

## **Gesetzentwurf** der Bundesregierung

### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)**

#### **A. Problem und Ziel**

Das von Deutschland ratifizierte Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) ist nur für vier Staaten in Kraft. Sein räumlicher Anwendungsbereich ist im Wesentlichen auf Beförderungen auf Rhein und Mosel beschränkt. Um das einheitliche Haftungsbeschränkungsregime der CLNI für einen größeren Kreis von Staaten attraktiver zu machen, wurde daher am 27. September 2012 ein neues Übereinkommen verabschiedet, nämlich das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012). Dieses Übereinkommen sollte das aus dem Jahre 1988 schnellstmöglich ersetzen.

#### **B. Lösung**

Mit dem Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen für eine Ratifikation der CLNI 2012 geschaffen werden. Die in der CLNI 2012 enthaltenen Vorschriften sollen durch das Zweite Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt in deutsches Recht umgesetzt werden und auf diese Weise vollumfänglich zur Anwendung gelangen.

#### **C. Alternativen**

Keine, da das neue Übereinkommen das alte ersetzen soll.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

**E. Erfüllungsaufwand**

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

**F. Weitere Kosten**

Keine. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Auswirkungen auf die Umwelt sind durch das Gesetz nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 9. März 2016

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom  
27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der  
Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Der Bundesrat hat in seiner 942. Sitzung am 26. Februar 2016 beschlossen, gegen  
den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine  
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



**Entwurf**

**Gesetz**

**zu dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012  
über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt  
(CLNI 2012)**

**Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

(1) Dem in Straßburg am 11. Juli 2013 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) 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**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

## Begründung zum Vertragsgesetz

### Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Absatz 2 sieht vor, dass die Zustimmung zu dem Übereinkommen nicht zur Folge hat, dass die darin enthaltenen Vorschriften unmittelbar anzuwenden sind. Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 6. August 1998 (BGBl. 1998 II S. 1643, 1644). Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 25. Juli 1986 (BGBl. 1986 II S. 809, 810) sowie Artikel 1 Absatz 2 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung vom 18. Mai 2001 (BGBl. 2001 II S. 510, 511).

Hintergrund der vorgeschlagenen Regelung ist, dass die Vorschriften der CLNI 2012 nach dem gemeinsam mit diesem Gesetzentwurf vorgelegten Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt in das Binnenschifffahrtsgesetz, die Zivilprozessordnung und die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung eingearbeitet werden sollen. Die genannten Gesetze enthalten bereits die der CLNI von 1988 entsprechenden Vorschriften; diese sollen nunmehr an die CLNI 2012 angepasst werden.

Aus Sicht der Bundesregierung ist diese Art der Transformation der CLNI 2012 gegenüber derjenigen, nach der die CLNI 2012 unmittelbar zur Anwendung gelangt, vorzugswürdig.

Die Einarbeitung der CLNI 2012 in bereits bestehende Gesetze dient der Klarheit und Einheitlichkeit des Binnenschifffahrtsrechts und damit der einfacheren Handhabbarkeit der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt. Dies gilt vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung beabsichtigt, von nahezu allen in Artikel 18 Absatz 1 CLNI 2012 eingeräumten Vorbehaltsmöglichkeiten Gebrauch zu machen. Da sich aus dem Vertragsgesetz nicht ergibt, welcher Vorbehalt erklärt wird, ist es für den Rechtsanwender nur schwer feststellbar, welche Regelungen nicht oder nur in modifizierter Fassung anzuwenden sind. Durch die Einarbeitung der Vorschriften der CLNI 2012 in innerstaatliche Kodifikationen und die Aufnahme von durch die Ausübung von Vorbehalten zur CLNI 2012 zulässigen Sonderregelungen in dieselben Kodifikationen wird Rechtssicherheit geschaffen. Der Ausschluss der unmittelbaren Anwendung der CLNI 2012 hat dabei zum Ziel, Anwendungsschwierigkeiten, die sich aus einem Nebeneinander von innerstaatlichen Vorschriften und völkerrechtlichen Regelungen ergeben könnten, zu vermeiden. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass die Regelungen über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt nicht nur bei internationalen Sachverhalten, sondern auch bei rein nationalen Sachverhalten zur Anwendung kommen. Hinzu kommt, dass bereits das geltende Recht diese Systematik wählt. Diese hat sich in der Praxis bewährt.

Völkerrechtliche Bedenken gegen eine Einarbeitung der CLNI 2012 in nationale Gesetze sind nicht erkennbar. Eine allgemeine völkerrechtliche Regelung über die Art und Weise der Transformation völkerrechtlicher Verträge in nationales Recht besteht nicht. Zu Wahrung der Transparenz gegenüber den anderen Vertragsstaaten ist beabsichtigt, dass Deutschland anlässlich der Ratifikation eine Erklärung abgibt, wonach die unmittelbare Anwendung des Übereinkommens in Deutschland ausgeschlossen wird und die Umsetzung ausschließlich über nationales Recht erfolgt.

Die gewählte Vorgehensweise schließt nicht aus, dass die CLNI 2012 bei der Auslegung der Regelungen insbesondere im Binnenschifffahrtsgesetz mit herangezogen wird. Denn der Grundsatz, dass nationale Gesetze völkerrechtskonform auszulegen sind, bleibt durch Absatz 2 unberührt.

**Zu Artikel 2**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 17 für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt zu geben.

**Schlussbemerkung**

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

Für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung führt das Gesetz zu keinem Erfüllungsaufwand oder sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Umwelt sowie Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung und demografische Auswirkungen sind nicht ersichtlich.

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Entwurf will im Interesse des Wirtschaftsverkehrs durch Rechtsvereinheitlichung Haftungsrisiken kalkulierbarer machen und kann auf diese Weise einen Beitrag zur Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit insbesondere der mittelständischen Unternehmen leisten. Damit entspricht der Entwurf dem Ziel, im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie eine Steigerung des Wirtschaftswachstums durch eine umwelt- und sozialverträgliche Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit herbeizuführen.

