) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, daß er einen Betrag übersteigt, der dem in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrag, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
- c) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, daß er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrags entspricht.

(4) Der Beschluß, die in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge zu ändern oder die in Artikel 8 genannte Rechnungseinheit durch eine andere Einheit zu ersetzen, wird mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten einschließlich einer Zweidrittelmehrheit der in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten, für die dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, gefaßt.

(5) Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 2 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist ein Drittel der Vertragsstaaten dem Verwahrer mitgeteilt hat, daß sie die Änderung nicht annehmen.

(6) Eine nach Absatz 5 als angenommen geltende Änderung tritt 18 Monate nach ihrer Annahme für alle Staaten, die zu diesem Zeitpunkt Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, in Kraft, sofern sie nicht das Übereinkommen nach Artikel 19 Absatz 1 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam. Die Änderung ist für jeden Staat, der nach dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt Vertragspartei des Übereinkommens wird, verbindlich.

#### Artikel 21

##### Verwahrer

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hinterlegt.

(2) Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

3.

- a) Aucun amendement visant à modifier les montants de limitation en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.

4. La décision de réviser les montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats Contractants présents et votants, comprenant une majorité des deux tiers des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1, pour lesquels la présente Convention est entrée en vigueur.

5. Le depositaire notifie à tous les Etats Contractants les amendements décidés selon le paragraphe 2. L'amendement est réputé accepté après l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la date de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats Contractants aient notifié au depositaire leur refus d'accepter cet amendement.

6. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 5 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation, à l'égard de tous les Etats qui à ce moment sont Parties à la présente Convention, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 19, paragraphe 1, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur. L'amendement lie tout Etat devenant Partie à la présente Convention après la date visée à la première phrase.

#### Article 21

##### Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

2. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

3.

- a) Er mag geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel worden overwogen binnen vijf jaar vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld, en evenmin binnen vijf jaar vanaf de datum van aanvaarding van een voorgaande wijziging ingevolge dit artikel.
- b) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze een bedrag overschrijdt dat overeenkomt met de beperking vervat in het Verdrag verhoogd met zes ten honderd per jaar berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesteld.
- c) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze het drievoud overschrijdt van het bedrag vervat in dit Verdrag.

4. Het besluit om de in de artikelen 6 en 7 genoemde aansprakelijkheidsgrenzen te wijzigen of de in artikel 8 bedoelde reken-eenheid te vervangen wordt genomen met een meerderheid van twee derden van de Verdragsluitende Staten die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvattende een meerderheid van twee derde van de in artikel 16, eerste lid genoemde Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden.

5. De depositaris geeft aan alle Verdragsluitende Staten kennis van de overeenkomstig het tweede lid besloten wijzigingen. De wijzigingen worden geacht aanvaard te zijn na afloop van een periode van 6 maanden te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij binnen deze periode een derde van de Verdragsluitende Staten aan de depositaris heeft medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaarden.

6. Een overeenkomstig het vijfde lid aanvaard geachte wijziging treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan voor alle Staten die op dat tijdstip Partij zijn bij dit Verdrag, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Verdrag opzeggen overeenkomstig artikel 19, eerste lid. Een zodanige opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt. De wijziging bindt iedere Staat die na het in de eerste volzin genoemde tijdstip Partij wordt bij dit Verdrag.

#### Artikel 21

##### Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

2. De Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>a) übermittelt den in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten sowie allen anderen Staaten, die diesem Übereinkommen beitreten, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;</p> <p>b) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,</p> <p style="padding-left: 20px;">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;</p> <p style="padding-left: 20px;">ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;</p> <p style="padding-left: 20px;">iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;</p> <p style="padding-left: 20px;">iv) von jeder Änderung, die nach Artikel 20 Absatz 5 als angenommen gilt, unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem diese Änderung nach Artikel 20 Absatz 6 in Kraft tritt;</p> <p style="padding-left: 20px;">v) von jedem Beschluß, durch den ein Staat nach Artikel 16 Absatz 3 zum Beitritt eingeladen wird, sowie vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beschlusses;</p> <p style="padding-left: 20px;">vi) von jeder auf Grund einer der Bestimmungen dieses Übereinkommens erforderlichen Mitteilung.</p> | <p>a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 ainsi qu'à tous les autres Etats qui adhèrent à la présente Convention;</p> <p>b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:</p> <p style="padding-left: 20px;">(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;</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) de tout amendement réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20 paragraphe 5 ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20 paragraphe 6;</p> <p style="padding-left: 20px;">(v) de chaque décision par laquelle un Etat est invité à adhérer en vertu de l'article 16 paragraphe 3 première phrase ainsi que de la date d'entrée en vigueur de la décision;</p> <p style="padding-left: 20px;">(vi) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.</p> | <p>a) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten, bedoeld in artikel 16, eerste lid, en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;</p> <p>b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) iedere wijziging die volgens artikel 20, vijfde lid geacht wordt aanvaard te zijn, alsmede de datum waarop deze wijziging in werking treedt overeenkomstig artikel 20, zesde lid;</p> <p style="padding-left: 20px;">(v) ieder besluit waardoor een Staat overeenkomstig artikel 16, derde lid wordt uitgenodigd toe te treden en de datum van inwerkingtreding van het besluit;</p> <p style="padding-left: 20px;">(vi) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste mededeling.</p> |
|---|---|---|

#### Artikel 22 Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in deutscher, 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 4. November 1988.

#### Article 22 Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, 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 4 novembre 1988.

#### Artikel 22 Talen

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

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

Gedaan te Straatsburg op 4 november 1988.

## Denkschrift zum Übereinkommen

### I. Allgemeine Bemerkungen

Das Übereinkommen stellt das Ergebnis lang andauernder internationaler Bestrebungen zur internationalen Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt dar. Bereits in den 50er Jahren wurden vom Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts, UNIDROIT, in Rom die Arbeiten an einer internationalen Vereinheitlichung des Haftungsbeschränkungssystems in der Binnenschifffahrt aufgenommen. 1959 leitete UNIDROIT einen ersten Entwurf eines Übereinkommens über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) zu. Nach mehrjähriger Prüfung des Entwurfs durch die ECE und nochmaliger Überarbeitung durch UNIDROIT verabschiedete die ECE schließlich am 1. März 1973 das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen (Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure - CLN).

Die CLN ist bisher nicht in Kraft getreten. Sie ist lediglich von der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz gezeichnet worden; nur ein Staat, die ehemalige Sowjetunion, ist dem Übereinkommen beigetreten.

In den 80er Jahren geführte Erörterungen im Rahmen des Binnenverkehrsausschusses der ECE ergaben, daß mit einem Inkrafttreten der CLN nicht mehr zu rechnen ist. Der mangelnde Erfolg dieses Übereinkommens ist im wesentlichen darin begründet, daß sich die CLN an das Internationale Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (BGBl. 1972 II S. 653, 672) anlehnte, dieses Übereinkommen jedoch bereits im Zeitpunkt der Verabschiedung der CLN revidiert und durch das im Jahre 1976 verabschiedete Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, 787) ersetzt wurde.

Im Ausschuß für Binnenschifffahrtsrecht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurde daher im Jahre 1985 eine Arbeitsgruppe aus Vertretern Belgiens, Frankreichs, der Niederlande, der Schweiz und Deutschlands gebildet, die sich zum Ziel setzte, die CLN zu revidieren und zumindest für den Bereich der Rheinschifffahrt einheitliche Regeln über die Haftungsbeschränkung aufzustellen.

Die Arbeitsgruppe der ZKR schloß ihre Arbeiten im Jahre 1988 ab. Auf einer Diplomatischen Konferenz in Straßburg am 3. und 4. November 1988, an der sowohl die in der Arbeitsgruppe vertretenen Staaten als auch das Großherzogtum Luxemburg teilnahmen, wurde das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) verabschiedet. Alle auf der Diplomatischen Konferenz vertretenen Staaten zeichneten das Übereinkommen bereits am Tage seiner Verabschiedung.

Das Straßburger Übereinkommen lehnt sich eng an das für die Bundesrepublik Deutschland am 1. September 1987 in Kraft getretene (BGBl. 1987 II S. 407) Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (im folgenden: Übereinkommen von

1976) an. Ebenso wie dieses baut es auf dem Prinzip der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigentümers sowie des Bergers und Retters auf. Diese Personen haften grundsätzlich unbeschränkt und mit ihrem gesamten Vermögen, haben jedoch die Möglichkeit, für Ansprüche, die aus der Verwendung des Schiffes entstehen, ihre globale Haftung auf bestimmte Haftungshöchstsummen zu beschränken. Die Haftungshöchstsummen werden nach den technischen Eigenarten des Schiffes (Tragfähigkeit, Wasserverdrängung, Motorleistung, Beförderungskapazität) berechnet. Für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung beträgt dabei der Haftungshöchstbetrag das Doppelte des Betrages, der für bloße Sachschäden bestimmt wird. Die Haftungsbeschränkung kann einredeweise geltend gemacht werden oder erfolgt durch Errichtung eines Haftungsfonds, aus dem alle Gläubigerforderungen zu befriedigen sind.

Die Bundesregierung hält es für wünschenswert, daß die Bundesrepublik Deutschland das Straßburger Übereinkommen ratifiziert. Durch das Übereinkommen wird die Vielfalt der nationalen Beschränkungssysteme, die derzeit in der Binnenschifffahrt gelten, auf einen modernen, international einheitlichen Stand gebracht. Das Übereinkommen schafft weiter die Voraussetzungen dafür, daß Seehandelsrecht und Binnenschifffahrtsrecht wieder einander mehr angeglichen und die auf Grund unterschiedlicher Haftungsbeschränkungsregime bestehenden Wettbewerbsnachteile eines Verkehrsträgers abgebaut werden.

Im deutschen Recht bestehen seit Inkrafttreten des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen für die Bundesrepublik Deutschland am 6. April 1973 unterschiedliche Haftungsbeschränkungsregime in See- und Binnenschifffahrt. Während im Seehandelsrecht seit diesem Zeitpunkt das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigentümers gilt, besteht im Binnenschifffahrtsrecht, soweit es nicht um Schäden von Reisenden auf Binnenschiffen geht, noch das mit dem Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchG) eingeführte System der beschränkt dinglichen Haftung des Schiffseigners auf Schiff und Fracht (§ 4 BinSchG). Der Schiffseigner haftet danach nur gegenständlich beschränkt mit Schiff und Fracht. Dieses System birgt die Gefahr in sich, daß insbesondere in Katastrophenfällen die Gläubiger nicht hinreichend gesichert sind. Denn bei einem Totalverlust des Schiffes, etwa wegen eines Brandes, kann die Haftung des Schiffseigentümers nahezu vollständig entfallen. Ist das Schiff nur noch von geringem Wert, etwa weil es mangelhaft unterhalten wurde, so kann ebenfalls die Rückgriffsmöglichkeit des Gläubigers sehr beschränkt sein. Das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung hat demgegenüber den Vorteil, daß auch in Katastrophenfällen die Gläubiger des Schiffseigners hinreichend geschützt werden. Aus diesem Grunde wurde bereits mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) zur besseren Absicherung der Reisenden auf Binnenschiffen in Anlehnung an das Seehandelsrecht für den Fall der Tötung oder Verletzung von Reisenden eine summenmäßige Haftungsbeschränkung

des Schiffseigners eingeführt (§ 4a BinSchG). Diese Vorabregelung soll nun durch eine umfassende Revision des Rechts der globalen Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ergänzt werden.

