

Vorblatt

**Übereinkommen vom 15. März 1960
zur Vereinheitlichung einzelner Regeln
über den Zusammenstoß von Binnenschiffen
sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes
und des Flößereigesetzes
(Gesetzentwurf der Bundesregierung)**

A. Problem

Bei Zusammenstößen von Binnenschiffen verschiedener Nationalität entstehen häufig dadurch besondere Schwierigkeiten, daß die entsprechenden Bestimmungen in den nationalen Rechtsordnungen voneinander abweichen. Darüber hinaus sind manche Vorschriften des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes und des deutschen Flößereigesetzes aus dem Jahre 1895 veraltet.

B. Lösung

Das Übereinkommen vom 15. März 1960, zu welchem der Entwurf des Zustimmungsgesetzes vorgelegt wird, führt zur Vereinheitlichung der wichtigsten Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen. Diese Regeln sollen durch den Gesetzentwurf in das Binnenschiffahrtsgesetz und das Flößereigesetz übernommen werden. Gegenüber dem gegenwärtigen deutschen Recht muß sich das Verschulden nicht nur auf den Zusammenstoß, sondern auch auf den entstandenen Schaden beziehen. Der Schiffseigner wird auch für den Schaden verantwortlich sein, den ein Lotse an Bord verschuldet. Geändert werden ferner u. a. die Bestimmungen über den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich dieser Regeln und über die Verjährung der Ansprüche. Darüber hinaus werden einige Vorschriften dieser Gesetze dem inzwischen gewandelten Sprachgebrauch angepaßt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (I/3) — 450 02 — Üb 13/71

Bonn, den 13. Juli 1971

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960
zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über
den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie
zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes
und des Flößereigesetzes

mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie die Denkschrift zu dem Übereinkommen sind beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 369. Sitzung am 9. Juli 1971 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben.

Brandt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960
zur Vereinheitlichung einzelner Regeln
über den Zusammenstoß von Binnenschiffen
sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes
und des Flößereigesetzes**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Zustimmung zu dem Übereinkommen

Dem in Genf am 14. Juni 1960 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (Reichsgesetzbl. S. 301) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichsgesetzbl. S. 369, 868), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 14. August 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1106), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt.“

b) In Absatz 2 werden die Worte „mit Ausnahme der Zwangslotsen“ gestrichen.

2. In § 4 Abs. 3 wird das Wort „Schleppzuge“ durch das Wort „Schleppverband“ ersetzt.

3. § 92 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoß von Binnenschiffen bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 92 a bis 92 f.

(2) Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften der §§ 92 a bis 92 f entsprechende Anwendung.

(3) Als Schiffe im Sinne des Absatzes 1 sind auch Kleinfahrzeuge anzusehen. Den Schiffen stehen bewegliche Teile von Schiffsbrücken gleich.“

4. Nach § 92 werden folgende §§ 92 a bis 92 f eingefügt:

„§ 92 a

Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen besteht kein Anspruch auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch Zufall oder höhere Gewalt zugefügt worden ist oder dessen Ursachen ungewiß sind.

§ 92 b

Ist der Schaden durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Eigentümer dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

§ 92 c

(1) Ist der Schaden durch gemeinsames Verschulden der Besatzungen der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Eigentümer dieser Schiffe zum Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgestellt werden oder erscheint das auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffseigner zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

(2) Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Schiffseigner, wenn der Schaden durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Schiffseigner zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatzes 1.

§ 92 d

Bei der Anwendung der §§ 92 b, 92 c steht das Verschulden eines an Bord tätigen Lotsen dem Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung gleich.

§ 92 e

Die §§ 92 bis 92 d gelten auch, wenn die beteiligten Schiffe zu demselben Schleppverband gehören.

§ 92 f

(1) Die §§ 92 bis 92 e gelten auch für die Haftung der Personen der Schiffsbesatzung und der Lotsen.

(2) Die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners, der Besatzungsmitglieder und der Lotsen und über ihre Haftung aus Verträgen bleiben unberührt.“

5. § 117 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige einzige Absatz wird Absatz 1.

b) Absatz 1 Nr. 7 erhält folgende Fassung:

„7. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen (§§ 3, 4 Nr. 3, § 7), soweit ihre Verjährung sich nicht nach § 118 bestimmt.“

c) Die Vorschrift erhält folgenden Absatz 2:

„(2) Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.“

6. § 118 erhält folgende Fassung:

„§ 118

(1) Ersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen (§§ 92 bis 92 f) verjähren mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis.

(2) Ausgleichsansprüche unter mehreren für einen Schaden aus einem Zusammenstoß als Gesamtschuldner haftenden Schiffseignern verjähren mit dem Ablauf eines Jahres. Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Zahlung, auf Grund deren die Ausgleichung verlangt wird, oder, wenn vorher eine gerichtliche Entscheidung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung rechtskräftig geworden ist, mit dem Tage der Rechtskraft der Entscheidung. Die Verjährung von Ansprüchen, die einem Gesamtschuldner wegen des Ausfalls, den er bei der Ausgleichung durch die Zahlungsunfähigkeit eines anderen Gesamtschuldners erleidet, gegen die übrigen Gesamtschuldner zustehen, beginnt jedoch nicht vor dem Tage, an dem der Berechtigte Kenntnis von der Zahlungsunfähigkeit erlangt.“

7. § 131 wird wie folgt geändert:

In Absatz 3 werden nach dem Wort „Gesetzes“ die Worte „mit Ausnahme der §§ 92 bis 92 f, 118“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Flößereigesetzes

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 (Reichsgesetzbl. 1895 S. 341), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 14. August 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1106), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 22 wird folgende Vorschrift als § 22 a eingefügt:

„§ 22 a

Für die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoß von Flößen untereinander oder von Flößen

mit Binnenschiffen, Kleinfahrzeugen oder beweglichen Teilen von Schiffsbrücken gelten die §§ 92 a bis 92 f des Binnenschiffahrtsgesetzes entsprechend mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Schiffseigners der Floßeigentümer tritt. Das gleiche gilt bei einem in § 92 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes genannten Ereignis, an dem nur Flöße oder neben Flößen Binnenschiffe, Kleinfahrzeuge oder bewegliche Teile von Schiffsbrücken beteiligt sind.“

2. § 30 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. die Ersatzansprüche wegen Beschädigung durch ein Floß, soweit sich ihre Verjährung nicht nach § 30 a bestimmt, sowie die Erstattungsforderung des Eigentümers des Floßes gegen den Frachtflößer und gegen den Floßführer oder die Floßmannschaft (§ 22 Abs. 1);“

3. Folgende Vorschrift wird als § 30 a eingefügt:

„§ 30 a

(1) Ersatzansprüche wegen Beschädigung durch ein Floß beim Zusammenstoß mit einem anderen Floß oder mit einem Schiff im Sinne des § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes (§ 22 a) verjähren mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis.

(2) Ausgleichsansprüche unter mehreren für einen Schaden aus einem Zusammenstoß als Gesamtschuldner haftenden Floßeigentümern verjähren mit Ablauf eines Jahres. Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Zahlung, auf Grund derer die Ausgleichung verlangt wird, oder, wenn vorher eine gerichtliche Entscheidung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung rechtskräftig geworden ist, mit dem Tage der Rechtskraft der Entscheidung. Die Verjährung von Ansprüchen, die einem Gesamtschuldner wegen des Ausfalls, den er bei der Ausgleichung durch die Zahlungsunfähigkeit eines anderen Gesamtschuldners erleidet, gegen die übrigen Gesamtschuldner zustehen, beginnt jedoch nicht vor dem Tage, an dem der Berechtigte Kenntnis von der Zahlungsunfähigkeit erlangt.“

Artikel 4

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 5

Inkrafttreten

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

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen vom 15. März 1960 nach seinem Artikel 11 Absatz 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Vorbemerkung zu Artikeln 2, 3

Der Entwurf enthält in den Artikeln 2, 3 die Vorschriften, welche zur Anpassung des deutschen Rechts an das Übereinkommen erforderlich sind. Wegen des Inhalts, des Zwecks und der Tragweite des Übereinkommens kann auf die dem Entwurf beigefügte Denkschrift Bezug genommen werden. Neben den Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes, die das Übereinkommen unmittelbar bedingt, sieht der Entwurf auch einzelne Regeln vor, die zur Modernisierung des in seinen wesentlichen Teilen bereits 75 Jahre alten deutschen Binnenschiffahrtsrechts beitragen sollen.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Nach geltendem deutschem Recht haftet der Schiffseigner für ein Verschulden des Lotsen, sofern dieser nicht Zwangslotse ist. Das Übereinkommen verlangt darüber hinaus, daß der Schiffseigner bei Zusammenstößen auch für das Verschulden von Lotsen einzustehen hat, deren Verwendung zwingend vorgeschrieben ist.