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

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

Convention de Strasbourg de 2012  
sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure  
(CLNI 2012)

Die Staaten, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind,

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I

Recht auf Haftungsbeschränkung

**Artikel 1**

**Zur Beschränkung  
der Haftung berechnete Personen,  
Begriffsbestimmungen**

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

The States Parties to this Convention,

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

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

have agreed as follows:

Chapter I

The right of limitation

**Article 1**

**Persons  
entitled to limit liability;  
definitions**

1. Vessel owners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

Les Etats parties à la présente Convention,

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

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

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre I

Le droit à limitation

**Article 1**

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

1. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

- (2) Der Ausdruck
- a) „Schiffseigentümer“ bezeichnet den Eigner, den Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes;
- b) „Schiff“ bezeichnet ein zum Erwerb durch Schifffahrt verwendetes Binnenschiff und umfasst auch zum Erwerb durch Schifffahrt verwendete Tragflächenboote, Fähren und Kleinfahrzeuge, nicht jedoch Luftkissenfahrzeuge. Den Schiffen stehen gleich Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art;
- c) „Berger oder Retter“ bezeichnet jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste erbringt. Zu einer Bergung oder Hilfeleistung gehören auch die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Arbeiten;
- d) „Gefährliche Güter“ bezeichnet gefährliche Güter im Sinne des Kapitels 3.2 der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung;
- e) „Wasserstraße“ bezeichnet jedes Binnengewässer, einschließlich jedes Sees.
- (3) Wird einer der in Artikel 2 genannten Ansprüche gegen eine Person geltend gemacht, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter haftet, so ist diese Person berechtigt, sich auf die in diesem Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung zu berufen.
- (4) In diesem Übereinkommen schließt die Haftung des Schiffseigentümers die Haftung für Ansprüche ein, die gegen das Schiff selbst geltend gemacht werden.
- (5) Ein Versicherer, der die Haftung in Bezug auf Ansprüche versichert, die der Beschränkung nach diesem Übereinkommen unterliegen, kann sich im gleichen Umfang wie der Versicherte auf dieses Übereinkommen berufen.
- (6) Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung bedeutet keine Anerkennung der Haftung.
2. The term:
- (a) “vessel owner” shall mean the owner, hirer or charterer entrusted with the use of the vessel, as well as the operator of a vessel;
- (b) “vessel” shall mean an inland navigation vessel used for commercial navigational purposes and shall also include hydrofoils, ferries and small craft used for commercial navigational purposes but not air-cushion vehicles. Dredgers, floating cranes, elevators and all other floating and mobile appliances or plant of a similar nature shall also be considered vessels;
- (c) “salvor” shall mean any person rendering services in direct connection with salvage or assistance operations. These operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f);
- (d) “dangerous goods” shall mean dangerous goods within the meaning of Chapter 3.2 of the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) in force at the time;
- (e) “waterway” shall mean any inland waterway, including any lake.
3. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the vessel owner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
4. In this Convention, the liability of a vessel owner shall include liability in an action brought against the vessel herself.
5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.
2. L'expression
- a) «propriétaire de bateau» désigne le propriétaire, le locataire, ou l'affrètement à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;
- b) «bateau» désigne un bateau de navigation intérieure utilisé en navigation à des fins commerciales et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, utilisés à des fins commerciales, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;
- c) «assistant» désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres (d), e) et f);
- d) «marchandises dangereuses» désigne les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa teneur en vigueur;
- e) «voie d'eau» désigne toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac.
3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.
4. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de bateau» comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.
5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

#### 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, Schleu-

#### Article 2

##### Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4, the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

- (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation) occur-

#### Article 2

##### Créances soumises à la limitation

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

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages,



- sen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden;
- b) Ansprüche wegen Schäden infolge Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck;
- c) Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen;
- d) Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat;
- e) Ansprüche aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes;
- f) Ansprüche einer anderen Person als des Haftpflichtigen wegen Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Schäden, für die der Haftpflichtige seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, abzuwenden oder zu verringern, sowie wegen weiterer durch solche Maßnahmen entstandener Schäden.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Ansprüche unterliegen auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn sie auf Grund eines Vertrags oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Die in Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.
- ring on board or in direct connection with the operation of the vessel or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;
- b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage of cargo, passengers or their luggage;
- c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights and occurring in direct connection with the operation of the vessel or with salvage or assistance operations;
- d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a vessel which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board the vessel;
- e) claims in respect of the removal, destruction or rendering harmless of the cargo of the vessel;
- f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimise loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.
2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims under paragraph 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability in so far as they relate to remuneration under a contract with the person liable.
- ports et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1 lettres d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

**Artikel 3****Von der Beschränkung  
ausgenommene Ansprüche**

Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden auf:

- a) Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, einschließlich, soweit gegeben, auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen droht;
- b) Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
- c) Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung bei nuklearen Schäden regeln oder verbieten;

**Article 3****Claims  
excepted from limitation**

The rules of the present Convention shall not apply to:

- (a) claims for assistance or salvage, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a vessel which in itself or its cargo threatened to cause damage to the environment;
- (b) claims for contributions in general average;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

**Article 3****Créances  
exclues de la limitation**

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

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;
- b) aux créances du chef de contribution en avarie commune;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;

- d) Ansprüche gegen den Eigentümer eines Reaktorschiffes wegen nuklearer Schäden;
- e) Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen, wenn der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter nach dem Recht, das für den Dienstvertrag zwischen ihm und diesen Bediensteten gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den nach Artikel 6 oder, bei Ansprüchen im Sinne des Artikels 7, den nach Artikel 7 errechneten Haftungshöchstbetrag übersteigt.
- (d) claims against the owner of a nuclear vessel for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the vessel owner or salvor whose duties are connected with the vessel or with the salvage or assistance operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims if, under the law governing the contract of service between the vessel owner or salvor and such servants, the vessel owner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that calculated in accordance with Article 6 or, for claims within the meaning of Article 7, to an amount greater than the limit of liability calculated in accordance with Article 7.
- d) aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 6 ou, pour les créances au sens de l'article 7, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 7.

**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.

**Article 4****Conduct barring limitation**

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

**Article 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.

**Artikel 5****Gegensprüche**

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****Counterclaims**

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

**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.

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

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

- a) für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung:
- i) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dient, insbesondere ein Fahrgastschiff, 400 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei

**Chapter II****Limits of liability****Article 6****The general limits**

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

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury:
- (i) for a vessel not intended for the carriage of cargo, in particular a passenger vessel, 400 units of account per cubic metre of displacement at maximum permitted draught, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by

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

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

- a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles:
- (i) pour un bateau non destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux

- |   |   |  |
|---|---|--|
| Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;  | 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;   | munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;   |
| ii) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, 400 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;   | (ii) for a vessel intended for the carriage of cargo, 400 units of account per tonne of the vessel's deadweight, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;  | (ii) pour un bateau destiné au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;  |
| iii) für ein Schub- oder Schleppboot 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;   | (iii) for a pusher or tug, 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;  | (iii) pour un pousseur ou remorqueur, 1 400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;   |
| iv) für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der nach Ziffer iii errechnete Haftungshöchstbetrag um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter; diese Erhöhung tritt insoweit nicht ein, als nachgewiesen wird, dass das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schubleichter Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat;   | (iv) for a pusher which, at the time the damage was caused, was coupled to barges in a pushed train, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraph (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight of the pushed barges; this increase shall not apply in so far as it can be proved that the pusher has rendered salvage or assistance services to one or more of these barges;  | (iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, la limite de responsabilité calculée conformément à l'alinéa (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;   |
| v) für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere mit diesem Schiff fest gekoppelte Schiffe fortbewegt, erhöht sich der nach Ziffer i, ii oder iii errechnete Haftungshöchstbetrag um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung der anderen Schiffe; diese Erhöhung tritt insoweit nicht ein, als nachgewiesen wird, dass dieses Schiff für eines oder mehrere der gekoppelten Schiffe Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat; | (v) for a vessel equipped with mechanical means of propulsion which at the time the damage was caused was providing propulsion for other vessels coupled to this vessel, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraphs (i), (ii) or (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight or cubic metre of displacement of the other vessels; this increase shall not apply in so far as it can be proved that this vessel has rendered salvage or assistance services to one or more of the coupled vessels; | (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage; |
| vi) für schwimmende und bewegliche Anlagen und Geräte im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2 ihr Wert im Zeitpunkt des Ereignisses;  | (vi) for floating and mobile appliances or plant within the meaning of the second sentence of Article 1, paragraph 2 (b), their value at the time of the occurrence;  | (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) für alle übrigen Ansprüche die Hälfte des nach Buchstabe a errechneten Haftungshöchstbetrags;  | (b) in respect of all other claims, half of the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a);   | b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a);   |
| c) reicht der nach Buchstabe a errechnete Haftungshöchstbetrag zur vollen Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Buchstabe b errechnete Haftungshöchstbetrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche im Sinne des Buchstaben a zur Verfügung, wobei diese Restansprüche den gleichen Rang wie die unter Buchstabe b genannten Ansprüche haben;   | (c) when the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a) is insufficient to pay the claim mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph (b);  | c) lorsque la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a) est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre b) peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b);  |
| d) in keinem Fall dürfen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod  | (d) in no case shall the limits of liability be less than 400 000 units of account for  | d) en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à   |

oder Körperverletzung 400 000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 200 000 Rechnungseinheiten unterschreiten.

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

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

claims in respect of loss of life or personal injury or less than 200 000 units of account for all other claims.

2. However, without prejudice to the rights related to claims for loss of life or personal injury in accordance with paragraph 1 (c), a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

3. The limits of liability mentioned in paragraph 1 (d) shall also apply to any salvor rendering salvage or assistance services to a vessel and not operating from any inland navigation vessel or seagoing vessel, and to any salvor operating solely on the vessel to which he is rendering salvage or assistance services.

400 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

2. Toutefois, sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 lettre c), un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1 lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.

3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

#### Artikel 7

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

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

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

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

#### Artikel 8

##### Höchstbetrag für Ansprüche von Reisenden

(1) Für aus demselben Ereignis entstandene Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines

#### Article 7

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

1. The limits of liability for a vessel carrying dangerous goods in respect of claims arising in respect of damage resulting directly or indirectly from the dangerous nature of the goods shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury: twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (a), but no less than 10 million units of account;
- (b) in respect of all other claims, twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (b), but no less than 10 million units of account.

2. Where the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned in paragraph 1 (b).

#### Article 7

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

1. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit:

- a) à l'égard de créances pour mort ou lésions corporelles, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), mais au minimum 10 millions d'unités de compte;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre b), mais au minimum 10 millions d'unités de compte.

2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre a), est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre b), peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au paragraphe 1 lettre a), ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphe 1 lettre b).

#### Article 8

##### The limit applicable to passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a vessel, the limit of

#### Article 8

##### Limite applicable aux créances des passagers

1. A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même

Schiffes errechnet sich der Haftungshöchstbetrag für dieses Schiff aus einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten multipliziert mit

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

Der Haftungshöchstbetrag darf jedoch 2 Millionen Rechnungseinheiten nicht unterschreiten.

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

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

#### Artikel 9

##### Rechnungseinheit

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

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

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

liability for such vessel shall be an amount of 100 000 units of account multiplied by:

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

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

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

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

#### Article 9

##### Unit of account

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

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

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

événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée à une somme de 100 000 unités de compte, multipliées par:

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

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

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

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

#### Article 9

##### Unité de compte

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

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

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

**Artikel 10****Mehrere Ansprüche**

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

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

(2)

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

(3) Für die nach Artikel 7 errechneten Haftungshöchstbeträge gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend. Absatz 2 ist jedoch mit der Maßgabe anzuwenden, dass statt

**Article 10****Aggregation of claims**

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

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

2.

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

3. Paragraphs 1 and 2 shall apply *mutatis mutandis* for the limits of liability calculated in accordance with Article 7. However, paragraph 2 shall be applied pro-

**Article 10****Concours de créances**

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité calculées conformément à l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

- a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a) et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou
- b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
- c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2.

- a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité pour chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.
- b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 7. Le paragraphe 2 s'applique toutefois en

200 Rechnungseinheiten jeweils 400 Rechnungseinheiten zugrunde zu legen sind.

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

vided that instead of 200 units of account 400 units of account shall be used as a basis.

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

prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.

4. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 8 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 8 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

#### Artikel 11

##### Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds

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

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

#### Article 11

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

1. Limitation of liability may be invoked even if a limitation fund as mentioned in Article 12 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 13 shall apply.

#### Article 11

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

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

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 13 s'appliquent.

#### Kapitel III

##### Haftungsfonds

#### Artikel 12

##### Errichtung des Fonds

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

#### Chapter III

##### The limitation fund

#### Article 12

##### Constitution of the fund

1. Any person alleged to be liable may constitute one or more funds with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of a claim subject to limitation, or, if no legal proceedings are instituted, with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings may be instituted for a claim subject to limitation. Each fund must be constituted for the amount of the limits of liability calculated in accordance with Articles 6 to 8 and 10 as are applicable to claims for which the person constituting the fund(s) may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. A fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

#### Chapitre III

##### Le fonds de limitation

#### Article 12

##### Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Chaque fonds doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculé conformément aux articles 6 à 8 et 10 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

fügung, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden kann.

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

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

#### Artikel 13

##### Verteilung des Fonds

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

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

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

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

#### Artikel 14

##### Wirkungen der Errichtung des Fonds

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

2. A fund may be constituted either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4 or his insurer shall be deemed constituted by all the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4.

#### Article 13

##### Distribution of the fund

1. Subject to the provisions of Article 6, paragraphs 1 and 2 as well as to those of Articles 7, 8 and 10, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amount of their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable or his insurer has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those mentioned above in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

#### Article 14

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

1. Where a fund has been constituted in accordance with Article 12, any person who can make a claim effective against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4.

#### Article 13

##### Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 de même que des articles 7, 8 et 10, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

#### Article 14

##### Conséquences de la constitution du fonds

1. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 12, aucune personne ayant la faculté de faire valoir une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.



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

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

2. After a fund has been constituted in accordance with Article 12, any vessel or other property belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, shall be released by order of the court or other competent authority of such State.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the fund before the court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 12, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

**Kapitel IV**  
Anwendungsbereich

**Chapter IV**  
Scope of application

**Chapitre IV**  
Champ d'application

**Artikel 15**

**Article 15**

**Article 15**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Kapitel V

### Schlussbestimmungen

#### Artikel 16

##### Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt

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

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

- a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,

## Chapter V

### Final clauses

#### Article 16

##### Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature by any State at the Strasbourg headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine from 27 September 2012 to 26 September 2014.