Die Ratifizierung des Straßburger Übereinkommens macht eine Reihe von Änderungen des Binnenschiffrechts erforderlich. Die Änderungen sollen durch ein besonderes Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vorgenommen werden, dessen Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit dem Entwurf des Vertragsgesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vorgelegt wird.

Das Straßburger Übereinkommen tritt in Kraft, wenn drei der Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz in Straßburg teilgenommen haben, ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt haben. Bisher hat lediglich Luxemburg eine entsprechende Urkunde hinterlegt. Die übrigen Unterzeichnerstaaten bereiten gegenwärtig die Ratifizierung des Straßburger Übereinkommens vor. Andere Staaten, insbesondere Ungarn und Rußland, haben bereits großes Interesse an einem Beitritt zu dem Übereinkommen bekundet.

## II. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1

Artikel 1 stellt den Grundsatz des Rechts zur Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt auf und beschreibt den persönlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Nach Absatz 1 haben der Schiffseigentümer sowie der Berger oder Retter das Recht, für die in Artikel 2 des Übereinkommens genannten Ansprüche ihre Haftung zu beschränken. Die Haftung dieser Personen ist mithin nicht von Gesetzes wegen beschränkt, sondern muß, wie sich aus den Artikeln 10 und 11 des Übereinkommens ergibt, einredeweise geltend gemacht oder durch Errichtung eines Haftungsfonds bewirkt werden.

Die Regelung weicht damit grundsätzlich vom geltenden Binnenschiffrechts ab. Nach § 4 BinSchG haftet der Schiffseigner grundsätzlich nicht persönlich, sondern nur dinglich beschränkt mit Schiff und Fracht. Anderes gilt nur für Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung von Reisenden. Für diese haftet der Schiffseigner nach § 4a Abs. 1 Satz 1 BinSchG persönlich. Die Haftung ist jedoch in diesen Fällen – abweichend vom System des Straßburger Übereinkommens – von Gesetzes wegen auf einen Höchstbetrag von 30 Millionen Deutsche Mark beschränkt (§ 4a Abs. 1 Satz 2 BinSchG). Die Änderung des geltenden Rechts erscheint aus den unter „Allgemeines“ aufgeführten Gründen geboten.

Die in Absatz 1 verwendeten Begriffe „Schiffseigentümer“ und „Berger oder Retter“ werden in Absatz 2 näher definiert.

Nach Buchstabe a umfaßt der Begriff „Schiffseigentümer“ den Eigner, Mieter, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffes. Die Definition weicht geringfügig von der in Artikel 1 Abs. 2 des Übereinkommens von 1976 gegebenen Definition des Begriffs „Schiffseigentümer“ ab: Anders als im Übereinkommen von 1976 führt das Straßburger Übereinkommen nicht den „Eigentümer“ auf; darüber hinaus erweitert es die Definition dahingehend, daß auch der Eigner und Mieter als Schiffseigentümer anzusehen sind. Sachliche Unterschiede ergeben sich hieraus nicht.

Die Auslassung des Begriffs „Eigentümer“ in der in Buchstabe a enthaltenen Definition des Begriffs „Schiffseigentümer“ dürfte auf einem Redaktionsversehen beruhen. Bei der Ausarbeitung des Straßburger Übereinkommens wurde der im französischen Text verwendete Begriff „propriétaire“ nicht, wie im Übereinkommen von 1976, mit dem Begriff „Eigentümer“ übersetzt, sondern statt dessen der Begriff „Eigner“ verwendet. Mit der abweichenden Wortwahl sollte vor allem dem Umstand Rechnung getragen werden, daß die Terminologie im Binnenschiffrechts von der im Seerecht abweicht. So kennt das deutsche Binnenschiffrechts – in Abweichung vom schweizerischen – nicht den Begriff des Reeders. Vielmehr verwendet es den Begriff des Schiffseigners (§ 1 BinSchG). Daß nach deutschem Recht der Begriff „Schiffseigner“ eine andere Bedeutung hat als der des Eigentümers – nach § 1 BinSchG bezeichnet der Begriff „Schiffseigner“ nur den Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes –, dürfte übersehen worden sein. Im Hinblick auf die im Vergleich zum Übereinkommen von 1976 unverändert beibehaltene französische Fassung des Artikels 1 Abs. 2 Buchstabe a dürfte jedoch auch der Eigentümer eines Schiffes als „Schiffseigentümer“ im Sinne des Straßburger Übereinkommens anzusehen sein.

Der – im Vergleich zum Übereinkommen von 1976 zusätzlichen – Erwähnung des Begriffs „Mieter“ dürfte keine eigenständige Bedeutung zukommen. Der Begriff wurde auf Vorschlag der Niederlande, denen der Begriff „Ausrüster“ fremd ist, in das Übereinkommen aufgenommen und findet sich auch schon in Artikel 2 Abs. 1 CLN. Er wird jedoch von den in Buchstabe a ebenfalls aufgeführten Begriffen „Ausrüster“ und „Charterer“ bereits erfaßt: Nach deutschem Recht ist als Ausrüster derjenige anzusehen, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut (§ 2 Abs. 1 BinSchG). Hierzu kann also auch der Mieter zählen, sofern er die volle Verfügungsgewalt über das Schiff erhalten hat. Hat er dies nicht, etwa weil sich der Eigentümer des Schiffes bestimmte Weisungsrechte über dem Mieter überlassene Schiffsbesatzung vorbehalten hat, kann er als „Charterer“ angesehen werden, der insoweit neben dem Ausrüster eine selbständige Bedeutung erhält. Für die Auslegung des Begriffs „Charterer“ kann im übrigen auf die Rechtsprechung zum Seerecht, insbesondere zum Übereinkommen von 1976, zurückgegriffen werden.

Buchstabe b umschreibt, was unter dem im Übereinkommen verwendeten Begriff „Schiff“ zu verstehen ist. Er stellt klar, daß das Übereinkommen nur Anwendung findet, wenn die Haftung für ein Schiff im Sinne dieser Definition beschränkt werden soll. Danach muß es sich bei dem in Frage stehenden Schiff um ein Binnenschiff handeln. Nicht erfaßt ist also der Fall, daß die Haftung für ein Seeschiff beschränkt werden soll. In diesem Fall kommt eine Haftungsbeschränkung nach den Bestimmungen des Übereinkommens von 1976 in Betracht.

In Anlehnung an Artikel 1 Abs. 4 des Übereinkommens vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen (BGBl. 1972 II S. 1008) bestimmt Buchstabe b weiter, daß als Binnenschiff auch ein Tragflächenboot, eine Fähre sowie ein Kleinfahrzeug anzusehen sind, nicht jedoch ein Luftkissenfahrzeug. Die Begriffsbestimmung weicht insoweit



vom deutschen Recht ab, als dieses Kleinfahrzeuge nicht als Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes ansieht, so daß die besonderen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes über die Haftungsbeschränkung keine Anwendung finden. Der mit der Erweiterung des Schiffsbegriffs verbundene Unterschied zum geltenden deutschen Recht dürfte jedoch praktisch ohne Bedeutung sein. Denn für den wichtigsten Fall, die Sport- und Vergnügungsfahrzeuge, soll nach Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe d CLNI ein Vorbehalt erklärt werden, so daß in bezug auf diese Fahrzeuge das Recht zur Haftungsbeschränkung nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht geltend gemacht werden kann.

Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art werden, wie Buchstabe b Satz 2 ausdrücklich klarstellt, ebenso wie im deutschen Recht wie Schiffe behandelt. Wie zu Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Ziffer vi näher ausgeführt, werden allerdings für diese Anlagen und Geräte wegen ihrer besonderen Konstruktion und Verwendung besondere Haftungshöchstsummen festgelegt.

Abweichend von § 131 Abs. 3, 4 BinSchG enthält das Übereinkommen keine Ausnahmeregelung für nicht freischwimmende Fähranstalten sowie für Binnenschiffe, die im Anschluß an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsicht unterstellt sind. Die damit verbundene Abweichung vom bisher geltenden deutschen Recht erscheint vertretbar, da es nicht zwingend geboten erscheint, bei Verwendung dieser Fahrzeuge nicht die für Beförderungen mit der Eisenbahn geltenden Vorschriften anzuwenden und damit eine Anwendung der Regeln über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt auszuschließen.

Über die Definition in Buchstabe c wird entsprechend Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens von 1976 der persönliche Anwendungsbereich des Übereinkommens auf jede Person erstreckt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Rettungsaktion Hilfe leistet. Als Berger oder Retter, der nach Absatz 1 seine Haftung beschränken kann, ist nach dieser Definition jede Person anzusehen, die in bezug auf ein in schiffbaren Gewässern in Gefahr befindliches Binnenschiff oder einen sonstigen Vermögensgegenstand Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt. Darüber hinaus wird als Berger oder Retter jede Person angesehen, die die in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d, e und f CLNI genannten Arbeiten leistet, also bei der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgelaufenen oder verlassenen Schiffes, seiner Ladung oder sonstiger Gegenstände, die sich an Bord des Schiffes befinden oder befunden haben, mitwirkt oder Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Schäden ergreift.

Die in Buchstabe c enthaltene Definition erlangt Bedeutung, wenn der Berger oder Retter weder vom eigenen noch von einem von ihm als Mieter, Charterer, Reeder oder Ausrüster verwendeten Schiff aus operiert, sondern von Land aus oder aus der Luft oder von dem Schiff aus, für das Hilfe geleistet wird. Denn ist der Berger oder Retter von einem Schiff aus tätig, das ihm gehört oder das er gemietet, gechartert oder in sonstiger Weise als Ausrüster verwendet hat, so kann er bereits in seiner Eigenschaft als Schiffseigentümer im Sinne des Buchstabens a seine Haftung beschränken. Ist er hingegen nicht als Schiffseigentümer anzusehen, so kann er auf Grund der in Buch-

stabe c enthaltenen Definition gleichwohl die Haftung beschränken, sofern er die darin genannten Kriterien erfüllt. Wie im Seerecht wird damit gewährleistet, daß auch der Berger oder Retter, der nicht Schiffseigentümer ist, die Möglichkeit hat, sein Haftungsrisiko zu begrenzen. Eine unbeschränkte Haftung dieser Personen würde die Gefahr in sich bergen, daß sie in Notsituationen nicht wirkungsvoll eingreifen würden.

Absatz 3 erweitert – entsprechend Artikel 1 Abs. 4 des Übereinkommens von 1976 – den persönlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens auf Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter haftet. Die Regelung weicht damit grundlegend vom geltenden deutschen Binnenschiffahrtsrecht ab, das für andere Personen als den Schiffseigner eine Haftungsbeschränkung nicht vorsieht. Sinn der in Absatz 3 enthaltenen Vorschrift ist es, den Gläubigern den unbeschränkten Zugriff gegenüber diesen Personen, die im Vergleich zum Schiffseigentümer, Berger oder Retter die wirtschaftlich Schwächeren sind, zu verwehren. Zugleich soll aber auch durch diese Regelung der Schiffseigentümer, Berger oder Retter vor Regreßansprüchen der Hilfspersonen in Höhe der die Haftungshöchstsummen des Übereinkommens überschreitenden Beträge geschützt werden.