Der Entwurf sieht eine Neufassung von § 3 Abs. 1 und eine Änderung von § 3 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes vor, durch die einmal klargestellt wird, daß der Schiffseigner für schuldhaftes Handeln des Lotsen haftet, und durch die zum anderen die Haftung auch des Zwangsloten begründet wird. Die Regelung ist nicht auf den Fall des Zusammenstoßes beschränkt; eine Sonderregelung für diesen erscheint nicht gerechtfertigt. Die Ausdehnung der Haftung des Schiffseigners auf das Verschulden eines Zwangsloten hat in der Bundesrepublik Deutschland zur Zeit keine praktische Bedeutung, weil es Zwangsloten in dem Sinne, daß die Annahme des Lotsen und die Überlassung der Schiffsführung an ihn zwingend vorgeschrieben ist, jedenfalls gegenwärtig nicht gibt.

Die Änderung gibt zugleich Veranlassung zu einer Anpassung des Gesetzes an das Seerecht, was die haftungsmäßige Behandlung des Lotsen angeht. Der Lotse ist nicht Mitglied der Besatzung und sollte auch nicht haftungsrechtlich als solches fingiert werden. Nachdem § 485 HGB durch das Seelotsgesetz eine entsprechende Änderung erfahren hat, erscheint es zweckmäßig, im Binnenschiffahrtsrecht die gleiche Systematik einzuführen. Die Neufassung von Absatz 1 trägt dem Rechnung.

Zu Nummer 2

Mit der Ersetzung des Wortes „Schleppzug“ durch „Schleppverband“ ist keine sachliche Änderung be-

absichtigt. Das Binnenschiffahrtsgesetz soll in seinem Wortlaut der modernen Gesetzessprache angepaßt werden (vgl. § 1.01 Buchstabe c der Rheinschiffahrt-polizeiverordnung vom 5. August 1970).

Zu Nummer 3

Die Neufassung des § 92 beruht auf Artikel 1 des Übereinkommens vom 15. März 1960.

An Stelle der in der gegenwärtigen Fassung ausgesprochenen Verweisung auf die für das Seerecht geltenden Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB sieht der Entwurf in Absatz 1 eine selbständige Regelung der Haftung bei Schiffzusammenstößen vor, die in den §§ 92 a bis 92 f enthalten ist. Obschon sich diese Regelung im wesentlichen an die seerechtlichen Bestimmungen der §§ 734 bis 739 HGB anlehnt, erschien es zweckmäßig, die Vorschriften über die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoß von Schiffen in das Binnenschiffahrtsgesetz aufzunehmen. Die Regelung des Übereinkommens stimmt nicht vollkommen mit derjenigen des Seerechts überein. Bei der Verweisung hätten deshalb weitere Unterschiede berücksichtigt werden müssen. Das erschien jedoch nicht möglich, ohne die gebotene Klarheit der Regelung zu beeinträchtigen.

Außerdem soll durch die Neufassung eine bessere Abgrenzung zwischen dem Geltungsbereich der seerechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und denjenigen des Binnenschiffahrtsgesetzes erreicht werden. Die Abgrenzung zwischen unmittelbarer und entsprechender Anwendung der §§ 734 bis 739 HGB hat nach geltendem Recht zu Zweifeln Anlaß gegeben. Nach dem Entwurf sollen die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes ohne Rücksicht auf den Kollisionsort für alle Zusammenstöße von Binnenschiffen mit anderen Binnenschiffen gelten, soweit nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts überhaupt deutsches Recht Anwendung findet. Demgegenüber sind die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs anzuwenden, wenn an dem Zusammenstoß ein Seeschiff beteiligt ist, wobei es auch hier auf den Kollisionsort nicht ankommt. Die nach dem geltenden Recht zweifelnde Frage, ob auf den Zusammenstoß von Binnenschiffen auf hoher See das Binnenschiffahrtsgesetz oder das Handelsgesetzbuch anzuwenden ist, wird durch den Entwurf dahin klargestellt, daß in diesen Fällen das Binnenschiffahrtsgesetz gilt.

Absatz 2 regelt den Fall der sog. Fernschädigung, in dem die Besatzung eines Schiffes schuldhaft anderen Schiffen sowie den übrigen Interessenten der beteiligten Schiffe Schäden zufügt, ohne daß eine körperliche Berührung des Schiffes stattfindet, entsprechend § 738 HGB.

Absatz 3 erstreckt die Geltung der Vorschriften über den Zusammenstoß von Binnenschiffen auf Kleinfahrzeuge und bewegliche Teile von Schiffsbrücken. Diese Regelung ist zur Ausführung von Artikel 1 Abs. 4 des Übereinkommens erforderlich, da nach dem gegenwärtigen Rechtszustand die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes auf Kleinfahrzeuge so-

wie auf Schiffsbrücken nicht angewendet werden; die enge Auslegung des geltenden Rechts ist zwar im Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen, entspricht jedoch der Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz und der herrschenden Meinung. Der Begriff „Kleinfahrzeuge“ ist in § 1.01, Buchstabe i der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gesetzlich definiert. Es erscheint jedenfalls im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erforderlich, eine Definition im Binnenschiffahrtsgesetz zu treffen.

Zu Nummer 4

Die neu eingefügten §§ 92a bis 92f enthalten die Vorschriften über die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoß von Schiffen und lehnen sich in ihrer Fassung an die entsprechenden Vorschriften des Seerechts (§§ 734 bis 739 HGB) an. Der wesentliche Unterschied besteht darin, daß das Verschulden, welches den Maßstab für die Haftung und ihre Verteilung bildet, sich nach Artikel 2 bis 4 des Übereinkommens auf den Schaden beziehen muß, der durch den Zusammenstoß entstanden ist, während es nach den §§ 734 bis 739 HGB lediglich auf das Verschulden an dem Zusammenstoß ankommt. In der Regel dürfte sich dieser Unterschied im Ergebnis nicht auswirken; es sind indessen ausnahmsweise Fälle denkbar, in denen der Unterschied eine praktische Bedeutung hat.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Zu § 92a BSchG

Die Regelung folgt an sich schon daraus, daß bei Zusammenstößen nur für Verschulden gehaftet wird. Sie ist demnach in den Entwurf übernommen worden, da sie sowohl in dem Übereinkommen als auch im Seerecht ausdrücklich ausgesprochen ist. Die Regelung schließt gesetzliche Vermutungen über die Schuld oder die Verursachung aus. Wie im Seehandelsrecht (§ 734 HGB) hat der Geschädigte im Prozeß jedoch die Möglichkeit, den Beweis für das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen für die Haftung des Eigners durch prima-facie-Beweis zu erbringen. Im übrigen wird die Formulierung sprachlich verbessert.

Zu § 92b BSchG

Die Vorschrift bestimmt, daß der Schiffseigner ebenso wie der Reeder nach § 735 HGB für das Verschulden seiner Leute einzustehen hat. Es ist davon abgesehen worden, in den Entwurf eine Bestimmung über die gesamtschuldnerische Haftung in den Fällen aufzunehmen, in denen mehrere Schiffe einem Dritten schuldhaft einen Schaden zufügen und die Besatzung dieses dritten Schiffes nicht schuldhaft gehandelt hat. Es ist für den Bereich der Seeschiffahrt zu den §§ 734 ff. HGB seit langem nahezu unangefochten herrschende Meinung, daß mehrere schuldhaft handelnde Schiffe einem schuldlosen Schiff gegenüber gemäß § 735 HGB in Verbindung mit § 840 Abs. 1 BGB gesamtschuldnerisch haften. Diese Ansicht ist auch vom Bundesgerichtshof bestätigt worden (vgl. BGH in MDR 1959, S. 913 ff., insbesondere S. 914). Eine Klarstellung erschien daher nicht erforderlich.