2. Each State may express its consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or

## Chapitre V

### Clauses finales

#### Article 16

##### Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.

2. Chaque Etat peut exprimer son consentement à être lié par la présente Convention par voie de:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou

b) indem er es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder

c) indem er ihm beiträgt.

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

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval, or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine.

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

#### Artikel 17

##### Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, oder an dem Tag, an dem das Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) außer Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

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

#### Article 17

##### Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of one year from the date on which four States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or on the date on which the 1988 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) ceases to be in force, whichever date is the later.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the conditions governing the entry into force of this Convention have been met, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of three months from the date on which that State deposited its instrument. By way of derogation from the first sentence, the Convention shall enter into force in that State on the day on which the Convention enters into force in accordance with paragraph 1 if the instrument of ratification, acceptance, approval or accession has been deposited at least three months before the entry into force of the Convention in accordance with paragraph 1.

#### Article 17

##### Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle quatre Etats auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à la date à laquelle la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) cessera d'être en vigueur, la date postérieure étant retenue.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument. Par dérogation à la première phrase, la Convention entre en vigueur dans cet Etat le jour de l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1, si l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion a été déposé au moins trois mois avant l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1.

#### Artikel 18

##### Vorbehalte

(1) Jeder Staat kann sich im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts und jederzeit danach das Recht vorbehalten, die Bestimmungen dieses Übereinkommens ganz oder teilweise nicht anzuwenden auf

a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;

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

c) Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d) und e);

#### Article 18

##### Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession and at any subsequent time, reserve the right to exclude the application of the rules of this Convention in their entirety or in part in respect of:

(a) claims for damage due to a change in the physical, chemical or biological quality of the water;

(b) claims mentioned in Article 7, in so far as they are governed by an international convention or domestic regulations excluding the limitation of liability or setting limits of liability higher than provided for in this Convention;

(c) claims mentioned in Article 2, paragraph 1 (d) and (e) of this Convention;

#### Article 18

##### Réserves

1. Chaque Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion et à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie:

a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;

b) aux créances visées à l'article 7, dans la mesure où elles sont régies par une convention internationale ou une réglementation nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la présente Convention;

c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e);

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

(2) Ein Staat, der von der in Absatz 1 Buchstabe b vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch macht, hat dem Verwahrer die beschlossenen Haftungshöchstbeträge mitzuteilen oder ihn zu unterrichten, dass es solche Höchstbeträge nicht gibt.

(3) Vorbehalte, die im Zeitpunkt der Unterzeichnung notifiziert werden, bedürfen der Bestätigung bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

(4) Jeder Staat, der einen Vorbehalt zu diesem Übereinkommen gemacht hat, kann ihn jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme wird im Zeitpunkt des Eingangs der Notifikation oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam.

(5) Andere als die in diesem Übereinkommen erlaubten Vorbehalte sind unzulässig.

#### Artikel 19

##### Kündigung

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

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

#### Artikel 20

##### Vereinfachtes Verfahren zur Änderung von Haftungshöchstbeträgen

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

(2) Ergibt die in Absatz 1 genannte Überprüfung, dass der Inflationsfaktor 10 Prozent übersteigt, so notifiziert der Verwahrer den Vertragsstaaten die unter Zugrundelegung des Inflationsfaktors geänderten Be-

(d) lighters exclusively used in ports for transhipments.

2. A State that avails itself of the option provided for in paragraph 1(b) shall notify the Depository of the applicable limits of liability or of the fact that no such limits exist.

3. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

4. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Depository. The withdrawal shall take effect on the date the notification is received or on a later date specified therein.

5. Reservations other than those provided for in this Convention shall not be admissible.

#### Article 19

##### Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party by means of a notification addressed to the Depository, at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Without prejudice to Article 20, paragraph 3, the denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiry of a period of six months from the date on which the notification is received or after such longer period as may be specified therein.

#### Article 20

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

1. The Depository shall review the amounts set out in Articles 6 to 8 and 10 at five-year intervals, the first such review to take place on 31 December 2017. The review shall be based on an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the date of the last notification referred to in paragraph 2 of a review resulting in an amendment of the limits of liability or, on the occasion of the first review, since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in Article 9, paragraph 1.

2. If the review referred to in paragraph 1 concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depository shall notify the Contracting States of the amended amounts calculated on the basis of the

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

2. Un Etat qui fait usage de la faculté prévue au paragraphe 1, lettre b doit notifier au dépositaire les limites de responsabilité qui s'appliquent ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

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

4. Chaque Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.

5. Les réserves autres que celles prévues par la présente Convention ne sont pas recevables.

#### Article 19

##### Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat partie par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette partie.

2. Sans préjudice de l'article 20 paragraphe 3, la dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration de six mois à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

#### Article 20

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

1. Le dépositaire engage la révision des montants prescrits aux articles 6 à 8 et 10 tous les cinq ans, le premier examen intervenant le 31 décembre 2017. L'examen est conduit en appliquant un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulé de l'inflation depuis la date de la dernière notification, d'un examen ayant conduit à une modification des limites de responsabilité, conformément au paragraphe 2 ou, dans le cas d'un premier examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le Droit de tirage spécial cité à l'article 9 paragraphe 1.

2. Si l'examen mentionné au paragraphe 1 conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 pour cent, le dépositaire notifie aux Etats contractants les montants révisés calculés sur la base du

träge. Die Änderung gilt nach Ablauf eines Jahres nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist ein Drittel der Vertragsstaaten dem Verwahrer die Erklärung notifiziert, dass es die Änderung ablehnt.

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

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

inflation factor. The amended amounts shall be deemed to have been adopted on expiry of a period of one year from the date of notification unless, within this period, one third of the Contracting States have notified the Depositary by means of a declaration of their refusal to accept this amendment.

3. An amendment deemed to have been adopted by virtue of paragraph 2 shall enter into force nine months after its adoption for each State party to this Convention on that date, unless it denounces the Convention in accordance with Article 19, paragraph 1 no later than three months before the amendment enters into force. The denunciation shall be effective from the date on which the amendment enters into force. The amendment shall be binding on any State becoming a party to this Convention after adoption of the amendment.

4. Without prejudice to paragraph 1, the procedure referred to in paragraph 2 may be applied at any time at the request of one third of the Contracting States if, since the previous review or, if there has been no such review, since the date of entry into force of this Convention, the inflation factor referred to in paragraph 1 is greater than 5 per cent. Subsequent reviews carried out in accordance with the procedure described in paragraph 1 shall be made every five years, the first such review to take place at the end of the fifth year following a review carried out in accordance with the present paragraph.

coefficient pour inflation. Les montants révisés sont réputés avoir été adoptés à l'expiration d'un délai d'une année à compter du jour de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats contractants aient notifié par une déclaration au dépositaire leur refus d'accepter la modification.