Welche Personen im einzelnen unter Absatz 3 fallen, bestimmt sich nach dem jeweils anwendbaren innerstaatlichen Recht. Dies gilt insbesondere auch für die Frage, ob ein Lotse seine Haftung in der Binnenschiffahrt beschränken kann. Die Regelung weicht insoweit von Artikel 2 Abs. 2 CLN ab, der zu den Personen, die ihre Haftung beschränken können, ausdrücklich auch den Lotsen zählt.

Nach deutschem Recht fallen unter den Personenkreis, für den der Schiffseigner verantwortlich ist, die Mitglieder der Schiffsbesatzung sowie die an Bord tätigen Lotsen (§ 3 Abs. 1 BinSchG). Zu den von der Regelung erfaßten Hilfspersonen können jedoch darüber hinaus auch sonstige Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen zählen, für die der Schiffseigner oder eine ihm nach Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI gleichgestellte Person nach den §§ 278, 831 BGB haftet.

Absatz 4 stimmt überein mit Artikel 1 Abs. 5 des Übereinkommens von 1976. Die Regelung stellt sicher, daß das Übereinkommen auch angewendet wird, wenn für die in dem Übereinkommen aufgeführten Ansprüche der Haftpflichtige nicht persönlich, sondern nur das Schiff haftet. Da für die dem Übereinkommen unterworfenen Ansprüche im deutschen Recht künftig immer auch eine persönliche Haftung vorgesehen werden soll, kommt der Regelung für das deutsche Recht keine eigenständige Bedeutung zu. Für den Fall der Geltendmachung eines Schiffsgläubigerrechts stellt sie im übrigen klar, daß der Anspruch auf Duldung der Zwangsvollstreckung dem aus demselben Ereignis entstandenen Anspruch auf Zahlung gleichsteht, die Haftungsbeschränkung also auch bei der Geltendmachung eines Schiffsgläubigerrechts möglich ist.

Ebenso wie Artikel 1 Abs. 6 des Übereinkommens von 1976 erstreckt auch Absatz 5 das Recht der Haftungsbeschränkung auf den Versicherer des Haftpflichtigen. Die Vorschrift stellt damit klar, daß der Versicherer, wenn er direkt in Anspruch genommen wird, seine Haftung in gleichem Umfang beschränken kann, wie dies der Versicherte selbst bei Inanspruchnahme könnte.



Mit Absatz 6 wird – entsprechend Artikel 1 Abs. 7 des Übereinkommens von 1976 – klargestellt, daß die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung durch den Schiffseigentümer noch nicht als Anerkennung seiner Haftung gewertet werden darf.

## Zu Artikel 2

Artikel 2 umschreibt den sachlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Ebenso wie Artikel 2 des Übereinkommens von 1976 regelt er keine eigenen Haftungstatbestände, sondern setzt die Begründung der Haftung nach der materiell-rechtlichen Haftungsnorm des jeweils anzuwendenden innerstaatlichen Rechts voraus.

Absatz 1 enthält den Katalog der Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterliegen. Der Kreis der Ansprüche, für welche die Haftung beschränkt werden kann, ist dabei teils weiter, teils enger als der Kreis der Ansprüche, für die der Schiffseigner nach geltendem Binnenschiffsrecht beschränkt-dinglich oder summenmäßig beschränkt haftet (§§ 4, 4a BinSchG). Abweichend vom geltenden Binnenschiffsrecht, jedoch entsprechend dem Seehandelsrecht, stellt Absatz 1 nicht auf die rechtliche Qualifikation der Ansprüche ab, sondern erfaßt alle Ansprüche wegen bestimmter, im Übereinkommen aufgeführter Schäden. Dem Katalog des Absatzes 1 unterfallen deshalb sowohl vertragliche als auch außervertragliche Ansprüche. Auf diese Weise werden weitgehend alle aus einem Schadenereignis entstandenen Ansprüche erfaßt und der Haftungsbeschränkung unterworfen.

Nach Buchstabe a unterliegen der Haftungsbeschränkung – entsprechend Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens von 1976 – alle Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden.

Die Personen, die Ansprüche geltend machen, können wie im geltenden Recht Schiffs- oder Landpersonal des Schiffseigners, Passagiere oder auch unbeteiligte Dritte sein. Eine Einschränkung kann sich aber aus Artikel 3 Buchstabe d CLNI ergeben, der die Haftungsbeschränkung für Ansprüche bestimmter Personen, insbesondere der Bediensteten, ausschließt.

Bei den Sachschäden kommt es auf die Art der Sachen, die Schäden erleiden, nicht an. Die Aufzählung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen stellt lediglich eine Klarstellung dar. Die ausdrückliche Erwähnung dieser Gegenstände erschien zweckmäßig, um deutlich zu machen, daß auch für Ansprüche wegen Beschädigung dieser Gegenstände eine Haftungsbeschränkung möglich ist, selbst wenn die Ansprüche meist öffentlich-rechtlicher Natur sind. Allerdings kann nach Artikel 6 Abs. 2 CLNI eine vorrangige Befriedigung dieser Ansprüche vorgeschrieben werden.

Voraussetzung dafür, daß die Haftung für Ansprüche wegen Personen- oder Sachschäden beschränkt werden kann, ist nach Buchstabe a, daß der Schaden an Bord des Schiffes, in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder in unmittelbarem Zusammenhang mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten – einschließlich der diesen Arbeiten nach Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe e CLNI gleichgestellten Wrackbeseitigungsmaßnahmen – eingetreten ist. Erfaßt sind damit insbesondere auch Schäden, die außerhalb des Schiffes eingetreten sind, so etwa bei Lade- oder Löscharbeiten oder bei

einem Schiffsunfall, oder die – wie bei Bergungsarbeiten von der Luft oder von Land aus – nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes eingetreten sind. Die Regelung, wonach der Schaden in unmittelbarem Zusammenhang mit Bergungs- oder Hilfeleistungsdiensten eingetreten sein muß, ergänzt damit Artikel 1 Abs. 1, 2 Buchstabe c CLNI, der auch einem Berger oder Retter, der nicht von einem Schiff aus, sondern aus der Luft oder von Land aus Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten erbringt, die Haftungsbeschränkung ermöglicht.

Nach Buchstabe b unterfallen der Haftungsbeschränkung ferner Ansprüche wegen Verspätungsschäden, die bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck eingetreten sind. Die Regelung entspricht Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens von 1976.

Buchstabe c, der Artikel 2 Buchstabe c des Übereinkommens von 1976 entspricht, enthält für Ansprüche wegen Schäden aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte einen Auffangtatbestand für die Fälle, in denen Schäden entstehen, die nach dem jeweils anwendbaren innerstaatlichen Recht nicht als Personen- oder Sachschäden qualifiziert werden können. Voraussetzung ist, daß es sich bei den Vermögensschäden um Schäden handelt, die auf der Verletzung außervertraglicher Pflichten beruhen. Abweichend vom geltenden Binnenschiffsrecht unterliegen also Ansprüche wegen Vermögensschäden infolge der Nichterfüllung, unvollständigen oder mangelhaften Erfüllung von Verträgen, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 BinSchG) oder die vom Schiffseigner – persönlich oder durch einen von ihm Bevollmächtigten – abgeschlossen wurden (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 BinSchG), nicht mehr der Haftungsbeschränkung. Der Ausschluß der Haftungsbeschränkung für diese Ansprüche erscheint nicht nur im Hinblick auf die Notwendigkeit, das Binnenschiffsrecht an das Seehandelsrecht anzugleichen, sondern auch angesichts der veränderten tatsächlichen Verhältnisse geboten. Die zur Rechtfertigung der Haftungsbeschränkung angeführte Erwägung, daß der Schiffseigner genötigt sei, die unmittelbare Verfügung über das Schiff einem seiner Beaufsichtigung während der Reise entzogenen Schiffsführer zu überlassen, trifft heute nicht mehr in dem Maße zu wie früher. Angesichts der technischen Ausstattung von Binnenschiffen ist es dem Schiffer heute regelmäßig möglich, vor dem Abschluß oder der Ausführung von Rechtsgeschäften Verbindung mit dem Schiffseigner aufzunehmen; dies gilt insbesondere auch dann, wenn sich das Schiff weder am Heimatort noch an einem Ort befindet, an dem der Schiffseigner seine Geschäftsniederlassung hat.

Nach den Buchstaben d und e fallen auch Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines Wracks oder dessen Ladung unter die Haftungsbeschränkung. Ebenso wie nach dem Übereinkommen von 1976 kann auch nach dem Straßburger Übereinkommen (Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe c CLNI) die Anwendung des Übereinkommens auf diese Ansprüche durch Ausübung eines Vorbehaltes ausgeschlossen werden. Wie zu Artikel 18 CLNI ausgeführt, hält die Bundesregierung es für angezeigt, von diesem Vorbehalt Gebrauch zu machen und damit den Weg zu einer Sonderregelung für derartige Ansprüche frei zu machen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen zu Arti-

kel 18 CLNI sowie zu § 4 Abs. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, der den gesetzgebenden Körperschaften zeitgleich mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zugeleitet wird, verwiesen.

Nach Buchstabe f werden schließlich – entsprechend Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe f des Übereinkommens von 1976 – auch Ansprüche wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Schäden der Haftungsbeschränkung unterstellt. Voraussetzung ist, daß die Haftung für derartige Schäden ihrerseits der Haftungsbeschränkung unterliegt und daß es sich nicht um Ansprüche des Haftpflichtigen selbst handelt. Die zuletzt genannte Ausnahmeregelung dient dem Zweck, zu verhindern, daß der Haftpflichtige mit einem Ersatzanspruch wegen eigener Aufwendungen zur Schadensabwehr oder -verringern an der Verteilung der Haftungssumme teilnimmt.

Die Regelung in Buchstabe f wird begrenzt durch Absatz 2 Satz 2, der Ansprüche auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt für Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Schäden von der Haftungsbeschränkung ausnimmt. Buchstabe f unterfallen mithin nur außervertragliche Ansprüche. Hierzu zählen zum einen Ansprüche auf Ersatz der Schäden, die durch Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung eines Personen- oder Sachschadens, für den die Haftung nach dem Übereinkommen beschränkt werden kann, verursacht worden sind. Zum anderen zählen hierzu Ansprüche insbesondere aus Geschäftsführung ohne Auftrag auf Ersatz der entstandenen Aufwendungen.

Buchstabe f hat vor allem Bedeutung, wenn die darin aufgeführten Ansprüche von anderen Personen als dem Geschädigten selbst geltend gemacht werden. Hat dagegen der Geschädigte selbst Maßnahmen zur Schadensabwehr ergriffen und verlangt nunmehr hierfür Ersatz, so dürften nach deutschem Recht diese Ansprüche bereits von dem Schadenersatzanspruch des Geschädigten nach Buchstabe a erfaßt sein. Denn nach deutschem Recht erfaßt der Schadenersatzanspruch auch Aufwendungen des Geschädigten für Maßnahmen zur Schadensabwehr.