Zu § 92c BSchG

Die Verteilung der Haftung auf die Eigentümer der an dem Zusammenstoß beteiligten Schiffe im Falle gemeinsamen Verschuldens entspricht § 736 HGB.

Zu § 92d BSchG

Da der Lotse nach der Neufassung des § 3 nicht mehr zur Besatzung zu zählen ist, muß für das Haftungsrecht sein Verschulden dem Verschulden eines Besatzungsmitglieds ausdrücklich gleichgestellt werden. Eine entsprechende Änderung des § 737 HGB ist beabsichtigt, so daß diese Vorschrift inhaltlich mit der entsprechenden des Seerechts auch weiterhin übereinstimmt.

Zu § 92e BSchG

Die Bestimmung enthält die durch Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens gebotene Klarstellung, daß sich die Haftung der Schiffseigner beim Zusammenstoß von Schiffen, die miteinander in Schleppverbindung stehen, nicht ausschließlich nach dem Schleppvertrag richtet, sondern daß daneben auch die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes gelten. Diese Frage ist im geltenden Recht streitig.

Zu § 92f BSchG

Die Gleichstellung der Haftung der Besatzungsmitglieder und der Lotsen aus dem Zusammenstoß von Binnenschiffen mit der Haftung des Schiffseigners ist nicht durch das Übereinkommen geboten, jedoch zweckmäßig. Daß die Schiffseigner nur anteilmäßig, die Besatzungsmitglieder und Lotsen nach allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Vorschriften jedoch gesamtschuldnerisch haften, führt in der Praxis zu Unbilligkeiten. Um diese zu vermeiden, sollen die Besatzungsmitglieder und Lotsen dem Schiffseigner haftungsrechtlich gleichgestellt werden; diese Personen können dann nicht mehr an Stelle des nur anteilmäßig haftenden Schiffseigners nach allgemeinen Vorschriften auf einen weitergehenden Ersatz des Schadens in Anspruch genommen werden.

Absatz 2 der Vorschrift beruht auf Artikel 8 Abs. 1 des Übereinkommens.

Vorbemerkung zu Nummern 5, 6

Die Änderung der §§ 117, 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes folgt aus Artikel 7 des Übereinkommens. Danach verjähren die Schadensersatzansprüche aus Schiffszusammenstößen mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis (Absatz 1), während die Verjährung nach § 117 Nr. 7, § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes ein Jahr beträgt und mit dem Schlusse des Jahres beginnt, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

Ausgleichsansprüche mehrerer als Gesamtschuldner haftender Schiffseigner verjähren nach dem Übereinkommen in einem Jahr (Artikel 7 Abs. 2 Satz 1); die Verjährung beginnt mit dem Tage, an dem eine gerichtliche Entscheidung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung rechtskräftig geworden ist, oder, wenn vorher keine solche Entscheidung rechts-

kräftig geworden ist, mit dem Tage der Zahlung, die zu dem Rückgriff Anlaß gibt. Die Verjährung der Ansprüche auf Verteilung des einen zahlungsunfähigen Gesamtschuldner betreffenden Teils beginnt jedoch frühestens mit dem Tage, an dem der Anspruchsberechtigte Kenntnis von der Zahlungsunfähigkeit dieses Gesamtschuldners erlangt. Diese Regelung weicht vom geltenden deutschen Recht, das für die Verjährung der Ausgleichsansprüche keine ausdrückliche Bestimmung enthält, jedenfalls hinsichtlich des Verjährungsbeginns ab.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Zu Nummer 5

- a) Von der Anwendung des § 117 Nr. 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes werden die Ersatzansprüche aus Schiffszusammenstößen gegen den Schiffseigner, die Besatzungsmitglieder und die Lotsen ausgenommen. Diese Sonderregelung wird für den Schiffseigner durch das Übereinkommen erfordert. Für Forderungen gegen Besatzungsmitglieder und Lotsen, auf die das Übereinkommen nicht anwendbar ist, soll jedoch die gleiche Verjährungsfrist gelten, um Gläubigern von Ansprüchen aus Schiffszusammenstößen die Kontrolle der Verjährungsfristen zu erleichtern. Die Sonderregelung ist in der Neufassung des § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes (vgl. Nummer 6) vorgesehen.
- b) Der neu eingefügte Absatz 2 stimmt wörtlich mit dem bisherigen § 118 überein. Die Regelung soll auch künftig für die in § 117 Nrn. 1 bis 7 in der Fassung des Entwurfs aufgeführten Forderungen gelten.

Zu Nummer 6

Absatz 1 regelt die Verjährung für Forderungen aus Schiffszusammenstößen. Die Vorschrift gilt entsprechend Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens für Ansprüche gegen die Schiffseigner, darüber hinaus aber auch für Ansprüche gegen die Schiffsbesatzung und gegen Lotsen. Die Verjährungsfrist wird danach künftig doppelt so lang sein wie nach geltendem Recht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sie bereits mit dem Tage des Ereignisses beginnen wird, während sie nach § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes erst mit dem Schluß des Jahres einsetzt, in welchem die Forderung fällig geworden ist. Daher wird die Verjährungsfrist im Einzelfall in der Regel nicht erheblich länger sein als nach dem geltenden Recht.

Absatz 2 regelt die Verjährung von Ausgleichsansprüchen mehrerer als Gesamtschuldner haftender Schiffseigner entsprechend Artikel 7 Abs. 2 des Übereinkommens. Damit wird zugleich eine Frage klargestellt, die nach dem geltenden Recht zu Zweifeln Anlaß gegeben hat: Es ist fraglich, ob Ausgleichsansprüche mehrerer als Gesamtschuldner haftender Schiffseigner der dreißigjährigen Verjährung nach § 195 BGB unterliegen oder ob § 117 Nr. 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes entsprechend anzuwenden ist.

Zu Nummer 7

Die Änderung des § 131 des Binnenschiffahrtsgesetzes folgt aus dem Übereinkommen, das für die Rechtsfolgen, die sich aus einem Schiffszusammenstoß ergeben, keine Ausnahmen der in § 131 Abs. 3, 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgesehenen Art zuläßt.

Die §§ 92 a bis 92 f, § 118 müssen deshalb auch auf Schiffahrtsbetriebe angewendet werden, welche im Anschluß an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sind, obwohl sie im übrigen auch künftig nicht den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegen.

Die bereits in der Fassung des Gesetzes vom 1. Januar 1900 enthaltene Ausnahmegvorschrift hat ihren Grund darin, daß für die Transporte auch auf diesen Strecken im wesentlichen die Vorschriften für Eisenbahnen gelten sollen. Doch es erscheint sachgerecht, die Ausnahme dahin einzuschränken, daß für Zusammenstöße auf dem Teil der Beförderungstrecke, die mit dem Schiff zurückgelegt wird, die nur im Schiffahrtsrecht bestehenden besonderen Regeln angewendet werden.

Die Einschränkung gilt nach der Fassung des Absatzes 4 ohne weiteres auch für Fähren, die nicht frei schwimmen, sondern etwa mit Ketten von einem zum anderen Ufer gezogen werden und nach dem geltenden Recht weitgehend von der Anwendung des Binnenschiffahrtsgesetzes ausgenommen sind. Das Übereinkommen zwingt jedoch dazu, die Regeln über Schiffszusammenstöße auch auf solche Fähren anzuwenden.

Zu Artikel 3

Das Übereinkommen erfordert auch Änderungen des Flößereigesetzes, da es auch auf Flöße Anwendung findet (Artikel 1 Abs. 4), die nach deutschem Recht der Sonderregelung des Flößereigesetzes unterliegen. Die Änderungen entsprechen im wesentlichen den in Artikel 2 des Entwurfs vorgesehenen Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes.