3. Une modification réputée avoir été adoptée en vertu du paragraphe 2 entre en vigueur neuf mois après son adoption pour tout Etat qui est partie à la présente Convention à cette date, à moins qu'il ne dénonce la Convention conformément à l'article 19 paragraphe 1 au plus tard trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la modification. La dénonciation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la modification. La modification lie tout Etat qui devient partie à la présente Convention après l'adoption de la modification.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, la procédure mentionnée au paragraphe 2 est applicable à tout moment sur la demande d'un tiers des Etats contractants si, depuis l'examen précédent ou, en l'absence d'un tel examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 est supérieur à cinq pour cent. Des révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article sont effectuées tous les cinq ans, la première intervenant à la fin de la cinquième année suivant une révision effectuée conformément au présent paragraphe.

#### Artikel 21 Verwahrer

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

(2) Der Verwahrer

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

#### Article 21 Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, who shall be the Depositary thereof.

2. The Depositary shall:

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

#### Article 21 Dépositaire

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

2. Le dépositaire

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

**Artikel 22**  
**Sprachen**

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

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

Geschehen zu Straßburg am 27. September 2012.

**Article 22**  
**Languages**

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

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

Done at Strasbourg on 27 September 2012.

**Article 22**  
**Langues**

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

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

Fait à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

## Denkschrift zum Übereinkommen

### I. Allgemeines

Das Übereinkommen dient der Modernisierung des im Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1643, 1644) geregelten Rechts der sogenannten globalen Haftungsbeschränkung.

Das Übereinkommen von 1988 (im Folgenden: CLNI 1988) wurde im Rahmen einer von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) errichteten, aus Vertretern Belgiens, Frankreichs, der Niederlande, der Schweiz und Deutschlands zusammengesetzten Arbeitsgruppe ausgearbeitet und auf einer Diplomatischen Konferenz unter Beteiligung der vorgenannten Staaten sowie Luxemburg verabschiedet. Es trat am 1. September 1997 für Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz und am 1. Juli 1999 für Deutschland völkerrechtlich in Kraft. Weitere Vertragsstaaten kamen nicht hinzu. Insbesondere fehlen die Zeichnerstaaten Belgien und Frankreich. Hinsichtlich der Entstehungsgeschichte der CLNI 1988 wird auf Abschnitt I. der Denkschrift in dem Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt vom 15. Juli 1997 verwiesen (Bundestagsdrucksache 13/8220).

Schon kurze Zeit nach Verabschiedung der CLNI 1988 bekundeten Staaten, die nicht an den Arbeiten im Rahmen der ZKR beteiligt gewesen waren, ihr Interesse an dem mit der CLNI 1988 geschaffenen Haftungsbeschränkungsregime. Ein Beitritt aller interessierten Staaten war jedoch nicht möglich. Denn dieser ist nach Artikel 16 Absatz 1 CLNI 1988 nur den Vertragsparteien der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte; BGBl. 1969 II S. 597, 598) oder des Vertrags vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel (Moselvertrag; BGBl. 1956 II S. 1837, 1838) gestattet, mithin nur Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich. Andere Staaten können nach Artikel 16 Absatz 3 CLNI nur beitreten, wenn sie eine direkte schiffbare Verbindung zu einer Wasserstraße haben, die der Mannheimer Akte oder dem Moselvertrag unterliegt, und wenn sie außerdem durch einstimmigen Beschluss der Staaten, für die die CLNI 1988 in Kraft getreten ist, zum Beitritt eingeladen werden. Da manche der an einem Beitritt interessierten Staaten nicht über eine direkte schiffbare Verbindung zu einer der oben genannten Wasserstraßen verfügten, wurde ein Beschluss über eine Einladung zum Beitritt nicht gefasst. Auf Vorschlag Deutschlands wurde stattdessen in der ZKR eine Arbeitsgruppe eingerichtet und damit beauftragt, Vorschläge für ein Zusatzprotokoll zur CLNI 1988 zu erarbeiten, um den Beitritt zum Übereinkommen zu erleichtern und zugleich bestehende Mängel zu beseitigen.

Die ZKR-Arbeitsgruppe setzte sich im Wesentlichen aus folgenden Staaten zusammen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz, Slowakei, Tschechien und Ungarn. Die Revisionsarbeiten begannen im Juni 2007. Im Laufe der Arbeiten kam die Arbeitsgruppe überein, statt eines Zusatzprotokolls aus rechtstechnischen Gründen ein neues Übereinkommen auszuarbeiten. Außerdem beschloss sie, auch die Haf-

tungshöchstbeträge anzuheben. Ein Grund hierfür war vor allem die wiederholte Anhebung der für die Seeschiffahrt geltenden Haftungshöchstbeträge im Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, 787). So wurden die Haftungshöchstbeträge zunächst durch das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790, 791) und sodann durch die am 19. April 2012 vom Rechtsausschuss der Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) verabschiedete Entschließung LEG.5(99) (BGBl. 2015 II S. 506, 507) angehoben. Da das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen als Vorbild für die CLNI 1988 gedient hatte, erschien es wünschenswert, auch im Binnenschiffahrtsrecht die Haftungshöchstbeträge anzuheben. Der von der ZKR-Arbeitsgruppe ausgearbeitete und der Diplomatischen Konferenz im Jahre 2012 zur Beschlussfassung vorgelegte Entwurf eines Revidierten Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt hatte daher nicht nur eine Ausdehnung des geographischen Anwendungsbereichs der CLNI zum Gegenstand, sondern auch eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge. Der Entwurf sah zudem eine klarstellende Regelung der Wirkung der Errichtung des Haftungsfonds und ein neues, vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge vor.

In der Zeit vom 25. bis 27. September 2012 fand auf Einladung der ZKR in Straßburg eine Diplomatische Konferenz zur Verabschiedung des neuen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt statt. An der Konferenz nahmen 13 Staaten (Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz, Serbien, Slowakei, Tschechien, Ungarn) sowie fünf nichtstaatliche Organisationen (Europäische Binnenschiffahrts-Union (EBU), Europäische Schifferorganisation (ESO), European Transport Worker's Federation (ETF), Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR), Union europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC)) teil.

Am 27. September 2012 verabschiedete die Konferenz per Akklamation das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI 2012). Belgien, Frankreich und Luxemburg unterzeichneten das Übereinkommen noch am Tage seiner Verabschiedung. Bis zum Ablauf der Zeichnungsfrist am 26. September 2014 zeichneten noch vier weitere Staaten, nämlich Deutschland, Niederlande, Polen und Serbien.