Nach Absatz 2 Satz 1 unterliegt ein Anspruch auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn der Schiffseigentümer oder Berger oder Retter nicht vom Geschädigten selbst in Anspruch genommen wird, sondern von einem Dritten, der den Anspruch des Geschädigten befriedigt hat und nunmehr gegen den Schiffseigentümer oder Berger oder Retter Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend macht. Die Regelung schützt den Schiffseigentümer sowie den Berger oder Retter davor, daß sie bei Geltendmachung eines Anspruchs durch einen nicht zur Haftungsbeschränkung berechtigten Dritten unbeschränkt haften. Darüber hinaus sichert die Vorschrift die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung auch im Verhältnis mehrerer zur Haftungsbeschränkung berechtigter Personen zueinander. Sie stellt klar, daß auch der Ausgleichsanspruch eines in Anspruch genommenen zur Haftungsbeschränkung Berechtigten gegenüber anderen zur Haftungsbeschränkung berechtigten Personen der Haftungsbeschränkung unterliegt; der Ausgleichsanspruch kann daher nicht den Betrag überschreiten, der bei anteilmäßiger Befriedigung aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche aus der Haftungssumme auf diesen Anspruch entfällt.

Ebenso wie Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 des Übereinkommens von 1976 nimmt auch Absatz 2 Satz 2 Ansprüche auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung von Wracks oder der Schiffsladung im Sinne des Absatzes 1 Buchstabe d und e oder für die Abwendung oder Verringerung von Schäden im Sinne des Absatzes 1 Buchstabe f von der Haftungsbeschränkung aus. Die Regelung stellt damit sicher, daß vertragliche Ansprüche aus Wrackbeseitigung sowie aus Schadensminderung den Ansprüchen aus Bergung und Hilfeleistung gleichgestellt werden, die nach Artikel 3 Buchstabe a CLNI ebenfalls nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen.

### Zu Artikel 3

Artikel 3 schränkt den sachlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens ein. Er führt die Ansprüche auf, die nicht den Haftungsbeschränkungs Vorschriften des Übereinkommens unterliegen.

Buchstabe a schließt Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei vom Anwendungsbereich des Übereinkommens aus. Er überläßt es damit jedem einzelnen Vertragsstaat zu bestimmen, ob diese Ansprüche einer Haftungsbeschränkung unterliegen und wie die Haftungsbeschränkung gegebenenfalls auszugestaltet ist. Er gestattet damit auch, an den in den §§ 97, 100 Abs. 1 und den §§ 89, 90 Abs. 1 BinSchG enthaltenen Regelungen festzuhalten und für Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei eine Haftungsbegrenzung unter Berücksichtigung des individuellen Schiffswerts vorzusehen und im übrigen eine weitergehende globale Haftungsbeschränkung, die gegebenenfalls eine darüber hinausgehende Kürzung dieser Ansprüche wegen sonstiger aus demselben Ereignis entstandener Ansprüche zur Folge hätte, auszuschließen.

Die Regelung entspricht Artikel 3 Buchstabe a des Übereinkommens von 1976. Sie trägt dem Umstand Rechnung, daß für diese Ansprüche regelmäßig Sondervorschriften bestehen, die bereits eine Haftungsbeschränkung vorsehen.

Die Buchstaben b und c nehmen Ansprüche wegen nuklearer Schäden aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens aus. Die Regelungen entsprechen Artikel 3 Buchstabe c und d des Übereinkommens von 1976. Die Übernahme dieser Regelungen in das Binnenschiffrechts wurde, obwohl entsprechende Regelungen in der CLN nicht vorgesehen waren, für zweckmäßig gehalten, auch wenn anerkannt wurde, daß sie in der Binnenschifffahrt kaum praktische Bedeutung haben dürften. Der Vorschlag der deutschen Delegation, Buchstabe b nicht nur auf die Fälle nuklearer Schäden zu begrenzen, sondern darin auch den Fall des Transports gefährlicher Güter zu berücksichtigen, konnte sich nicht durchsetzen. Für den Fall des Transports gefährlicher Güter wurde jedoch in Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe b CLNI eine Vorbehaltsklausel eingefügt. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Erläuterungen zu dieser Vorschrift verwiesen.

Buchstabe d, der Artikel 3 Buchstabe e des Übereinkommens von 1976 entspricht, ermöglicht jedem Vertragsstaat des Übereinkommens, die darin enthaltenen Haftungsbeschränkungsregelungen nicht auf Ansprüche von Bediensteten gegen den Schiffseigentümer, Berger oder

Retter anzuwenden. Dies gilt allerdings nur, wenn die in Frage stehenden Ansprüche demselben Recht wie dem der Haftungsbeschränkung unterstellt sind. Ist auf die Ansprüche nach dem Internationalen Privatrecht eines Vertragsstaats ausländisches Recht anzuwenden, so kann dieser Vertragsstaat die Haftungsbeschränkung nur ausschließen oder abweichend vom Straßburger Übereinkommen regeln, wenn nach dem auf den Anspruch anwendbaren Recht die Haftung für diese Ansprüche nicht beschränkt werden kann oder wenn eine höhere Haftungsgrenze als im Straßburger Übereinkommen besteht. Die Regelung dient einem möglichst umfassenden Schutz der Bediensteten des Schiffseigentümers, Bergers oder Retters. Die Ausschlußregelung des Buchstaben d kommt darüber hinaus den Erben, Angehörigen oder sonstigen zur Geltendmachung des Anspruchs des Bediensteten berechtigten Personen zugute.

In Ausführung dieser Regelung sieht § 5 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des gleichzeitig vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vor, daß die Haftung für Ansprüche von Bediensteten unbeschränkt ist, wenn der Dienstvertrag deutschem Recht unterliegt oder wenn er ausländischem Recht unterliegt, das ebenfalls eine unbeschränkte Haftung vorsieht. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Begründung zu der genannten Regelung verwiesen.

#### Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt den Ausschluß der Haftungsbeschränkung bei qualifiziertem Verschulden des Haftpflichtigen. Die Regelung wurde wörtlich aus dem Übereinkommen von 1976 (Artikel 4) übernommen. Wie dort wird die Versagung der Haftungsbeschränkung an strenge Voraussetzungen geknüpft: Der Schaden muß vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein verursacht worden sein, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Der Verschuldensvorwurf muß den Haftpflichtigen selbst oder seinen gesetzlichen Vertreter treffen. Das Verschulden anderer Personen, für die der Haftpflichtige haftet, genügt nicht, um die Haftungsbeschränkung zu durchbrechen.

#### Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt den Fall, daß dem Anspruch eines Gläubigers ein aus demselben Ereignis stammender Gegenanspruch des Haftpflichtigen aufrechnungsfähig gegenübersteht. Wortgleich mit Artikel 5 des Übereinkommens von 1976 bestimmt sie, daß in diesem Falle die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung nur auf den Betrag anzuwenden sind, der nach Aufrechnung mit dem Gegenanspruch verbleibt. Wie im Seerecht erweitert damit die Regelung die Haftung des Haftpflichtigen über den Haftungshöchstbetrag hinaus auf den Gegenanspruch des Schuldners. Denn soweit sich Hauptforderung und Gegenforderung aufrechenbar gegenüberstehen, kann keine Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden.

#### Zu Artikel 6

Die Regelung bestimmt, wie die Haftungshöchstbeträge zu bemessen sind. Maßstab für die Festlegung der für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge maßgeblichen Beträge waren bei Ausarbeitung dieser Regelung zum einen der durchschnittliche Wert eines Schiffes im Alter von etwa zehn bis fünfzehn Jahren sowie der durch-

schnittliche Haftpflichtversicherungswert von Motorgüterschiffen, zum andern die in Artikel 6 des Übereinkommens von 1976 festgelegten Haftungshöchstbeträge. Die Ausrichtung am Wert der Schiffe entspricht dabei dem allgemeinen, der Haftungsbeschränkung zugrundeliegenden Werthafungsprinzip.

Die Haftungshöchstsumme wird in Rechnungseinheiten festgelegt. Als Rechnungseinheit sind nach Artikel 8 CLNI die Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds anzusehen. Durch den Einsatz von Rechnungseinheiten soll ebenso wie im Seerecht vermieden werden, daß auf Grund einzelstaatlicher Währungsschwankungen die Haftungshöchstbeträge in den verschiedenen Staaten sich im Wert zu sehr mindern oder erhöhen.

Absatz 1 unterscheidet – ebenso wie die entsprechende seerechtliche Regelung in Artikel 6 Abs. 1 des Übereinkommens von 1976 – für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge zwischen den Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung und allen übrigen Ansprüchen. Ausgliedert sind Personenschadenansprüche von Reisenden. Für diese sieht Artikel 7 einen gesonderten Haftungshöchstbetrag vor.

Absatz 1 Buchstabe a legt fest, wie die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung zu berechnen sind. Abweichend vom Übereinkommen von 1976 stellt die Vorschrift nicht auf den Raumgehalt des Schiffes ab. Denn die in der Binnenschifffahrt verwendeten Schiffe werden nicht wie Seeschiffe nach dem Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969 vermessen. Außerdem berücksichtigen die in dem Übereinkommen von 1976 festgelegten Berechnungskriterien nicht hinreichend die Typenvielfalt in der Binnenschifffahrt. Wie schon nach Artikel 6 CLN ist daher für die Zwecke der Berechnung der Haftungshöchstbeträge in der Binnenschifffahrt nach dem Straßburger Übereinkommen zwischen Personenbeförderungsschiffen (Ziffer i), Güterschiffen (Ziffer ii), Schub- und Schleppbooten (Ziffer iii), Schubverbänden (Ziffer iv), Koppelverbänden (Ziffer v) und schwimmenden und beweglichen Anlagen und Geräten (Ziffer vi) zu unterscheiden.

Wird die Haftung für ein nicht zur Beförderung bestimmtes Schiff beschränkt, so bemißt sich nach Ziffer i die Haftungsbeschränkung nach der Wasserverdrängung und, wenn das Schiff mit eigener Antriebskraft versehen ist, nach der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen dieses Schiffes. Mit dem Abstellen auf die Wasserverdrängung wird dem Umstand Rechnung getragen, daß sich nach Artikel 5 des Übereinkommens vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen (BGBl. 1973 II S. 1417, 1419) die Eichung von nicht zur Beförderung von Gütern bestimmten Binnenschiffen auf die Berechnung der Wasserverdrängung beschränkt.

Bei Güterschiffen tritt für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages nach Ziffer ii an die Stelle der Wasserverdrängung die Tragfähigkeit des Schiffes. Der für die Tragfähigkeit des Schiffes anzusetzende Betrag von 200 Rechnungseinheiten je Tonne entspricht bei einem Wert von 2,35 DM je Sonderziehungsrecht (Stand: 15. April 1997) umgerechnet dem Betrag von 470 DM, der für die Antriebskraft anzusetzende Betrag von 700 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen umgerechnet einem Betrag von 1 645 DM. Bei einer Größe eines Motorgüterschiffes von 1 500 Tonnen Tragfähigkeit und 735 kW beträgt mithin der Haftungshöchst-

betrag für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 814 500 Sonderziehungsrechte, dies sind umgerechnet 1914 075 DM.

Handelt es sich bei dem in Frage stehenden Schiff um einen Schubleichter, also um ein zur Beförderung von Gütern bestimmtes Fahrzeug ohne eigene Antriebskraft, so ist allein auf die Tragfähigkeit abzustellen.