Zu Nummer 1

Nach dem geltenden Recht richtet sich die Haftung des Floßeigentümers beim Zusammenstoß von Flößen untereinander, mit Schiffen, sonstigen Schwimmkörpern oder festen Anlagen nach den allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts. Eine Besonderheit besteht lediglich insofern, als § 22 des Flößereigesetzes für Beschädigungen, welche infolge des Verschuldens des Floßführers oder einer Person der Floßmannschaft durch das Floß verursacht werden, in Anlehnung an die Grundsätze des Schiffahrtsrechts die dingliche Haftung des Eigentümers mit dem Floß vorsieht.

Um dem Übereinkommen zu genügen, ist deshalb in einem neuen § 22 a für die Haftung beim Zusammenstoß von Flößen untereinander oder von Flößen mit Binnenschiffen, Kleinfahrzeugen oder beweglichen Teilen von Schiffsbrücken die entsprechende Anwendung der §§ 92 a bis 92 f des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung des Entwurfs vorgesehen.

Zu Nummern 2, 3

Die Änderung des § 30 Abs. 1 Nr. 3 Flößereigesetz wird durch das Übereinkommen erfordert. Da die Schadensersatzansprüche, die aus dem Zusammenstoß mit einem Floß gegen den Floßeigentümer entstehen können, nach Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens erst mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis verjähren, müssen diese Ansprüche von der Anwendung des § 30 Abs. 1 Nr. 3 Flößereigesetz alter Fassung ausgenommen und gesondert geregelt werden.

Diese Sonderregelung trifft der neu eingefügte § 30 a, der sich in seinem Wortlaut an die Neufassung des § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes anlehnt. Wegen der Einzelheiten kann auf die Bemerkungen zu dieser Vorschrift (Artikel 2 Nr. 6) Bezug genommen werden.

Zu Artikel 4

Das Übereinkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Absatz 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Der Entwurf sieht vor, daß die Regeln des Übereinkommens innerstaatlich bereits vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland gelten sollen; dies erscheint zweckmäßig, da die Unterschiede zwischen dem geltenden Recht und der neuen Regelung praktisch nicht sehr erheblich sind, und da die Abweichungen als Verbesserungen angesehen werden können.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 11 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Übereinkommen
zur Vereinheitlichung einzelner Regeln
über den Zusammenstoß von Binnenschiffen

Convention
relative à l'unification de certaines règles
en matière d'abordage en navigation intérieure

(Übersetzung)

Article premier

1. La présente Convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord.

2. La présente Convention régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

3. Le fait que les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article fassent partie d'un même convoi n'affecte pas l'application de la présente Convention.

4. Pour l'application de la présente Convention,

- a) le terme « bateau » désigne également les petites embarcations;
- b) sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

Article 2

1. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute.

2. Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé.

3. En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Article 3

Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci.

Article 4

1. Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.

2. S'il n'y a pas responsabilité solidaire, les bateaux qui ont concouru, par leurs fautes, à réaliser le dommage

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für den Ersatz des Schadens, der durch den Zusammenstoß von Binnenschiffen in den Gewässern einer der Vertragsparteien den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen zugefügt wird.

2. Dieses Übereinkommen gilt auch für den Ersatz jedes Schadens, den ein Binnenschiff in den Gewässern einer der Vertragsparteien, ohne daß ein Zusammenstoß stattgefunden hat, durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung von Vorschriften anderen Binnenschiffen oder den an Bord solcher Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zufügt.

3. Der Umstand, daß die in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Schiffe zu demselben Schleppzug gehören, berührt die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens nicht.

4. Für die Anwendung dieses Übereinkommens

- a) umfaßt die Bezeichnung „Schiff“ auch Kleinfahrzeuge;
- b) stehen den Schiffen gleich: Gleitboote, Flöße, Fährten und bewegliche Teile von Schiffsbrücken sowie schwimmende Bagger, Krane, Elevatoren und alle schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art.

Artikel 2

1. Eine Schadenersatzpflicht besteht nur, wenn der Schaden durch Verschulden herbeigeführt ist. Gesetzliche Schuldvermutungen bestehen nicht.

2. Ist der Schaden durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder können seine Ursachen nicht festgestellt werden, so wird er von denjenigen getragen, die ihn erlitten haben.

3. Ein zu einem Schleppzug gehörendes Schiff haftet nur, wenn es selbst ein Verschulden trifft.

Artikel 3

Ist der Schaden durch das Verschulden nur eines Schiffes verursacht, so trifft die Schadenersatzpflicht dieses Schiff.

Artikel 4

1. Haben zwei oder mehrere Schiffe durch ihr Verschulden bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt, so haften sie als Gesamtschuldner für Personenschäden sowie für den Schaden, der den schuldlosen Schiffen und den an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen zugefügt worden ist, jedoch anteilmäßig für den den anderen Schiffen und den an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen zugefügten Schaden.

2. Soweit keine gesamtschuldnerische Haftung besteht, haften die Schiffe, die durch ihr Verschulden bei der Ent-

en répondent à l'égard des lésés dans la proportion de la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

3. S'il y a responsabilité solidaire, chacun des bateaux responsables doit prendre à sa charge une part du paiement au créancier égale à celle déterminée par le paragraphe 2 du présent article. Celui qui paie plus que sa part a, pour l'excédent, un recours contre ceux de ses co-débiteurs qui ont payé moins que leur part. La perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un des co-débiteurs se répartit entre les autres co-débiteurs dans les proportions déterminées par le paragraphe 2 du présent article.

Article 5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Article 6

L'action en réparation du dommage subi n'est subordonnée à aucune formalité spéciale préalable.

Article 7

1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent dans le délai de deux ans à partir de l'événement.

2. Les actions en recours se prescrivent dans le délai d'un an. Cette prescription court, soit à partir du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la responsabilité solidaire est intervenue, soit, au cas où il n'y aurait pas eu une telle décision, à partir du jour du paiement donnant lieu au recours. Toutefois, en ce qui concerne les actions relatives à la répartition de la part d'un co-débiteur insolvable, la prescription ne peut courir qu'à partir du moment où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son co-débiteur.

3. L'interruption et la suspension de ces prescriptions sont régies par les dispositions de la loi du tribunal saisi réglant ces matières.

Article 8

1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon. Elles ne portent pas non plus atteinte aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.

stehtung des Schadens mitgewirkt haben, den Geschädigten in dem Verhältnis der Schwere des jedem von ihnen zur Last fallenden Verschuldens; kann jedoch nach den Umständen das Verhältnis nicht festgestellt werden oder erscheint das Verschulden gleich schwer, so verteilt sich die Haftung zu gleichen Teilen.

3. Soweit gesamtschuldnerische Haftung besteht, hat jedes der haftenden Schiffe einen gemäß Absatz 2 zu bestimmenden Teil der Zahlung an den Gläubiger auf sich zu nehmen. Beahlt ein Gesamtschuldner mehr als seinen Teil, so kann er bezüglich des Mehrbetrages gegen die Gesamtschuldner, die weniger als ihren Teil gezahlt haben, Rückgriff nehmen. Ein durch die Zahlungsunfähigkeit eines Gesamtschuldners verursachter Ausfall wird von den anderen Gesamtschuldnern in dem in Absatz 2 bestimmten Verhältnis getragen.

Artikel 5

Die in den vorhergehenden Artikeln bestimmte Haftung besteht auch, wenn der Schaden durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn die Verwendung des Lotsen zwingend vorgeschrieben war.

Artikel 6

Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen ist nicht von der vorherigen Beachtung irgend einer besonderen Förmlichkeit abhängig.

Artikel 7

1. Die Schadenersatzansprüche verjähren mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis.

2. Die Rückgriffsansprüche verjähren mit Ablauf eines Jahres. Diese Verjährung beginnt entweder mit dem Tage, an dem eine gerichtliche Entscheidung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung rechtskräftig geworden ist, oder, wenn keine solche Entscheidung vorliegt, mit dem Tage der Zahlung, die zu dem Rückgriff Anlaß gibt. Die Verjährung der Ansprüche auf Verteilung des einen zahlungsunfähigen Gesamtschuldner treffenden Teiles beginnt jedoch frühestens mit dem Tage, an dem der Anspruchsberechtigte Kenntnis von der Zahlungsunfähigkeit dieses Gesamtschuldners erlangt.