Die CLNI 2012 umfasst wie die CLNI 1988 22 Artikel und gliedert sich in fünf Teile: Kapitel I (Recht auf Haftungsbeschränkung), Kapitel II (Haftungshöchstbeträge), Kapitel III (Haftungsfonds), Kapitel IV (Anwendungsbereich) und Kapitel V (Schlussbestimmungen). Sie ist in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Auch inhaltlich entspricht die CLNI 2012 in weiten Teilen der CLNI 1988. Wie die CLNI 1988 baut auch die

CLNI 2012 auf dem Prinzip der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigentümers sowie des Bergers oder 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 Haftungshöchstbeträge zu beschränken. Die allgemeinen Haftungshöchstbeträge werden – wie nach der CLNI 1988 – nach den technischen Eigenarten des Schiffes (Tragfähigkeit, Wasserverdrängung, Motorleistung, Beförderungskapazität) berechnet. Die Haftungshöchstbeträge gelten grundsätzlich für die Summe aller aus der Verwendung des Schiffes herrührenden Ansprüche. Eine Ausnahme gilt zum einen wie schon nach der CLNI 1988 für Ansprüche von Reisenden, zum andern erstmalig auch für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter. Für die Summe dieser Ansprüche gelten jeweils besondere Haftungshöchstbeträge. Sowohl die allgemeinen Haftungshöchstbeträge als auch die besonderen Haftungshöchstbeträge für die Ansprüche von Reisenden wurden gegenüber der CLNI 1988 deutlich angehoben. Grundsätzlich unverändert bleibt das System, wonach die Haftungsbeschränkung durch Errichtung eines Haftungsfonds, aus dem alle Gläubigerforderungen zu befriedigen sind, oder durch einredeweise Geltendmachung der Haftungsbeschränkung bewirkt wird. Die CLNI 2012 misst allerdings im Interesse des Schuldners der Errichtung des Haftungsfonds, d. h. der Hinterlegung des im Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbetrags oder der Stellung einer entsprechenden Sicherheit, eine weitreichendere Wirkung bei als die CLNI 1988. Denn mit der Errichtung des Haftungsfonds wird nach der CLNI 2012 die Haftung für alle Ansprüche beschränkt, die gegen den Haftungsfonds geltend gemacht werden können; anders als nach der CLNI 1988 ist also nicht entscheidend, ob ein einzelner Gläubiger von dieser Möglichkeit auch tatsächlich Gebrauch macht. Im Gegensatz zur CLNI 1988 entfällt damit ein Anreiz für die Gläubiger, sich vom Verteilungsverfahren bewusst fernzuhalten, um Rechte gegen das sonstige Vermögen des Schiffseigentümers, Bergers oder Retters ausüben zu können.

Der geographische Anwendungsbereich der CLNI 2012 wurde im Vergleich mit der CLNI 1988 deutlich erweitert. So findet die CLNI 2012 stets Anwendung, wenn sich ein Schadensereignis auf einer Wasserstraße im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats ereignet. Durch die Aufgabe der in der CLNI 1988 vorgesehenen geographischen Beschränkung des Anwendungsbereichs auf Wasserstraßen, die der Mannheimer Akte oder dem Moselvertrag unterliegen, ist gewährleistet, dass das System der summenmäßig beschränkten Haftung des Schiffseigentümers, Bergers oder Retters nach der CLNI 2012 auch dann zur Anwendung gelangt, wenn sich eine Schiffshavarie etwa auf der Donau, der Elbe, der Oder oder der Save ereignet hat. Die Vertragsstaaten der CLNI 2012 können allerdings bestimmte Binnengewässer, die keine internationale Bedeutung haben, von der Anwendung des Übereinkommens ausschließen.

Die Bundesregierung hält es für wünschenswert, dass Deutschland die CLNI 2012 ratifiziert. Der erweiterte geographische Anwendungsbereich des revidierten Übereinkommens ermöglicht eine umfassendere Rechtsvereinheitlichung und weitere Verbreitung des bereits heute für Deutschland und die Rheinanliegerstaaten geltenden Haf-

tungsbeschränkungsregimes im Bereich der Binnenschifffahrt. Darüber hinaus verbessert das neue Übereinkommen durch die Anhebung der Haftungshöchstbeträge den Gläubigerschutz.

Die Ratifizierung der CLNI 2012 macht Änderungen des Binnenschifffahrtsrechts erforderlich. Die Änderungen sollen durch ein besonderes Gesetz vorgenommen werden, dessen Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit dem Entwurf des Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen vorgelegt wird.

Die CLNI 2012 tritt in Kraft, wenn mindestens vier Staaten ihre Ratifikationsurkunde hinterlegt haben und die CLNI 1988 außer Kraft tritt. Bisher haben Serbien und Luxemburg das Übereinkommen ratifiziert. Weitere Staaten bereiten die Ratifikation gegenwärtig vor.

## II. Besonderes

### Zu Kapitel I

#### Recht auf Haftungsbeschränkung

#### Zu Artikel 1

Artikel 1 stellt, wie schon die CLNI 1988, den Grundsatz des Rechts zur Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt auf und beschreibt den persönlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Absatz 1 entspricht Artikel 1 Absatz 1 CLNI 1988. Nach dieser Vorschrift 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 11 und 12 des Übereinkommens ergibt, einredeweise geltend gemacht oder durch Errichtung eines Haftungsfonds bewirkt werden.

Absatz 2 legt fest, wie die Begriffe Schiffseigentümer, Schiff, Berger oder Retter, gefährliche Güter und Wasserstraße zu verstehen sind. Die Definitionen grenzen den Anwendungsbereich der CLNI 2012 ein. Denn eine Haftungsbeschränkung kann nur von den in Absatz 2 definierten Personen für Havarien oder Bergungsmaßnahmen auf einer Wasserstraße im Sinne von Buchstabe e mit einem Schiff im Sinne von Buchstabe b geltend gemacht werden.

Nach Buchstabe a bezeichnet der Begriff Schiffseigentümer den Eigner, den Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes. Die Definition entspricht weitgehend der Definition in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 1988. Gestrichen wurde allerdings aus der Definition der Begriff „Reeder“. Die Erwähnung dieses im Seerecht gebräuchlichen Begriffs (vgl. § 476 des Handelsgesetzbuchs [HGB]) erschien überflüssig. Unter Eigner im Sinne der Vorschrift ist, wie sich aus der Verwendung des Wortes „propriétaire“ in der französischen Fassung ergibt, wie bisher der Eigentümer eines Schiffes zu verstehen. Der Begriff weicht insofern von dem Begriff des Schiffseigners in § 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes (BinSchG) ab, als er nicht, wie in § 1 BinSchG, die Verwendung eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten Schiffes voraussetzt. Der Begriff des Eigners in Buchstabe a erfasst vielmehr auch den Eigentümer eines Schiffes, der das Schiff nicht selbst verwendet.