Eine Sonderkategorie wird nach Ziffer iii für Schub- und Schleppboote gebildet. Da diese weder der Beförderung von Personen noch der von Gütern dienen, wird nach Ziffer iii ausschließlich auf die Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen dieser Schiffe abgestellt.

Haben die in den Ziffern i bis iii genannten Schiffe einen Schub- oder Koppelverband gebildet, so richtet sich die Berechnung der Haftungshöchstbeträge zusätzlich nach den Ziffern iv und v. War also ein Schubverband in einen Schadensfall verwickelt, so bemißt sich nach Ziffer iv der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot nicht allein nach seiner Antriebsleistung gemäß Ziffer iii, sondern darüber hinaus nach der Tragfähigkeit der mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter.

Der Schubverband wird also rechnerisch wie eine nautische Einheit behandelt: Der Schubbooteigner haftet, auch wenn er nicht zugleich Eigner der mit dem Schubboot verbundenen Leichter ist, mit einem höheren Betrag, als wenn das Schubboot allein eingesetzt würde. Als Vorbild für diese Regelung diente neben Artikel 6 Abs. 3 CLN das niederländische und das schweizerische Recht. Mit ihr soll berücksichtigt werden, daß von einem Schubboot in einem Schubverband eine deutlich höhere Betriebsgefahr ausgeht, als wenn das Schubboot allein fährt. Um jedoch den Schubbooteigner nicht zu sehr zu belasten, erhöht sich nach Ziffer iv der für das Schubboot anzusetzende Betrag nicht um den vollen für die Schubleichter gemäß Ziffer ii anzusetzenden Betrag, sondern nur um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, mithin um die Hälfte des gemäß Ziffer ii nach der Tragfähigkeit der Schubleichter zu bemessenden Haftungshöchstbetrages.

Die dargestellte Regelung gilt nicht, soweit das Schubboot Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für die mit ihm verbundenen Schubleichter erbringt. Durch diese im zweiten Halbsatz von Ziffer iv enthaltene Ausnahmeregelung soll vermieden werden, daß in Havariiefällen die gegenseitige Hilfeleistung unterbleibt, weil der Schubbooteigner mit einer Erhöhung des für ihn bestimmten Haftungshöchstbetrages rechnen muß.

Andere Koppelverbände als Schubverbände werden nach Ziffer v den in Ziffer iv geregelten Schubverbänden gleichgestellt. Auch sie werden also, soweit es um die Berechnung des Haftungshöchstbetrages für das fortbewegende, starr mit anderen Schiffen gekoppelte Schiff geht, rechnerisch wie eine nautische Einheit behandelt.

Weder auf die Wasserverdrängung oder Tragfähigkeit noch auf die Leistungsfähigkeit von Antriebsmaschinen ist abzustellen, wenn schwimmende und bewegliche Anlagen und Geräte betroffen sind. Im Hinblick darauf, daß diese nicht wie Schiffe vermessen sind, ein Abstellen auf Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung also regelmäßig nicht möglich ist, bestimmt Ziffer vi, daß in diesem Falle für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages auf den tatsächlichen Wert zum Zeitpunkt des Schadensfalles abzustellen ist.

Buchstabe b nimmt für andere Ansprüche als solche wegen Tod oder Körperverletzung auf den Berechnungsmodus für Ansprüche wegen Personenschäden nach Buchstabe a Bezug und halbiert die sich daraus ergebenden Beträge.

Die nach Buchstabe b für andere Ansprüche als solche wegen Tod oder Körperverletzung bestimmten Haftungshöchstbeträge stehen jedoch, wie sich aus Buchstabe c ergibt, nicht ausschließlich für diese Ansprüche zur Verfügung. Reicht der für Ansprüche wegen Personenschäden nach Buchstabe a zu berechnende Haftungshöchstbetrag zur Schadensdeckung nicht aus, so erlaubt Buchstabe c vielmehr den Gläubigern, für den nicht gedeckten Teil ihrer Ansprüche die nach Buchstabe b festgesetzte Haftungssumme in Anspruch zu nehmen. Dies gilt ungeachtet dessen, ob auch Sachschäden entstanden sind. Werden allerdings gegen den Haftpflichtigen auch Ansprüche wegen Sachschäden geltend gemacht, so nehmen an der Verteilung des nach Buchstabe b errechneten Betrages die Restansprüche der Gläubiger von Personenschäden gleichrangig mit den anderen Ansprüchen teil.

Die nach den Buchstaben a und b zu berechnenden Beträge bleiben für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages außer Betracht, wenn sie den in Buchstabe d genannten Mindesthaftungsbetrag unterschreiten. Dieser beläuft sich für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung auf 200 000 Rechnungseinheiten – dies sind bei einem Stand von 2,35 DM je Sonderziehungsrecht umgerechnet 470 000 DM – und für sonstige Ansprüche auf 100 000 Rechnungseinheiten – dies sind umgerechnet 235 000 DM. Werden die genannten Beträge nach den Buchstaben a und b unterschritten, so ist der Mindesthaftungsbetrag anzusetzen. Ähnlich wie im Seerecht wird mit dieser Regelung sichergestellt, daß beim Einsatz kleiner Schiffe die Gläubiger angemessen befriedigt werden.

Absatz 2 überläßt es den Vertragsstaaten, für Ansprüche wegen der Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen eine bevorzugte Befriedigung aus der Haftungssumme für Ansprüche wegen anderer Schäden als Personenschäden vorzusehen. Die Bevorzugung gilt jedoch nicht gegenüber Ansprüchen wegen Personenschäden, soweit diese Ansprüche nach Buchstabe c an der Verteilung der für sonstige Ansprüche bestimmten Haftungssumme teilnehmen.

Wie sich aus § 5f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des gleichzeitig vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ergibt, ist beabsichtigt, von der in Absatz 2 eröffneten Möglichkeit Gebrauch zu machen und damit die öffentliche Hand, die in der Regel Gläubiger dieser Ansprüche ist, zu entlasten und die Bereitstellung leistungsfähiger Anlagen zu fördern.

Absatz 3 trägt dem Umstand Rechnung, daß nach Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe c CLNI auch Personen ihre Haftung beschränken können, die Leistungen in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung erbringen und die nicht als Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI angesehen werden oder zu den Personen zählen, die nach Artikel 1 Abs. 3 CLNI ihre Haftung beschränken können. Wie zu Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe c CLNI ausgeführt, fallen unter diese Vorschrift insbesondere Personen, die Bergungs- oder

Hilfeleistungsarbeiten von der Luft oder von Land aus erbringen oder ausschließlich auf dem zu bergenden oder zu rettenden Schiff tätig werden. Da in diesen Fällen die Haftungsbeschränkungsberechtigten entweder nicht von einem Schiff aus tätig werden oder aber von einem Schiff aus tätig werden, für das sie keine Verantwortung tragen und das daher für die Berechnung der Haftungshöchstsumme nicht herangezogen werden kann, legt Absatz 3 einen eigenständigen Haftungshöchstbetrag fest. Dieser entspricht dem in Absatz 1 Buchstabe d festgelegten Mindesthaftungsbetrag von 200 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung und von 100 000 Rechnungseinheiten für sonstige Ansprüche.

Die in Absatz 3 festgesetzten Beträge weichen erheblich von dem Übereinkommen von 1976 ab, das für diese Fälle in Artikel 6 Abs. 3 als Haftungshöchstbetrag einen Betrag von 833 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Personenschäden – dies entspricht umgerechnet einem Betrag von 1 957 550 DM – und einen Betrag von 334 000 Rechnungseinheiten (umgerechnet 784 900 DM) für sonstige Ansprüche festlegt. Diese Abweichung erscheint jedoch vertretbar, weil sowohl im Binnenschiffahrts- als auch im Seerecht Maßstab für die Festlegung des Haftungshöchstbetrages die durchschnittliche Größe eines Bergungsschiffes war. Da davon auszugehen ist, daß in der Binnenschiffahrt regelmäßig kleinere Bergungsschiffe verwendet werden als in der Seeschiffahrt, erscheint der niedrigere Haftungshöchstbetrag im Straßburger Übereinkommen sachgerecht.

#### Zu Artikel 7

Entsprechend Artikel 7 des Übereinkommens von 1976 sieht Artikel 7 CLNI Sonderbeträge für Ansprüche wegen Passagierschäden vor. Die in Absatz 2 enthaltene Definition dieser Ansprüche knüpft dabei an die des Artikels 1 Abs. 4 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See an, das mit geringen Änderungen ins deutsche Recht eingearbeitet wurde und insoweit über § 77 Abs. 1 Satz 1 BinSchG auch auf die Beförderung von Reisenden auf Binnengewässern angewendet wird.

Die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Passagierschäden werden nach Absatz 1 nicht, wie die Haftungshöchstbeträge nach Artikel 6 CLNI, nach der Wasserverdrängung oder Tragfähigkeit und nach der Antriebskraft des Schiffes berechnet, sondern nach der Beförderungskapazität. Damit soll eine ausgewogene Verteilung des Haftungsrisikos in der Passagierschiffahrt gewährleistet werden. Denn gerade kleine Schiffe sind in der Lage, vergleichsweise viele Passagiere zu befördern. Bei einer Berechnung der Haftungssumme auf der Grundlage von Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung und Antriebskraft des Schiffes hätte die Gefahr bestanden, daß die Haftungsgrenze zu niedrig ausgefallen und sogar die nach dem im Seerecht geltenden Athener Übereinkommen zwingend vorgeschriebene Mindesthaftung je Passagier unterschritten worden wäre.

Der Betrag, mit der die Zahl der Reisenden zu multiplizieren ist, die das Schiff befördern darf oder die – bei Fehlen einer vorgeschriebenen Zahl von Reisenden – tatsächlich befördert werden, beläuft sich nicht wie im Seerecht auf 46 666 Rechnungseinheiten, sondern auf 60 000 Rechnungseinheiten. Die Anhebung dieser Beträge geht auf das Drängen der französischen und der deutschen Delegation bei Ausarbeitung des Straßburger Übereinkommens zurück. Die deutsche Delegation hatte ihre Haltung

damit begründet, daß die in Artikel 7 maßgeblichen Haftungshöchstbeträge an die Beträge angeglichen werden müßten, die im deutschen Recht in § 4a BinSchG vorgesehen sind.

Neu ist im Vergleich zum Seerecht auch die in Absatz 1 Satz 2 festgelegte Mindesthaftungssumme von 720 000 Rechnungseinheiten. Durch diese Regelung soll gewährleistet werden, daß auch bei einer Beförderung auf Schiffen, für die kein Schiffsattest ausgestellt wird und die weniger als 12 Passagiere befördern, noch ein hinreichender Gläubigerschutz besteht.

Absatz 1 Satz 2 Buchstabe a, b und c legt darüber hinaus wie im Seerecht einen absoluten, nicht an der Beförderungskapazität ausgerichteten Haftungshöchstbetrag fest. Die in der Vorschrift bestimmten Beträge von 3, 6 und 12 Millionen Rechnungseinheiten liegen allerdings deutlich unter dem im Seerecht vorgesehenen absoluten Haftungshöchstbetrag von 25 Millionen Rechnungseinheiten. Der Grund für diese Abweichung liegt darin, daß – gemessen an der Beförderungskapazität – in der Binnenschiffahrt mit erheblich geringeren Schiffswerten zu rechnen ist als in der Seeschiffahrt. Zusätzlich war insbesondere von französischer Seite die in den Buchstaben a, b und c vorgenommene Staffelung der absoluten Haftungshöchstbeträge zur Vermeidung einer zu starken Belastung der Eigentümer gerade kleinerer Schiffe gefordert worden.