3. Für die Unterbrechung und die Hemmung der Verjährung gelten die diese Rechtsgebiete regelnden Bestimmungen des Rechtes des angerufenen Gerichtes.

Artikel 8

1. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens lassen Beschränkungen allgemeiner Art hinsichtlich der Haftung des Eigentümers oder Ausrüsters eines Schiffes oder des Frachtführers auf Grund internationaler Übereinkommen oder des nationalen Rechtes unberührt, wie Beschränkungen nach der Tragfähigkeit, der Maschinenleistung oder dem Wert des Schiffes sowie Beschränkungen, die sich aus dem Abandonrecht ergeben. Sie lassen auch die sich aus dem Beförderungsvertrag oder aus irgendwelchen anderen Verträgen ergebenden Verpflichtungen unberührt.

2. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten nicht für den Ersatz von Schäden, die auf radioaktive Eigenschaften oder auf ein Zusammenwirken radioaktiver Eigenschaften und giftiger, explosiver oder sonstiger gefährlicher Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder von radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

Article 9

Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signe ou ratifie la présente Convention ou y adhère, déclarer

- a) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale ou dans des accords internationaux que les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront pas aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique;
- b) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention sur les voies navigables réservées exclusivement à sa navigation nationale.

Article 10

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 15 juin 1960 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 11

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhèrera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 13

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 14

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement

Artikel 9

Jede Vertragspartei kann zu dem Zeitpunkt, an dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, erklären,

- a) daß sie sich vorbehält, in ihrem nationalen Recht oder in internationalen Vereinbarungen vorzusehen, daß die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht auf Schiffe anzuwenden sind, die ausschließlich der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen;
- b) daß sie sich vorbehält, in ihrem nationalen Recht vorzusehen, daß die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht auf die Wasserstraßen anzuwenden sind, die ausschließlich ihrer nationalen Schifffahrt vorbehalten sind.

Artikel 10

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

2. Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrages berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.

3. Das Übereinkommen liegt bis einschließlich 15. Juni 1960 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.

5. Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 11

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.

2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 12

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 13

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage außer Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

Artikel 14

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt wer-

pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 15

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 14 de la Convention en ce qui concerne le renvoi des différends à la Cour internationale de Justice. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 14 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 16

A l'exception des réserves prévues aux alinéas a) et b) de l'article 9 et à l'article 15 de la présente Convention, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 17

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10.

Article 18

Outre les notifications prévues à l'article 17, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10,

- a) les déclarations faites conformément aux alinéas a) et b) de l'article 9,
- b) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 10,
- c) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 11,
- d) les dénonciations en vertu de l'article 12,
- e) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 13,
- f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 15.

den kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Artikel 15

1. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß er sich durch den Artikel 14 des Übereinkommens hinsichtlich der Anrufung des Internationalen Gerichtshofes wegen der Meinungsverschiedenheiten nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 14 nicht gebunden.

2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

Artikel 16

Mit Ausnahme der in Artikel 9 Buchstaben a) und b) und in Artikel 15 vorgesehenen Vorbehalte ist kein Vorbehalt zu diesem Übereinkommen zulässig.

Artikel 17

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Vertragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.

2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 10 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

Artikel 18

Außer den in Artikel 17 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 10 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind:

- a) die gemäß Artikel 9 Buchstaben a) und b) abgegebenen Erklärungen,
- b) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 10,
- c) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 11 in Kraft tritt,
- d) die Kündigungen nach Artikel 12,
- e) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 13,
- f) den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 15 Absatz 1 und 2.

Article 19

La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe. Il y est joint des textes en langues anglaise et allemande. Au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays peut déclarer qu'il adopte ou le texte français ou le texte russe ou le texte anglais ou le texte allemand; dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront usé du même droit et adopté le même texte. Les deux textes français et russe feront foi dans tout autre cas.

Article 20

Après le 15 juin 1960, l'original de la présente Convention et les textes en langues anglaise et allemande qui y sont joints seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui transmettra à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 10 des copies certifiées conformes de cet original et de ces textes en langues anglaise et allemande.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention, faite à Genève le quinze mars mil neuf cent soixante.

Artikel 19

Dieses Übereinkommen wird in französischer und in russischer Sprache in einem einzigen Exemplar ausgefertigt. Dieser Ausfertigung werden Texte in englischer und in deutscher Sprache angeschlossen. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß er entweder den französischen oder den russischen oder den englischen oder den deutschen Text als für sich verbindlich ansieht; in diesem Falle ist dieser Text auch im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien verbindlich, die von dem gleichen Recht Gebrauch gemacht und denselben Text angenommen haben. In allen anderen Fällen sind der französische und der russische Text maßgebend.

Artikel 20

Nach dem 15. Juni 1960 werden das Original dieses Übereinkommens und die ihm angeschlossenen Texte in englischer und in deutscher Sprache beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 10 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften dieses Originals und dieser Texte in englischer und in deutscher Sprache übermitteln wird.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses in Genf am fünfzehnten März eintausendneunhundertsechzig geschlossene Übereinkommen unterschrieben.

Denkschrift

I.

Allgemeine Bemerkungen

Auf dem Gebiet des Seerechts besteht bereits seit langer Zeit eine weitgehende internationale Vereinheitlichung der Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen durch das Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, dem auch das Deutsche Reich im Jahre 1913 beigetreten ist (Reichsgesetzbl. 1913 S. 49). Die Regeln des Übereinkommens sind als §§ 734 bis 739 in das Handelsgesetzbuch übernommen worden. Sie werden nach § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 (Reichsgesetzbl. S. 301) auch im deutschen Binnenschiffahrtsrecht angewendet, ohne daß hierzu nach dem Übereinkommen von 1910 eine Verpflichtung besteht.

Angesichts des internationalen Verkehrs auf den großen Binnenwasserstraßen, insbesondere auf dem Rhein und der Donau, ergab sich schon früh das Bedürfnis nach internationaler Vereinheitlichung auch in der Binnenschiffahrt. Im Rahmen des Völkerbundes wurde deshalb im Jahre 1930 eine Konferenz zur Vereinheitlichung des Flußrechts abgehalten, auf der unter anderem auch das Übereinkommen vom 9. Dezember 1930 zur einheitlichen Feststellung gewisser Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen verabschiedet wurde, das nahezu wörtlich dem seerechtlichen Übereinkommen vom 23. September 1910 entspricht. Das Übereinkommen von 1930, das auch vom damaligen Deutschen Reich unterzeichnet wurde, ist jedoch mangels einer ausreichenden Zahl von Ratifikationen nicht in Kraft getreten. Die Gründe, die dafür maßgebend waren, sind bei den einzelnen Staaten, die das Übereinkommen von 1930 gezeichnet haben, verschieden gewesen. Ausschlaggebend dürfte gewesen sein, daß der grenzüberschreitende Binnenschiffsverkehr in den Jahren nach der Weltwirtschaftskrise keine so große Bedeutung hatte, daß die Ratifizierung des Übereinkommens im Verhältnis zu anderen gesetzgeberischen Aufgaben vordringlich erschienen wäre.

Da das Bedürfnis nach internationaler Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes infolge der wachsenden Bedeutung des grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg jedoch immer dringlicher wurde, griff die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen das Thema wieder auf. In einer Umfrage sprachen sich die meisten Staaten dafür aus, daß das Übereinkommen vom 9. Dezember 1930 überarbeitet und dann erneut zur Ratifizierung aufgelegt werden sollte, da es inzwischen im Aufbau und in der Formulierung als veraltet angesehen wurde.