Buchstabe a regelt abweichend von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 1988 auch, unter welchen Voraussetzungen der Charterer als „Schiffseigentümer“ anzusehen ist. Zwar sieht auch die CLNI 2012 davon ab, den Begriff „Charterer“ näher zu definieren. Sie verlangt jedoch – abweichend von der CLNI 1988 –, dass dem Charterer das Schiff „zu dessen Verwendung überlassen“ sein muss. Durch diese Regelung wird klargestellt, dass als Charterer im Sinne dieser Vorschrift nicht der Reisecharterer anzusehen ist, also derjenige, gegenüber dem sich der Verfrachter verpflichtet, Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen oder einem bestimmten Teil eines Schiffes zu befördern. Denn in diesem Fall liegt kein Chartervertrag vor, sondern, wie § 527 HGB für das deutsche Recht ausdrücklich klarstellt, ein Frachtvertrag. Insbesondere wird dem sogenannten Reisecharterer kein Schiff zu dessen Verwendung überlassen. Entsprechendes gilt für den Slot-Charterer, also denjenigen, dem einzelne Stellplätze auf einem Schiff oder ein bestimmter Anteil eines Schiffes für eine bestimmte Zeit zur Nutzung in bestimmten Zeiträumen gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werden. Denn auch dem Slot-Charterer wird kein Schiff zu dessen Verwendung überlassen.

Trotz der Einengung des Begriffs „Charterer“ dürfte dem Begriff des Mieters – wie bisher – keine eigenständige Bedeutung zukommen. Soweit der Mieter die volle Verfügungsgewalt über das Schiff hat, ist er bereits als „Ausrüster“ anzusehen. Denn „Ausrüster“ ist nach § 2 Absatz 1 BinSchG derjenige, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Hat der Mieter dies nicht, etwa weil sich der Schiffseigner bestimmte Weisungsrechte über die dem Mieter überlassene Schiffsbesatzung vorbehalten hat, ist er als „Charterer“ anzusehen, dem ein Schiff zur Verwendung überlassen wird.

Buchstabe b definiert den Begriff „Schiff“. Die Definition entspricht im Wesentlichen der in Artikel 1 Buchstabe b CLNI 1988. Neu im Vergleich mit der CLNI 1988 ist, dass das Schiff „zum Erwerb durch Schifffahrt“ verwendet werden sein muss. Diese Einschränkung auf die gewerbliche Schifffahrt schließt eine Anwendung des Übereinkommens auf nicht gewerblich genutzte Sport- und Vergnügungsschiffe aus. Die CLNI 1988 enthielt diese Einschränkung nicht, eröffnete jedoch die Möglichkeit, hinsichtlich der Anwendung auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf sonstige Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt, einen Vorbehalt zu erklären (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d CLNI 1988). Dieser Vorbehalt wurde von Deutschland erklärt, so dass auf deutschem Hoheitsgebiet bereits die CLNI 1988 keine Anwendung auf derartige Schiffe fand (vgl. auch § 4 Absatz 1 Satz 1 BinSchG).

Die Definition des Bergers oder Retters in Buchstabe c wurde unverändert aus der CLNI 1988 übernommen. Als Berger oder Retter 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 Absatz 1 Buchstabe d, e und f CLNI 2012 genannten Arbeiten leistet, also bei der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen 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.

§ 5c Absatz 1 Nummer 2 BinSchG, mit dem Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c CLNI 1988 umgesetzt wurde, kennt die Begriffe „Retter“ und „Hilfeleistung“ nicht mehr. Grund für die Streichung dieser Begriffe war das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (BGBl. 2001 II S. 510, 511; im Folgenden: Bergungsübereinkommen), das die Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfeleistung aufgibt und dessen Bestimmungen nach § 93 BinSchG auch in der Binnenschifffahrt zur Anwendung gelangen. Da das Bergungsübereinkommen in seinem Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a den Vertragsstaaten ausdrücklich gestattet, sich die Nichtanwendung des Übereinkommens vorzubehalten, wenn die Bergung in Binnengewässern stattfindet und alle beteiligten Schiffe Binnenschiffe sind, wurde jedoch in der CLNI 2012 an der herkömmlichen Terminologie festgehalten.

Buchstabe d definiert im Gegensatz zur CLNI 1988 den Begriff „gefährliche Güter“. Diesbezüglich wird auf Kapitel 3.2 der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung verwiesen. Die in Bezug genommene, dem ADN beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten; die aktuelle Fassung ist seit dem 1. Januar 2015 gültig ([http://ccr-zkr.org/files/conventions/adn/ADN\\_2015de.pdf](http://ccr-zkr.org/files/conventions/adn/ADN_2015de.pdf)). In Kapitel 3.2 dieser Verordnung ist ein Verzeichnis der gefährlichen Güter enthalten. Durch die dynamische Verweisung auf dieses Kapitel wird ein Gleichlauf zwischen der CLNI 2012 und dem ADN sichergestellt.

Buchstabe e enthält anders als die CLNI 1988 eine Definition des Begriffs „Wasserstraße“. Danach bezeichnet Wasserstraße jedes Binnengewässer, einschließlich jedes Sees. Diese Definition geht auf einen Vorschlag der Niederlande zurück. In dem der Diplomatischen Konferenz vorgelegten Entwurf enthielt die Definition noch den Zusatz, dass es sich bei dem Binnengewässer um ein „schiffbares“ Gewässer handeln müsse. Dieser Zusatz wurde letztlich als entbehrlich angesehen, da sich aus Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe a hinreichend ergibt, dass nur befahrbare (schiffbare) Wasserstraßen dem Anwendungsbereich des Übereinkommens unterfallen.

Die Absätze 3 bis 6 wurden unverändert aus der CLNI 1988 in die CLNI 2012 übernommen.

Absatz 3 erweitert nach dem Vorbild von Artikel 1 Absatz 4 des für die Seeschifffahrt geltenden Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786, 787), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790, 791), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) den persönlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens auf Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer oder der Berger oder Retter haftet.

Absatz 4 stellt sicher, dass die CLNI 2012 auch angewendet wird, wenn für die in ihr aufgeführten Ansprüche

nicht der Haftpflichtige persönlich, sondern nur das Schiff dinglich haftet.

Absatz 5 erstreckt das Recht der Haftungsbeschränkung auf den Versicherer des Haftpflichtigen und 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 schließlich 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 der CLNI 2012 und ist weitestgehend inhaltsgleich mit Artikel 2 CLNI 1988. Ebenso wie Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens 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. Hierbei stellt Absatz 1 nicht auf die rechtliche Qualifikation der Ansprüche ab, sondern erfasst alle Ansprüche wegen bestimmter Schäden. Dem Katalog des Absatzes 1 unterfallen daher, soweit nicht ausdrücklich abweichend geregelt, sowohl vertragliche als auch außervertragliche Ansprüche.

Nach Buchstabe a unterliegen der Haftungsbeschränkung alle Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden. Auf die Person des Anspruchsberechtigten kommt es nicht an. Erfasst sind daher gleichermaßen Ansprüche von Passagieren, unbeteiligten Dritten sowie von Schiffs- oder Landpersonal des Schiffseigentümers. Eine Einschränkung dieses Grundsatzes ergibt sich jedoch aus Artikel 3 Buchstabe d. Denn dieser schließt die Haftungsbeschränkung für Ansprüche der Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder des Retters sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen unter bestimmten Umständen aus.