Die Staffelung der in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI festgelegten absoluten Haftungsbeträge stellt eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Gläubigerinteressen dar. Denn sie bedeutet, daß bereits bei einem Schiff mit einer Beförderungskapazität von 50 Personen die absolute Haftungshöchstgrenze von 3 Millionen Rechnungseinheiten und bei einem Schiff mit einer Beförderungskapazität von 100 Personen die absolute Haftungshöchstgrenze von 6 Millionen Rechnungseinheiten erreicht wird. Mit Überschreiten dieser Grenzen liegt also die Haftung pro zugelassenem Passagier unter dem Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten.

Wegen dieser vor allem von deutscher Seite wiederholt vorgetragener Bedenken wurde daher in Artikel 18 Abs. 2 CLNI jedem Staat die Möglichkeit eingeräumt, sich vorzubehalten, für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf seinen Wasserstraßen eingetreten ist, die in Satz 2 Buchstabe a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anzuwenden, mithin von einer Staffelung des absoluten Haftungshöchstbetrages abzusehen. Die Bundesregierung hält es für geboten, von dieser in Artikel 18 Abs. 2 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und als absoluten Haftungshöchstbetrag einheitlich den Betrag von 12 Millionen Rechnungseinheiten vorzusehen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 5j BinSchG in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt verwiesen.

#### Zu Artikel 8

Artikel 8 definiert, was unter dem in den Artikeln 6 und 7 verwendeten Begriff „Rechnungseinheit“ zu verstehen ist. Wie im Seerecht ist die Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds (IWF). Anders als im Seerecht gilt allerdings das Sonderziehungsrecht für die Mitgliedstaaten des IWF gleichermaßen wie für Nichtmitglieder.

Nach Absatz 1 Satz 2 werden die Sonderziehungsrechte in die Landeswährung des Staates umgerechnet, in dem die Beschränkung der Haftung geltend gemacht wird. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Umrechnung ist der Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds, der Zahlung oder der Leistung einer nach dem Recht des betroffenen Staates gleichwertigen Sicherheit.

Nach Absatz 2 erfolgt die Umrechnung des Sonderziehungsrechts in die Landeswährung nach der vom IWF angewendeten Bewertungsmethode. Der Wert der Deutschen Mark im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht wird fortlaufend im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Absatz 3 gestattet den Vertragsstaaten, auf der Grundlage eines einmal ermittelten Gegenwerts des Sonderziehungsrechts gerundete Haftungshöchstbeträge in ihrer Landeswährung festzusetzen. Mit dieser im Übereinkommen von 1976 nicht enthaltenen Regelung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, daß die im Straßburger Übereinkommen enthaltenen Vorschriften auf alle in einem Vertragsstaat liegenden Binnengewässer ausgedehnt werden können, sie also auch auf reine Binnenschahrverhalte Anwendung finden können. Zugleich soll sie einer größeren Rechtssicherheit bei den Rechtsanwendern dienen, da die in der Landeswährung ausgedrückten abgerundeten Beträge nicht den täglichen Schwankungen des Wertes des Sonderziehungsrechts unterworfen sind. Um allerdings zu vermeiden, daß diese abgerundeten Beträge von den im Straßburger Übereinkommen festgesetzten Beträgen infolge der Änderung des Sonderziehungsrechts zu sehr abweichen, ist in Absatz 3 Satz 2 eine Anpassung vorgeschrieben, wenn die gerundeten Beträge infolge einer Änderung des Sonderziehungsrechts um mehr als zehn Prozent von den in Sonderziehungsrechten ausgedrückten tatsächlichen Werten abweichen.

Obwohl sich die deutsche Delegation für die Aufnahme der in Absatz 3 enthaltenen Regelung ausgesprochen hatte, soll von der darin vorgesehenen Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht werden. Die Festsetzung der Haftungshöchstbeträge in Deutscher Mark birgt die Gefahr in sich, daß die mit dem Straßburger Übereinkommen angestrebte Rechtseinheit in Frage gestellt wird. Denn gerade mit der Verwendung des Sonderziehungsrechts soll sichergestellt werden, daß in allen Vertragsstaaten ein einheitlicher Wertmaßstab zugrunde gelegt wird. Dies ist bei der Festsetzung von abgerundeten Beträgen nicht mehr gewährleistet. Die fortlaufende Überprüfung und Anpassung der abgerundeten Beträge birgt im übrigen einen erheblichen Verwaltungsaufwand in sich, der sich nicht rechtfertigen läßt. Auch im Seerecht wird für rein nationale Sachverhalte die Berechnung von Haftungshöchstbeträgen auf der Grundlage von Sonderziehungsrechten vorgenommen (§ 660 HGB). Es besteht daher keine Veranlassung, im Binnenschiffahrtsrecht die Aufnahme von Sonderziehungsrechten grundsätzlich abzulehnen. Auch im Binnenschiffahrtsgewerbe ist es üblich, in fremden Währungen oder in Sonderziehungsrechten zu rechnen.

#### Zu Artikel 9

Absatz 1 verankert den auch in Artikel 9 des Übereinkommens von 1976 enthaltenen Grundsatz, daß sich die Haftungsbeschränkung auf jedes einzelne schadenstiftende Ereignis und alle daraus resultierenden Ansprüche bezieht. Für mehrere Unfälle, die sich im Verlaufe einer

Reise ereignen, kann der Haftpflichtige mehrfach bis zur Höhe der Haftungshöchstsumme in Anspruch genommen werden.

Die Haftungsbeschränkung kommt allen in Artikel 1 genannten Personen zugute, die aus demselben Schadensereignis als Haftpflichtige in Anspruch genommen werden können. Durch die Begründung von Personengruppen in den Buchstaben a, b und c wirkt allerdings die Haftungsbeschränkung durch einen Haftpflichtigen nicht schlechthin zugunsten aller anderen Schuldner. Vielmehr gilt die Haftungsbeschränkung immer nur für die Personen, die einer der in den Buchstaben a, b und c aufgeführten Personengruppen zugehören.

Absatz 2 enthält für Schub- und Koppelverbände eine Sonderregelung, die in engem Zusammenhang mit Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Ziffer iv und v steht. Buchstabe a bewirkt, daß Gläubiger von Ansprüchen gegen den Schubbootegner sowie gegen den Eigentümer eines mit dem Schubboot verbundenen Schubleichters keinen höheren Betrag erhalten als den, der bestehen würde, wenn sich der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot nicht, wie in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Ziffer iv CLNI vorgesehen, erhöhen würde. Denn nach Artikel 9 Abs. 1 CLNI gehören der Schubbootegner und der Eigentümer des Schubleichters, die in dasselbe schadenstiftende Ereignis verwickelt waren, nicht derselben Personengruppe an; die Gläubiger können daher eine Befriedigung ihrer Ansprüche bis zur Höhe der Summe der für den Schubbootegner sowie den Eigentümer des Schubleichters geltenden Beträge erlangen. Die Tatsache, daß die Gläubiger sich an mehreren Personen schadlos halten können, soll jedoch nicht dazu führen, daß sich der – nach der gesamten Einheit bemessene – Haftungshöchstbetrag erhöht.

Eine entsprechende Regelung sieht Buchstabe b für den Fall vor, daß das schadenstiftende Ereignis sich bei Verwendung eines Koppelverbandes ergeben hat.

Für die in Artikel 7 vorgesehenen Ansprüche wegen Passagierschäden bestimmt Absatz 3, daß der hierfür vorgesehene Haftungshöchstbetrag ausschließlich für die Befriedigung der Ansprüche von Reisenden zur Verfügung steht. Mit der Ausgliederung der Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden aus den allgemeinen Personenschadensansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a CLNI und der Festsetzung eines gesonderten Haftungshöchstbetrages ausschließlich für Ansprüche von Reisenden soll sichergestellt werden, daß die Reisenden eine angemessene Entschädigung in Katastrophenfällen erhalten. Wie in Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe a CLNI bilden dabei für den Fall ihrer Inanspruchnahme der Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI sowie jede Person, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet, eine Personengemeinschaft.

#### Zu Artikel 10

Wie sich aus Kapitel III des Straßburger Übereinkommens ergibt, setzt die summenmäßige Beschränkung der Haftung grundsätzlich die Errichtung eines Haftungsfonds voraus. Wie im Seerecht gestattet jedoch Absatz 1 den Vertragsstaaten, eine Beschränkung der Haftung auch ohne Errichtung eines Haftungsfonds zu ermöglichen. Nach Absatz 3 bleibt die Ausgestaltung des danach zu



beachtenden Verfahrens der Regelung jedes einzelnen Vertragsstaates überlassen.

Von der in Absatz 1 vorgesehenen Möglichkeit soll, wie im Seerecht, Gebrauch gemacht werden. Wie sich aus § 5d BinSchG in der Fassung des gleichzeitig vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ergibt, soll es also auch im Binnenschifffahrtsrecht künftig möglich sein, in einem gerichtlichen Verfahren wegen eines der Beschränkung der Haftung unterliegenden Anspruchs die Haftung ohne Errichtung eines Fonds zu beschränken. Macht der Beklagte allerdings geltend, daß aus demselben Schadensereignis weitere der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche anderer Gläubiger entstanden sind und daß die Gesamtheit der Ansprüche den Haftungshöchstbetrag übersteigt, so soll nach § 305a ZPO in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt das Gericht das Recht des Beklagten auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen können, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewißheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nicht unwesentlich erschwert wäre. In diesem Fall soll also das Gericht, soweit der Anspruch begründet ist, der Klage in vollem Umfange stattgeben können, wobei dem Beklagten jedoch in dem Urteil das Recht vorbehalten wird, die Beschränkung der Haftung geltend zu machen, wenn ein Fonds nach den Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf § 305a ZPO in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt sowie die Begründung hierzu verwiesen.

#### Zu Artikel 11

Artikel 11 legt die Grundzüge für die Errichtung des Haftungsfonds fest. Die Regelung der weiteren Einzelheiten über die Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren bleibt nach Artikel 14 CLNI dem innerstaatlichen Recht überlassen.

Absatz 1 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen und an welchem Ort ein Haftungsfonds errichtet werden kann. Grundsätzlich ist ein Haftungsfonds bei dem Gericht oder der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates zu errichten, in dem ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird. Abweichend von Artikel 11 des Übereinkommens von 1976 kann darüber hinaus aber ein Fonds auch schon dann errichtet werden, wenn ein gerichtliches Verfahren noch nicht eingeleitet worden ist. Die Regelung entspricht insoweit Artikel 5 Abs. 3 des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Fassung des Protokolls von 1984 (BGBl. 1988 II S. 824). Sie dient der Vermeidung unnötiger Gerichtsverfahren und Verzögerungen bei der Schadensabwicklung.