Für manche Staaten dürfte auch maßgebend gewesen sein, daß mit der erneuten Beratung des Übereinkommens die Möglichkeit eröffnet werden sollte, aus anderen Gründen bestehende Änderungswünsche zu verwirklichen. Dies ist indessen nur in

geringem Umfang geschehen, da über den Inhalt der gewünschten Änderungen unterschiedliche Auffassungen bestanden. Daraus erklärt sich, daß das Übereinkommen vom 15. März 1960 im Ergebnis nicht wesentlich von demjenigen vom 9. Dezember 1930 abweicht.

Die Verhandlungen von Vertretern der interessierten europäischen Regierungen, darunter der Bundesregierung, sind im Rahmen der ECE am 15. März 1960 mit der Verabschiedung des neuen Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen abgeschlossen worden. Das Übereinkommen wurde von der Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Österreich gezeichnet. Es ist am 13. September 1966 völkerrechtlich in Kraft getreten, nachdem Österreich, Frankreich, die Niederlande, Jugoslawien und die UdSSR ihre Ratifikations- bzw. Beitrittsurkunden hinterlegt haben.

Die Bundesregierung stand während der Verhandlungen in enger Fühlung mit den Verbänden der Binnenschiffahrt und der sonst interessierten Wirtschaftskreise. An den internationalen Verhandlungen waren neben anderen Organisationen auch die Internationale Handelskammer und der Internationale Binnenschiffahrtsverband beteiligt. Das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts in Rom hatte an den Arbeiten einen wesentlichen Anteil.

Die Bundesregierung hält es für wünschenswert, daß das Übereinkommen durch die Bundesrepublik Deutschland ratifiziert wird.

Wenn auch das deutsche Recht im wesentlichen bereits dem Übereinkommen entspricht und die Ratifizierung deshalb nicht dringlich war, so sollte die Bundesrepublik Deutschland das Übereinkommen doch nunmehr, nachdem es in Kraft getreten ist, ratifizieren, um auch nach außen sichtbar ihren Beitrag zur Rechtsvereinheitlichung auf diesem Gebiet zu leisten. Dem deutschen Binnenschiffahrtsrecht kommt wegen des starken grenzüberschreitenden Verkehrs gerade auf dem Rhein eine besondere Bedeutung in Westeuropa zu. Die Abweichungen des Übereinkommens vom geltenden deutschen Recht können dabei in Kauf genommen werden.

Eine Abweichung der Übereinkommensregelung vom deutschen Recht besteht zunächst darin, daß sich das Verschulden, für welches der Schiffseigner im Falle eines Zusammenstoßes haftet, nach gegenwärtigem deutschen Recht auf den Zusammenstoß, nach dem Übereinkommen jedoch auf den Schaden beziehen muß. Verschiedenheiten bestehen ferner hinsichtlich des sachlichen und räumlichen Geltungsbereiches der Regeln über Zusammenstöße von Binnenschiffen und hinsichtlich der Verjährung der daraus entstehenden Ansprüche. Wegen der Einzelheiten kann auf die erläuternden Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens Bezug genommen werden.

II.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen**Zu Artikel 1**

Die Bestimmung regelt den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich des Übereinkommens.

Nach Absatz 1 gilt das Übereinkommen für Schäden, die durch den Zusammenstoß von Binnenschiffen in den Gewässern einer der Vertragsparteien den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen zugefügt werden. Die Regeln des Übereinkommens sind daher im gesamten Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten einschließlich des Küstenmeeres anzuwenden, nicht nur auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern, wie dies nach geltendem deutschem Recht der Fall ist (§§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuches in Verbindung mit § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes). Ausgenommen sind andererseits die Zusammenstöße von Binnenschiffen mit Seeschiffen, die bereits durch das Übereinkommen von 1910 geregelt sind.

Aus der Begriffsbestimmung in Absatz 4 ergibt sich ferner, daß das Übereinkommen auch für Zusammenstöße von Kleinfahrzeugen und anderen schwimmenden Gegenständen gilt, welche nach geltendem deutschem Recht nicht als Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes angesehen werden, so daß die besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und des Binnenschiffahrtsgesetzes über die Haftung bei Schiffszusammenstößen auf sie keine Anwendung finden. Der praktische Unterschied zu den heute im deutschen Recht auf diese Fahrzeuge und Gegenstände anwendbaren allgemeinen Haftungsregeln des bürgerlichen Rechts dürfte nicht sehr groß sein. Sachlich erscheint die Gleichstellung jedenfalls gerechtfertigt.

Bedeutsamer erscheint, daß das Übereinkommen keine Ausnahmen für Fähren und solche Schiffe zuläßt, die im Anschluß an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sind, welche nach dem geltenden deutschen Recht ebenfalls von der Anwendung des Binnenschiffahrtsgesetzes ausgenommen sind (§ 131 Abs. 3, 4 Binnenschiffahrtsgesetz). Diese Regelung ist jedoch bei Erlass des Binnenschiffahrtsgesetzes vom Schrifttum kritisiert worden. Es ist sachgerecht, die Regeln des Binnenschiffahrtsrechts über Zusammenstöße auch auf diese Fahrten von Binnenschiffen anzuwenden, da insoweit für eine Anwendung der für die Beförderungen mit der Eisenbahn geltenden Vorschriften keine Notwendigkeit besteht.

Das Übereinkommen findet dagegen keine Anwendung auf Zusammenstöße von Schiffen mit festen Anlagen. Die sich daraus ergebenden Ansprüche sollen sich nach dem nationalen Recht bestimmen.

Nach Absatz 2 ist das Übereinkommen auch anzuwenden, wenn ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachten von Vorschriften einem anderen Schiff einen Schaden zufügt, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet. Dies entspricht dem seerechtlichen Übereinkommen und dem geltenden deutschen Recht.

Nach Absatz 3 gilt das Übereinkommen auch beim Zusammenstoß von Schiffen, die in Schleppverbindung stehen. Die Bestimmung stellt damit eine Frage klar, die im deutschen Recht streitig ist.

Da die Anwendung des Übereinkommens weder von der Zugehörigkeit der an einem Zusammenstoß beteiligten Schiffe zu einem Vertragsstaat noch davon abhängig ist, daß der Schiffseigner einem Vertragsstaat angehört, gilt es uneingeschränkt auch im Verhältnis zu Angehörigen dritter Staaten, sofern der Zusammenstoß auf den Gewässern eines Vertragsstaates stattgefunden hat. Obgleich die Bundesrepublik nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts wohl nicht verpflichtet wäre, das Übereinkommen auch auf Zusammenstöße anzuwenden, an denen ausschließlich Deutsche beteiligt sind, erscheint es doch im Interesse der Rechtseinheitlichkeit zweckmäßig, das innerstaatliche Recht — in der Bundesrepublik das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz) vom 5. Juni 1895 (Reichsgesetzblatt S. 301) und das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei (Flößereigesetz) vom 15. Juni 1895 (Reichsgesetzbl. S. 341) — dem Übereinkommen anzupassen. Die zur Ausführung des Übereinkommens erforderlichen Änderungen der beiden Gesetze sind in den Artikeln 2 und 3 des Entwurfs eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vorgesehen.

Vorbemerkung vor Artikel 2 bis 5

Ein wesentlicher Unterschied in der Fassung der haftungsrechtlichen Bestimmungen des Übereinkommens (Artikel 2 bis 5) zu den entsprechenden Vorschriften des deutschen Rechts (§§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuches) besteht darin, daß das Verschulden, welches den Maßstab für die Haftung und ihre Verteilung bildet, sich nach dem Übereinkommen auf den Schaden beziehen muß, der durch den Zusammenstoß entstanden ist, während es nach den §§ 734 bis 739 HGB in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von (See-) Schiffen lediglich auf das Verschulden an dem Zusammenstoß ankommt. Hierin liegt eine gewollte Abweichung. Den meisten Konferenzstaaten erschien die Lösung des Entwurfs sachgerechter; sie glaubten die Divergenz zu dem seerechtlichen Übereinkommen dafür in Kauf nehmen zu sollen. Die unterschiedliche Fassung der beiden Übereinkommenstexte dürfte allerdings in der Regel praktisch nicht zu verschiedenen Ergebnissen führen. Da dies jedoch ausnahmsweise der Fall sein kann, wird bei der Anpassung des innerstaatlichen Rechts an das Übereinkommen auf diesen Unterschied Rücksicht zu nehmen sein, wogegen sachlich — von den nicht ausschlaggebenden Bedenken gegen eine Abweichung vom Seerecht, welche die Konferenz jedoch nicht teilte, abgesehen — keine Einwände zu erheben sind.