Der Fonds ist nach Absatz 1 Satz 2 in Höhe der nach den Artikeln 6 und 7 CLNI zu berechnenden Haftungsbeträge zu errichten. Hinzuzurechnen sind die seit dem Schadensereignis aufgelaufenen Zinsen auf die Haftungshöchstsumme.

Der Fonds kann nach Absatz 2 entweder durch Hinterlegung der Haftungssumme oder durch Leistung einer

Sicherheit errichtet werden. Einzelheiten sind der nationalen Regelung vorbehalten. Nach dem auch auf die Binnenschifffahrt künftig anwendbaren § 5 Abs. 2 SVertO bestimmt das Gericht, wenn die Einzahlung der festgesetzten Haftungssumme durch Sicherheitsleistung ersetzt werden soll, in welcher Art die Sicherheit zu leisten ist.

Absatz 3 knüpft an Artikel 9 CLNI an, der in den Absätzen 1 und 3 für die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung Personengruppen bildet. Er stellt klar, daß im Falle einer bereits erfolgten Errichtung eines Haftungsfonds jeder Haftpflichtige, der derselben Personengruppe wie derjenige, der den Haftungsfonds errichtet hat, zugehört, sich darauf berufen kann, daß die Haftung bereits durch Errichtung eines Fonds beschränkt worden ist. Die Haftungsbeschränkung tritt also mit Wirkung für alle derselben Personengruppe zugehörenden Haftpflichtigen ein, so daß ein bereits errichteter Fonds nicht durch die Errichtung weiterer Fonds durch andere Haftpflichtige ergänzt werden muß.

#### Zu Artikel 12

Artikel 12 regelt in Übereinstimmung mit Artikel 12 des Übereinkommens von 1976 die Grundsätze der Verteilung des Haftungsfonds.

Nach Absatz 1 erfolgt die Verteilung des Fonds grundsätzlich im Verhältnis der Höhe der im Verteilungsverfahren festgestellten Ansprüche.

Absatz 2 ermöglicht es dem Haftpflichtigen, anstelle eines Gläubigers an der Verteilung des Haftungsfonds teilzunehmen, soweit er dessen Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann, vor der Verteilung des Fonds befriedigt hat. Dieses Recht wird auch dem Versicherer ausdrücklich zugebilligt. Vorbehaltlich innerstaatlicher Regelungen gilt dieses Eintrittsrecht nach Absatz 3 auch für andere Personen, die einen Gläubiger wegen eines der Haftungsbeschränkung unterliegenden Anspruchs befriedigt haben.

In Ergänzung der Absätze 2 und 3 bestimmt Absatz 4, daß bei Verteilung des Fonds ein ausreichender Betrag vorläufig zurückbehalten werden kann, wenn der Haftpflichtige oder ein anderer nachweist, daß er gezwungen sein könnte, nach Verteilung des Fonds einen Entschädigungsbetrag zu zahlen, für den er ein Eintrittsrecht nach Absatz 2 oder 3 gehabt hätte.

#### Zu Artikel 13

Absatz 1 behandelt die Auswirkungen der Errichtung eines Fonds auf die Zwangsvollstreckung, die ein Gläubiger außerhalb eines Verteilungsverfahrens in das sonstige Schuldnervermögen betreibt. Ebenso wie im Seerecht schließt die Vorschrift nicht allgemein aus, daß ein Gläubiger nach Errichtung eines Fonds durch den Haftpflichtigen seinen Anspruch gegen sonstiges Schuldnervermögen verfolgt. Nur wenn der Gläubiger seinen Anspruch im Verteilungsverfahren geltend gemacht hat, darf er wegen desselben Anspruchs die Zwangsvollstreckung in sonstiges Vermögen des Haftpflichtigen nicht mehr betreiben. Ist dagegen in einem Vertragsstaat ein Fonds errichtet worden und macht der Gläubiger seine Ansprüche nicht gegen den Fonds geltend, sondern versucht, sie in einem anderen Vertragsstaat durchzusetzen, so bleibt ihm dieses Recht nach wie vor vorbehalten.

Absatz 2 behandelt die Wirkungen der Fondserrichtung auf Sicherheiten, die ein Gläubiger zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in das Schuldnervermögen erlangt hat. Er bestimmt, daß die Vollziehung eines Arrests aufzuheben ist und geleistete Sicherheiten freizugeben sind, wenn ein Haftungsfonds errichtet worden ist. Abweichend von Artikel 13 Abs. 2 des Übereinkommens von 1976 ist die Anordnung der Aufhebung der Vollziehung des Arrests und der Freigabe von Sicherheiten zwingend und an keine weiteren Voraussetzungen geknüpft. Durch diese auf einen Vorschlag der deutschen Delegation zurückgehende Änderung soll – entsprechend Artikel 8 Abs. 4 CLN – sichergestellt werden, daß die Errichtung eines Haftungsfonds in allen Vertragsstaaten anerkannt wird. Bei der Ausarbeitung der Regelung bestand Einigkeit darüber, daß der regionale Charakter des Straßburger Übereinkommens eine solche Abweichung von dem Übereinkommen von 1976 rechtfertigt.

Absatz 3 bestimmt im Interesse eines wirksamen Gläubigerschutzes, daß die durch die Absätze 1 und 2 vorgenommenen Beschränkungen der Rechte der Gläubiger, ihre Ansprüche durchzusetzen, nur gelten, wenn die Gläubiger tatsächlich und rechtlich die Möglichkeit haben, ihre Ansprüche gegen den Haftungsfonds geltend zu machen.

#### Zu Artikel 14

Die Ausgestaltung des Verfahrens, das bei der Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds zu befolgen ist, wird nach Artikel 14 der Regelung der einzelnen Vertragsstaaten überlassen. Wie im Seerecht wird dadurch ermöglicht, daß das Verfahren an das allgemeine Verfahrensrecht der Vertragsstaaten anknüpfen kann. Für die Bundesrepublik Deutschland ist das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren im Zweiten Teil der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung in der Fassung des gleichzeitig vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt geregelt.

#### Zu Artikel 15

Artikel 15 regelt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Im Hinblick auf seine in der Präambel zu dem Übereinkommen zum Ausdruck gebrachte Zielrichtung, das Recht der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, insbesondere auf Rhein und Mosel, zu vereinheitlichen, sieht das Übereinkommen eine Beschränkung seines räumlichen Anwendungsbereichs vor.

Nach Absatz 1 findet das Übereinkommen nur Anwendung, wenn im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, das Schiff den Rhein oder die Mosel oder eine sonstige in den Anwendungsbereich der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 oder des Vertrages von 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel fallende Wasserstraße befahren hat, oder wenn Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen für ein Schiff im Bereich einer solchen Wasserstraße erbracht worden sind.

Jeder Staat kann allerdings nach Absatz 2 zu jedem Zeitpunkt erklären, daß das Übereinkommen auch für andere Wasserstraßen seines Hoheitsgebietes gilt. Sinn dieser Regelung ist, die anderen Vertragsstaaten völkerrechtlich zu verpflichten, auch insoweit das Übereinkommen anzuwenden, insbesondere die Wirkungen eines Fonds nach den Bestimmungen des Übereinkommens auch dann

anzuerkennen, wenn das schadenstiftende Ereignis nicht auf Rhein, Mosel oder deren Nebenwasserstraßen stattgefunden hat. Die Erklärung nach Absatz 2 kann nach Absatz 3 jederzeit wieder zurückgenommen werden.

Die Bundesregierung hält es für geboten, von der Möglichkeit des Absatzes 2 Gebrauch zu machen und die in das Binnenschiffahrtsgesetz eingestellten Vorschriften des Straßburger Übereinkommens auf alle deutschen Gewässer, also etwa auch auf dem deutschen Teil des Bodensees, anzuwenden. Es erscheint nicht sachgerecht, national für verschiedene Binnengewässer unterschiedliche Haftungsbeschränkungsvorschriften einzuführen. Im übrigen wird durch die Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs des Straßburger Übereinkommens der in Anlage I Kapitel III Sachgebiet D Abschnitt III Nr. 4 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 960) aufgeführten Maßgabe entsprochen, für die gewerbliche Binnenschifffahrt die dem Straßburger Übereinkommen entsprechende summenmäßige Haftungsbeschränkung einzuführen.

#### Zu Artikel 16

Das Straßburger Übereinkommen wurde am 4. November 1988 von Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet. Luxemburg hat bereits am 8. Juli 1993 das Übereinkommen gemäß Absatz 2 ratifiziert. Die übrigen Zeichnerstaaten bereiten die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung vor.

Das Straßburger Übereinkommen ist als regionales auf die Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung auf Rhein und Mosel gerichtetes Übereinkommen als geschlossenes Übereinkommen konzipiert. Nach Absatz 3 können allerdings unter bestimmten Voraussetzungen auch andere Staaten als die Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 sowie des Vertrages von 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel dem Straßburger Übereinkommen beitreten. Voraussetzung ist, daß der an einem Beitritt interessierte Staat eine direkte schiffbare Verbindung zu einer Wasserstraße hat, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 oder dem Vertrag von 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt. Weitere Voraussetzung ist, daß dieser Staat durch einstimmigen Beschluß der Staaten, für die das Straßburger Übereinkommen bereits in Kraft getreten ist, zum Beitritt eingeladen worden ist. Derzeit haben mehrere osteuropäische Staaten, darunter die Tschechische Republik, Ungarn, die Ukraine und die Russische Föderation, ihr Interesse an einem Beitritt zu dem Straßburger Übereinkommen bekundet. Die Zentralmission für die Rheinschifffahrt hat aus diesem Grunde bereits vor Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens förmlich die Absicht zur Einladung aller am Beitritt interessierten europäischen Staaten bekundet. Sie steht dabei auf dem Standpunkt, daß die als Beitrittskriterium geforderte direkte schiffbare Verbindung zu Rhein und Mosel durch den modernen Ausbau des europäischen Wasserstraßennetzes besteht.

Wird ein interessierter Staat zum Beitritt aufgefordert, so kann nach Absatz 3 Satz 3 in dem diese Aufforderung enthaltenden Beschluß auch eine Änderung des Straßburger Übereinkommens, insbesondere hinsichtlich der Umrechnung der Haftungsbeträge in die Landeswährung des beitretenden Staates, vorgesehen werden. Mit dieser



Regelung wird dem Umstand Rechnung getragen, daß für beitriftswillige Staaten das Übereinkommen möglicherweise nicht unverändert Anwendung finden kann, etwa weil sie nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds sind.

Der Beschluß erlangt nach Absatz 3 Satz 4 bindende Wirkung für die an ihm mitwirkenden Vertragsparteien erst, wenn sie dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Annahme des Beschlusses notifiziert haben. Nach Annahme durch alle Vertragsparteien kann nach Absatz 3 Satz 5 jeder in dem Beschluß genannte Staat dem Übereinkommen in der durch den Beschluß angepaßten Fassung beitreten.

Depositär für die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde ist nach Absatz 4, wie auch in allen sonstigen Fällen nach Artikel 21 CLNI, der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

#### Zu Artikel 17

Nach Absatz 1 tritt das Übereinkommen völkerrechtlich in Kraft, wenn drei der Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben. Da bisher lediglich Luxemburg das Übereinkommen ratifiziert hat, liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 noch nicht vor.

Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, so tritt das Übereinkommen nach Absatz 2 für Staaten, die das Übereinkommen nach seinem völkerrechtlichen Inkrafttreten ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf von drei Monaten nach Hinterlegung der entsprechenden Urkunde folgt.

#### Zu Artikel 18

Artikel 18 regelt, welche Vorbehalte ein Staat bei oder nach Ratifikation des Übereinkommens erklären kann.

Nach Absatz 1 kann ein Staat die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Wasserverschmutzungsschäden (Buchstabe a), auf Ansprüche wegen Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter (Buchstabe b), auf Ansprüche aus der Beseitigung und Unschädlichmachung von Wracks oder der Ladung eines gesunkenen Schiffes (Buchstabe c), auf Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt (Buchstabe d) sowie auf Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden (Buchstabe e), ausschließen.

Die Bundesregierung hält es für angezeigt, von allen in Absatz 1 aufgeführten Vorbehaltsmöglichkeiten Gebrauch zu machen.

Die Erklärung eines Vorbehalts nach Buchstabe a ist erforderlich, um auch weiterhin, wie derzeit nach § 22 des Wasserhaushaltsgesetzes, eine unbeschränkte Gefährdungshaftung für Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht wurden, vorzusehen. Aus umweltpolitischen Gründen erscheint es geboten, auch nach Einführung des Straßburger Übereinkommens an der unbeschränkten Gefährdungshaftung des Wasserhaushaltsgesetzes festzuhalten.

Die Erklärung eines Vorbehaltes nach Buchstabe b ist erforderlich, um für Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter entstanden sind, nicht die im Straßburger Übereinkommen festgelegten Haf-

tungshöchstgrenzen anzuwenden. Bei Ausarbeitung des Straßburger Übereinkommens bestand Einvernehmen darüber, daß die darin festgelegten Haftungshöchstsummen nicht sachgerecht sind, wenn es um die Regulierung von durch gefährliche Güter verursachte Katastrophenschäden geht. Die Bundesregierung hält es daher für geboten, von der in Buchstabe b vorgesehenen Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch zu machen und Ansprüche aus Gefahrgutunfällen den Ansprüchen wegen Wasserverschmutzungsschäden gleichzustellen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 5 Nr. 5 BinSchG in der Fassung des gleichzeitig vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt verwiesen.

Um den Weg zu eröffnen, daß – wie im Seerecht (§ 487 HGB) – für Ansprüche aus Wrackbeseitigung ein gesonderter Haftungshöchstbetrag vorgeschrieben wird, bedarf es ferner der Erklärung eines Vorbehalts nach Buchstabe c. Wie in der Begründung zu § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt näher ausgeführt, ist die vom Übereinkommen vorgesehene abweichende Regelung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung geboten, um zu vermeiden, daß infolge der erfahrungsgemäß hohen Kosten der Beseitigung eines Wracks oder gesunkener Ladung die Gläubiger anderer Ansprüche zu sehr beeinträchtigt werden.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist es weiter angezeigt, von der Vorbehaltsmöglichkeit in Buchstabe d Gebrauch zu machen und dem Eigner eines Sport- oder Vergnügungsschiffes nicht das im Straßburger Übereinkommen verankerte Recht der Haftungsbeschränkung zugute kommen zu lassen. Wie in der Begründung zu § 4 Abs. 1 BinSchG in der Fassung des im Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ausgeführt, erscheint es nicht vertretbar, die Halter von Sport- und Vergnügungsbooten gegenüber den Haltern anderer Fahrzeuge, etwa Kraftwagen, haftungsmäßig zu privilegieren. Das Privileg der globalen Haftungsbeschränkung soll wie nach geltendem Recht grundsätzlich nur dem gewerblich Tätigen einschließlich der Betreiber von in amtlichen Diensten stehenden Binnenschiffen zukommen.

Aus Sicht der Bundesregierung ist es schließlich erforderlich, den Vorbehalt nach Buchstabe e auszuüben und für Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden, gesonderte Haftungshöchstbeträge einzuführen. Wie in der Begründung zu § 5e Abs. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt näher ausgeführt, soll für diese Fahrzeuge der in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe d CLNI vorgesehene Mindesthaftungsbetrag von 200 000 Rechnungseinheiten unterschritten werden können, um die Eigentümer dieser Fahrzeuge, die erfahrungsgemäß kein hohes Risiko in sich bergen, nicht unverhältnismäßig hoch zu belasten.

Nach Absatz 2 kann jeder Staat im Zeitpunkt der Ratifikation von einer Anwendung der in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI vorgesehenen absoluten Haftungshöchstbeträge von 3 und 6 Millionen Rechnungseinheiten absehen und stattdessen einen einheitlichen Haftungshöchstbetrag von 12 Millionen Rechnungseinheiten für Ansprüche von Reisenden anwenden. Voraussetzung ist allerdings, daß es sich bei den Ansprüchen, für die die Haftung nach Artikel 7 CLNI beschränkt werden soll, um solche handelt, die

aus einem Ereignis herrühren, das auf einem Gewässer dieses Vertragsstaates eingetreten ist. Die Bundesregierung hält es im Interesse eines wirksamen Gläubigerschutzes geboten, auch von dieser in Absatz 2 eröffneten Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch zu machen. Denn die in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI vorgesehene Staffelung der Haftungshöchstbeträge führt dazu, daß der danach festzusetzende Haftungshöchstbetrag den derzeit in § 4a BinSchG festgesetzten absoluten Haftungshöchstbetrag von 30 Millionen Deutsche Mark erheblich unterschreitet und damit die Interessen von Gläubigern von Ansprüchen wegen Personenschäden von Reisenden unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Denn wie zu Artikel 7 CLNI ausgeführt, hat die in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a und b CLNI enthaltene Regelung zur Folge, daß bereits für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl von 50 Personen nur mit einem Betrag von 3 Millionen Rechnungseinheiten (dies entspricht bei einem Wert des Sonderziehungsrechts am 15. April 1997 von 2,35 DM umgerechnet 7,05 Millionen DM) und für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl von 100 Personen nur mit einem Betrag von 6 Millionen Rechnungseinheiten (umgerechnet 14,1 Millionen DM) gehaftet wird. Nach geltendem Recht (§ 4a BinSchG) ist dagegen für ein Schiff mit einer zulässigen Fahrgastzahl von 50 Personen ein Betrag von 7,5 Millionen DM sowie für ein Schiff mit einer zulässigen Fahrgastzahl von 100 Personen ein Betrag von 15 Millionen DM anzusetzen.

Die nach Artikel 18 Abs. 1 und 2 CLNI zulässigen Vorbehalte können nach Absatz 4 jederzeit zurückgenommen werden. Den Zeitpunkt der Wirksamkeit dieser Rücknahme kann jeder Vertragsstaat selbst bestimmen.

#### Zu Artikel 19

Die Vorschrift regelt die Fristen und die sonstigen Modalitäten der Kündigung des Übereinkommens durch einen Vertragsstaat. Um sicherzustellen, daß das Übereinkommen nach Hinterlegung der notwendigen Ratifikationsurkunden auch völkerrechtlich in Kraft tritt, sieht Absatz 1 vor, daß eine Kündigung erst ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens für die betroffene Vertragspartei gekündigt werden kann. Die Kündigung wird nach Absatz 2 frühestens ein Jahr nach deren Notifikation wirksam.

#### Zu Artikel 20

Artikel 20 regelt die Änderung der im Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für den Fall, daß zu einem späteren Zeitpunkt diese zu niedrig erscheinen sollten oder nicht mehr die in Artikel 8 genannte Rechnungseinheit verwendet werden sollte.

Nach Absatz 1 bedarf es für die Einleitung eines Änderungsverfahrens des Antrags eines Staates, für den das Übereinkommen bereits völkerrechtlich in Kraft getreten ist. Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ist verpflichtet, daraufhin eine Revisionskonferenz einzuberufen. Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an dieser Konferenz teilzunehmen.

Absatz 2 legt die Maßstäbe fest, die für die Entscheidung über eine Änderung der in dem Straßburger Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge maßgeblich sein sollen. Zu berücksichtigen sind die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen, die Geldwert-

veränderungen sowie voraussichtliche Änderungen der Versicherungskosten.

Um eine zu häufige Änderung der Haftungshöchstbeträge zu vermeiden, werden in Absatz 3 zeitliche und mengenmäßige Grenzen gesetzt. Nach Buchstabe a dürfen die in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge nur in einem Fünfjahresabstand geändert werden. Der Höchstbetrag darf nach Buchstabe b jeweils um nicht mehr als 6 Prozent erhöht werden. Bei mehrfachen Änderungen des Haftungshöchstbetrages ist nach Buchstabe c zu beachten, daß insgesamt der Haftungshöchstbetrag nicht um mehr als das Dreifache erhöht werden darf.

Der Änderungsbeschluß muß nach Absatz 4 mit einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten zuzüglich einer Zweidrittelmehrheit der Signatarstaaten, für die das Übereinkommen in Kraft getreten ist, gefaßt werden. Durch diese Regelung soll im Interesse der Rhein- und Moselschiffahrt sichergestellt werden, daß die Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 sowie das Großherzogtum Luxemburg, für die das Straßburger Übereinkommen ursprünglich konzipiert war, nicht infolge des Beitritts anderer Staaten überstimmt werden können.

Nach Absatz 5 gilt die beschlossene, vom Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt allen Vertragsstaaten notifizierte Änderung sechs Monate nach der Notifikation als angenommen, sofern nicht ein Drittel der Vertragsstaaten dem Beschluß widersprochen haben. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, daß auch Minderheitsinteressen hinreichend zur Geltung kommen.

Hat wenigstens ein Drittel der Vertragsstaaten dem Verwahrer mitgeteilt, daß es die Änderung nicht annehmen werde, so tritt der Änderungsbeschluß nicht in Kraft. Andernfalls tritt er nach Absatz 6 achtzehn Monate nach der Annahme für alle Staaten, die zum Zeitpunkt der Annahme Vertragsparteien des Übereinkommens waren, in Kraft. Die Frist von achtzehn Monaten soll es den Vertragsstaaten ermöglichen, die Voraussetzungen für das innerstaatliche Inkrafttreten der Vertragsänderungen zu schaffen. Ist es ihnen nicht möglich, diese Frist einzuhalten, so verbleibt ihnen die Möglichkeit, sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung das Straßburger Übereinkommen zu kündigen. Ein Staat, der nach Abschluß des Änderungsverfahrens das Übereinkommen ratifiziert, ist nach Absatz 6 Satz 3 an den Änderungsbeschluß gebunden.

#### Zu Artikel 21

Artikel 21 regelt die Aufgaben des Depositars. Diese Funktion wird durch den Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wahrgenommen.

#### Zu Artikel 22

Die Vorschrift legt fest, daß der Wortlaut der deutschen, französischen und niederländischen Fassung des Übereinkommens gleichermaßen verbindlich ist. Zwar wurde das Straßburger Übereinkommen lediglich in der deutschen und französischen Sprache verhandelt. Angesichts dessen, daß Amtssprache der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auch die niederländische Sprache ist, beschlossen jedoch die Staaten bei Ausarbeitung des Übereinkommens, daß auch der niederländischen Fassung authentische Wirkung beigemessen werden soll.

**04.07.97**

## **Stellungnahme**

**des Bundesrates**

---

Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.