Zu Artikel 2

Absatz 1 enthält den Grundsatz der Verschuldenshaftung (Satz 1), der auch im deutschen Recht gilt.

Gesetzliche Schuldvermutungen sind nach dem Übereinkommen ausgeschlossen (Satz 2). Sie bestehen auch im deutschen Recht nicht.

Nach Absatz 2 bestehen keine Ersatzansprüche wegen Schäden, die durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt worden sind, oder deren Ursachen nicht festgestellt werden können. Auch das entspricht dem deutschen Recht.

Absatz 3 stellt klar, daß es für die Haftung eines in Schleppverbindung stehenden Schiffes nur auf das Verschulden dieses Schiffes ankommt und das Verschulden eines anderen, demselben Schleppverband angehörenden Schiffes nicht angerechnet wird. Das entspricht dem geltenden deutschen Recht (§ 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes).

Zu Artikel 3

Nach dieser Bestimmung trifft die Haftung für einen durch das alleinige Verschulden der Besatzung nur eines Schiffes verursachten Schaden ebenso wie im deutschen Recht den Eigentümer dieses Schiffes allein.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung regelt die Haftung für Schäden, die durch ein Verschulden der Besatzungen mehrerer Schiffe verursacht worden sind, im wesentlichen in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht. Ein Unterschied besteht lediglich insoweit, als das Verschulden nicht auf den Zusammenstoß, sondern auf den Schaden bezogen ist (vgl. die Vorbemerkungen vor Artikel 2).

Nach Absatz 1 haften die Eigentümer der schuldigen Schiffe als Gesamtschuldner für den Schaden der schuldlosen Schiffe und der an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen sowie für Personenschäden ohne Rücksicht darauf, ob sich die verletzte Person auf einem schuldlosen oder einem schuldigen Schiff befunden hat. Für den Schaden an schuldigen Schiffen und den an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen besteht dagegen den Geschädigten gegenüber nur eine anteilmäßige Haftung, wobei sich der Anteil eines jeden Schiffes grundsätzlich nach dem Verhältnis der Schwere des ihm zur Last fallenden Verschuldens bestimmt (Absatz 2, erster Halbsatz). Wenn das Verhältnis nach den Umständen nicht festgestellt werden kann, oder wenn das Verschulden gleich schwer erscheint, so verteilt sich die Haftung zu gleichen Teilen (Absatz 2, zweiter Halbsatz).

Absatz 3 regelt den Ausgleich mehrerer Gesamtschuldner untereinander. Nach Satz 1 gelten im Verhältnis der Gesamtschuldner zueinander die Regeln des Absatzes 2 entsprechend. Satz 2 gibt einem Gesamtschuldner, der mehr als seinen Anteil bezahlt hat, wegen des Mehrbetrages einen Ausgleichsanspruch gegen die Gesamtschuldner, die weniger als ihren Anteil gezahlt haben. Nach Satz 3 ist ein durch die Zahlungsunfähigkeit eines Gesamtschuldners verursachter Ausfall von den anderen Gesamtschuldnern zu tragen; das Verhältnis bestimmt sich auch in diesem Falle nach den Regeln des Absatzes 2.

Zu Artikel 5

Nach dieser Bestimmung haftet der Schiffseigner nach Maßgabe der vorhergehenden Artikel auch für das Verschulden eines Lotsen.

Soweit es sich um einen freiwillig angenommenen Lotsen handelt, entspricht die Regelung dem deutschen Recht, da der sogenannte Vertragslotse nach geltendem Recht als zur Schiffsbesatzung gehörend angesehen wird (§ 3 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes). Für das Verschulden eines Zwangsloten haftet der Schiffseigner dagegen nach deutschem Recht nicht (§ 737 HGB in Verbindung mit § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes). Die Ausdehnung der Haftung des Schiffseigners auf das Verschulden eines Zwangsloten dient vornehmlich der Anpassung an das Seerecht, für das sie bereits in Artikel 5 des Übereinkommens vom 23. September 1910 vorgesehen ist. Sie dürfte jedoch in der Praxis kaum eine Bedeutung haben, da es Zwangsloten in dem Sinne, daß die Annahme eines Lotsen und die Überlassung der Schiffsführung an ihn zwingend vorgeschrieben ist, in der europäischen Binnenschifffahrt nicht gibt.

Zu Artikel 6

Nach dieser Bestimmung ist die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen, soweit sie dem Übereinkommen unterliegen, nicht von der vorherigen Beachtung einer besonderen Förmlichkeit abhängig. Das entspricht dem deutschen Recht.

Zu Artikel 7

Die Bestimmung regelt die Verjährung der dem Übereinkommen unterliegenden Ansprüche. Die Regelung weicht sowohl hinsichtlich der Frist als auch hinsichtlich des Beginns der Verjährung vom deutschen Binnenschiffahrtsrecht (§ 117 Nr. 7, § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes) ab, sie entspricht jedoch der Regelung im Seerecht (§§ 901 ff. HGB), welche auf Artikel 7 des Übereinkommens vom 23. September 1910 beruht, an den sich Artikel 7 des Übereinkommens vom 15. März 1960 weitgehend anlehnt.

Nach Absatz 1 verjähren die Schadensersatzansprüche mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis, während das deutsche Recht in § 117 Nr. 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes eine Frist von einem Jahr vorsieht, die gemäß § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes erst mit dem Schluß des Jahres beginnt, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

Absatz 2 enthält eine besondere Regelung für Rückgriffsansprüche.

Dieser Ausdruck ist zu weit. Er könnte dahin mißverstanden werden, daß er auch die Ansprüche des Schiffseigners gegen schuldige Mitglieder der Schiffsbesatzung umfaßt. Aus dem Zweck des Übereinkommens sowie dem Zusammenhang seiner Bestimmungen folgt jedoch, daß die Regel sich nur auf Ausgleichsansprüche zwischen mehreren Schiffseignern, die als Gesamtschuldner haften (Artikel 4), bezieht. Rückgriffsansprüche verjähren ebenfalls mit Ablauf eines Jahres (Satz 1), doch beginnt der Lauf der Frist erst später, nämlich entweder mit dem Tage der Rechtskraft einer gerichtlichen Entschei-

dung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung, oder, wenn bis dahin keine solche Entscheidung vorliegt, mit dem Tage der Zahlung, die zu dem Rückgriff Anlaß gibt (Satz 2). Diese Regelung weicht vom gegenwärtigen deutschen Recht ab, das eine Sonderregelung für diese Fälle nicht kennt, entspricht jedoch Artikel 39 Abs. 3 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) von 1956.

Die Verjährung hinsichtlich der Ansprüche auf Verteilung des einen zahlungsunfähigen Gesamtschuldners treffenden Teiles beginnt frühestens mit dem Tage, an dem der Anspruchsberechtigte von der Zahlungsunfähigkeit dieses Gesamtschuldners Kenntnis erlangt (Satz 3).

Was die Ausgleichsansprüche mehrerer als Gesamtschuldner haftender Schiffseigner anbelangt, so ist im deutschen Recht streitig, ob auf sie § 117 Nr. 7 des Binnenschiffahrtsgesetzes entsprechende Anwendung findet, oder ob sie der dreißigjährigen Verjährung nach § 195 BGB unterliegen.

Nach Absatz 3 gelten für die Unterbrechung und Hemmung der Verjährung die diese Rechtsgebiete regelnden Bestimmungen des Rechts des angerufenen Gerichts. Mit dieser Regelung wurde bewußt von dem Grundsatz abgewichen, wonach für alle anderen in dem Übereinkommen nicht geregelten Fragen das nationale Recht maßgebend ist, das nach den für das angerufene Gericht geltenden Grundsätzen des internationalen Privatrechts anzuwenden ist. Das erscheint gerechtfertigt, weil die Frage der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung von besonderer praktischer Bedeutung ist. Deshalb erschien es im Interesse der Rechtssicherheit geboten, das für diese Frage maßgebende Recht klar zu bestimmen und seine Feststellung nicht mit den meist sehr schwierigen und unübersichtlichen Fragen des internationalen Privatrechts zu belasten.

Zu Artikel 8

Absatz 1 lehnt sich an Artikel 10 des Übereinkommens vom 13. September 1910 an. Die Bestimmung stellt klar, daß Beschränkungen allgemeiner Art hinsichtlich der Haftung des Eigentümers oder Ausrüsters eines Schiffes oder des Frachtführers auf Grund internationaler Übereinkommen oder des nationalen Rechts unberührt bleiben (Satz 1). Eine solche Beschränkung sieht das deutsche Recht in § 4 Abs. 1 Nr. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes vor. Danach haftet der Schiffseigner für Ansprüche Dritter, die auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet werden (§ 3 Abs. 1, § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes) nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht. Entsprechendes gilt nach § 22 Abs. 1 des Flößereigesetzes für den Floßeigentümer. Unberührt bleiben ferner die sich aus dem Beförderungsvertrag oder aus anderen Verträgen ergebenden Verpflichtungen (Satz 2).

Absatz 2 lehnt sich in der Formulierung an Artikel 1 Buchstabe a (i) des OEEC-Atomhaftungsübereinkommens an. Die Bestimmung schließt die Anwendung des Zusammenstoßübereinkommens auf Atomschäden aus, da es nur für den Ersatz von Schäden gelten soll, die lediglich auf die der Schifffahrt eigen-

tümlichen Gefahren der Binnenschifffahrt zurückzuführen sind. Der Ersatz von Atomschäden bestimmt sich mithin ausschließlich nach dem Atomhaftungsrecht oder, falls in einem Vertragsstaat Sondervorschriften hierfür nicht bestehen sollten, nach den allgemeinen Vorschriften des anwendbaren Rechts über unerlaubte Handlungen.

Zu Artikel 9

Die Bestimmung erlaubt den Vertragsparteien, bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen zwei Vorbehalte zu erklären.

Buchstabe a läßt den Vorbehalt zu, das Übereinkommen nicht auf Schiffe anzuwenden, die ausschließlich der Ausübung öffentlicher Gewalt dienen. Die Ausübung dieses Vorbehalts erscheint nach dem deutschen Recht nicht erforderlich, da Sondervorschriften für Staatshoheitsschiffe — wie schon im geltenden deutschen Recht — nicht getroffen werden sollten. Nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen gilt für Staatshoheitsschiffe lediglich insoweit eine Ausnahme von den allgemeinen Regeln, als solche Schiffe wegen ihrer öffentlichen Zweckbestimmung von der dinglichen Haftung der §§ 4, 102 des Binnenschiffahrtsgesetzes ausgenommen sind und sich die Haftung stattdessen auf den Wert des in Anspruch genommenen Schiffes beschränkt. Derartige Beschränkungen werden aber gemäß Artikel 8 Abs. 1 von dem Übereinkommen nicht berührt. Zudem wäre die Ausübung des Vorbehalts aus allgemeinen politischen Erwägungen unerwünscht.

Buchstabe b gestattet den Vorbehalt, das Übereinkommen nicht auf die Wasserstraßen anzuwenden, die ausschließlich der nationalen Schifffahrt vorbehalten sind. Auch dieser Vorbehalt erscheint entbehrlich, da das innerstaatliche Recht aus den in den Bemerkungen zu Artikel 1 dargelegten Gründen ohnehin an das Übereinkommen angepaßt werden soll.

Vorbemerkung zu den Schlußbestimmungen

Die in Artikel 10 bis 20 enthaltenen Schlußbestimmungen entsprechen im wesentlichen den Schlußbestimmungen des Übereinkommens vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), das die Bundesrepublik auf Grund des Gesetzes vom 16. August 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 1119) ratifiziert hat.

Zu Artikel 10

Die Bestimmung legt in den Absätzen 1 und 2 den Kreis der Staaten fest, denen das Übereinkommen zur Unterzeichnung offenstand und die zum Beitritt berechtigt sind. Wie in den einleitenden Bemerkungen bereits erwähnt worden ist, ist das Übereinkommen von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet worden.

Nach Absatz 4 bedarf das Übereinkommen der Ratifizierung. Die Ratifizierung und der Beitritt erfolgen durch Hinterlegung einer Urkunde bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen (Absatz 5).

Zu Artikeln 11 bis 13

Diese Bestimmungen regeln das Inkrafttreten (Artikel 11), die Kündigung (Artikel 12) und das Außerkrafttreten im Falle der Kündigung (Artikel 13).

Zu Artikeln 14, 15

Für die Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragsstaaten über die Anwendung und Auslegung des Übereinkommens ist, soweit die Meinungsverschiedenheiten nicht im Verhandlungswege oder auf andere Weise beigelegt werden können, nach Artikel 14 der Internationale Gerichtshof zuständig.

Artikel 15 gibt jedoch jedem Vertragsstaat die Möglichkeit, bei der Unterzeichnung oder Ratifizierung oder beim Beitritt zu dem Übereinkommen zu erklären, daß er sich durch Artikel 14 nicht als gebunden betrachtet. In diesem Falle sind auch die anderen Vertragsstaaten gegenüber diesem Vertragsstaat nicht an Artikel 14 gebunden. Vom deutschen Standpunkt bestehen keine Bedenken dagegen, die Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs zu akzeptieren; deshalb soll von dem Vorbehalt nicht Gebrauch gemacht werden.

Zu Artikel 16

Nach dieser Bestimmung sind andere als die in Artikel 9 Buchstaben a) und b) und in Artikel 15 vorgesehenen Vorbehalte zu diesem Übereinkommen nicht zulässig.

Zu Artikel 17

Die Bestimmung eröffnet die Möglichkeit einer Revision des Übereinkommens. Zu diesem Zweck kann eine Revisionskonferenz einberufen werden. Revisionskonferenzen finden jedoch nur auf Antrag, nicht in regelmäßigen Zeitabständen statt. Die auf einer Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen werden für die Vertragsstaaten nicht im Wege einer autonomen Vertragsänderung ohne weiteres

wirksam. Es bedarf vielmehr jeweils eines neuen Abkommens, das unter Ratifizierungsvorbehalt abgeschlossen wird.

Zu Artikel 18

Die Bestimmung verpflichtet den Generalsekretär der Vereinten Nationen in den in der Bestimmung genannten Fällen zur Notifizierung an die Mitgliedstaaten.

Zu Artikel 19

Die Bestimmung regelt die Frage, welche Texte des Übereinkommens verbindlich sind.

Nach Satz 1 ist das Übereinkommen in einer einzigen Urschrift in französischer und in russischer Sprache abgefaßt. Nach Satz 2 werden dieser Ausfertigung Texte in englischer und in deutscher Sprache angeschlossen. Satz 3 gibt den Vertragsstaaten in Anlehnung an III des Anhangsprotokolls zu dem in den allgemeinen Bemerkungen erwähnten Übereinkommen von 1930 die Möglichkeit, bei der Ratifizierung des Übereinkommens oder beim Beitritt den deutschen oder den englischen Text anzunehmen, der dann in dem betreffenden Staat selbst und im Verhältnis dieses Staates zu anderen Staaten, die ebenfalls diesen Text angenommen haben, als maßgebender Text des Übereinkommens gilt. Soweit ein Staat von diesem Recht keinen Gebrauch gemacht oder einen Text für sich als verbindlich erklärt hat, der von keinem anderen Staat für verbindlich erklärt worden ist, ist für diesen Staat das Übereinkommen in dem französischen und russischen Text maßgebend. Die deutsche Fassung des Übereinkommens ist zwischen den Regierungen Österreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland abgestimmt worden. Es ist beabsichtigt, bei der Ratifizierung die Erklärung abzugeben, daß die Bundesrepublik Deutschland den deutschen Text als für sich verbindlich ansieht.

Zu Artikel 20

Die Bestimmung regelt die Hinterlegung der Urschrift des Übereinkommens.