Bei den Sachschäden kommt es nicht darauf an, welche Art von Sachen Schaden erleiden. Erfasst werden daher alle Sachen im Sinne von § 90 BGB. Die Aufzählung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen dient lediglich der Klarstellung. Der Begriff „Wehre“ ist dabei auf Vorschlag Luxemburgs in die Aufzählung mit aufgenommen worden, da der Ausdruck „Schleusen“ nicht zwangsläufig auch Wehre mit einschließt. Die ausdrückliche Erwähnung aller dieser Gegenstände erschien zweckmäßig, um deutlich zu machen, dass auch für Ansprüche wegen Beschädigung dieser Gegenstände eine Haftungsbeschränkung möglich ist, selbst wenn diese Ansprüche meist öffentlich-rechtlicher Natur sind. Nach Artikel 6 Absatz 2 CLNI 2012 kann zudem durch innerstaatliche Rechtsvorschriften 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 eingetreten ist. Den Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten sind nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d und e Wrackbeseitigungsmaßnahmen gleichgestellt. Erfasst sind damit insbesondere auch Schäden, die außerhalb des Schiffes eingetreten sind, so etwa bei Lade- oder Löscharbeiten oder bei einem Schiffsunfall. Durch die Einbeziehung von Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten werden zudem Schäden erfasst, die durch Maßnahmen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes stehen, eingetreten sind, wie zum Beispiel Bergungsarbeiten, die aus der Luft oder von Land aus ergriffen werden. Die Regelung ergänzt damit Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c des Übereinkommens, 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.

Buchstabe c 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 hierbei um Schäden handelt, die auf der Verletzung außervertraglicher Pflichten beruhen.

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 der CLNI 1988 kann auch nach der CLNI 2012 die Anwendung des Übereinkommens auf diese Ansprüche durch Ausübung eines Vorbehalts ausgeschlossen werden (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c CLNI 2012). Wie zu Artikel 18 ausgeführt, hält die Bundesregierung es für angezeigt, von diesem Vorbehalt Gebrauch zu machen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen zu Artikel 18 verwiesen.

Nach Buchstabe f werden schließlich 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 -verringerung an der Verteilung der Haftungssumme teilnimmt.

Die Buchstaben d, e und f werden begrenzt durch Absatz 2 Satz 2, der Ansprüche auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt für die in diesen Buchstaben genannten Maßnahmen von der Haftungsbeschränkung ausnimmt. Den Buchstaben d, e und 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 auf Ersatz der entstandenen Aufwendungen insbesondere aus Geschäftsführung ohne Auftrag.

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 er 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 unterliegen die in Absatz 1 genannten Ansprüche vorbehaltlich der Regelung in Absatz 2 Satz 2 auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn sie aufgrund eines Vertrags oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Diese Regelung erfasst den Fall, dass ein Dritter, der den Anspruch des Geschädigten befriedigt hat, gegen den Schiffseigentümer oder Berger oder Retter Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend macht. Sie schützt den Schiffseigentümer sowie den Berger oder Retter davor, dass sie bei Geltendmachung eines Rückgriffs- oder Entschädigungsanspruchs durch einen nicht zur Haftungsbeschränkung berechtigten Dritten unbeschränkt haften. Darüber hinaus sichert die Vorschrift die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung auch im Verhältnis mehrerer aufgrund des Schadensereignisses verpflichteter und 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.

Absatz 2 Satz 2 nimmt Ansprüche auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung von Wracks oder der Schiffsladung im Sinne von Absatz 1 Buchstabe d und e sowie für die Abwendung oder Verringerung von Schäden im Sinne von Absatz 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 2012 ebenfalls nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen.

### Zu Artikel 3

Artikel 3 schränkt den sachlichen Anwendungsbereich der CLNI 2012 ein. Er führt die Ansprüche auf, die nicht den Haftungsbeschränkungsregeln des Übereinkommens unterliegen.

Nach Buchstabe a findet die CLNI 2012 keine Anwendung auf Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, einschließlich möglicher Ansprüche auf Sondervergütung

wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen droht. Der Ausschluss der Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung vom Anwendungsbereich war bereits in der CLNI 1988 vorgesehen. Neu ist der Zusatz, dass auch Ansprüche auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen drohte, dem Übereinkommen nicht unterliegen. Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 3 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Anders als das Haftungsbeschränkungsübereinkommen verzichtet allerdings Buchstabe a auf die Formulierung „Ansprüche auf Sondervergütung nach Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung“. Damit berücksichtigt Buchstabe a, dass das Bergungsübereinkommen nach seinem Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a die Möglichkeit eröffnet, das Bergungsübereinkommen nicht auf die Binnenschifffahrt anzuwenden. Die abweichende Formulierung in Buchstabe a soll mithin gewährleisten, dass auch dann, wenn das Bergungsübereinkommen nicht unmittelbar zur Anwendung gelangt, jedoch ein Staat eine dem Artikel 14 des Bergungsübereinkommens entsprechende Sonderregelung getroffen hat, Ansprüche auf Sondervergütung nicht den Haftungsbeschränkungsregeln der CLNI 2012 unterliegen. Die Einschränkung „soweit gegeben“ soll dabei klarstellen, dass die Regelung nur gilt, wenn ein Anspruch auf Sondervergütung überhaupt in Betracht kommt.

Buchstabe b nimmt Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei vom Anwendungsbereich der CLNI 2012 aus. Aus redaktionellen Gründen werden diese Ansprüche nunmehr in einem gesonderten Buchstaben geregelt; eine inhaltliche Änderung gegenüber der CLNI 1988, die diese Ansprüche unter Artikel 3 Buchstabe a mit aufführt, ist damit nicht verbunden.

Die Buchstaben c und d nehmen Ansprüche wegen nuklearer Schäden aus dem Anwendungsbereich der CLNI 2012 aus. Eine wortgleiche Bereichsausnahme ist bereits in der CLNI 1988 enthalten.

Buchstabe e entspricht weitgehend der CLNI 1988. Er schließt eine Anwendung der Haftungsbeschränkungsregeln des Übereinkommens auf Ansprüche von Bediensteten gegen den Schiffseigentümer, Berger oder Retter aus. Dies gilt allerdings nur, wenn nach dem Recht, dem der Dienstvertrag zwischen Schiffseigentümer, Berger oder Retter und dem Bediensteten unterliegt, die Haftung für die in Frage stehenden Ansprüche nicht beschränkt werden kann oder wenn das auf den Dienstvertrag anwendbare Recht für diese Ansprüche höhere Haftungshöchstbeträge als die CLNI 2012 vorsieht. Dies ist bei einem Dienstvertrag, der deutschem Recht unterliegt, der Fall. Die Regelung dient einem möglichst umfassenden Schutz der Bediensteten des Schiffseigentümers, Bergers oder Retters. Die Ausschlussregelung des Buchstabens e kommt darüber hinaus den Erben, Angehörigen oder sonstigen zur Geltendmachung des Anspruchs des Bediensteten berechtigten Personen zugute.

Im Vergleich mit der CLNI 1988 neu ist der Verweis auf den nach Artikel 7 errechneten Haftungshöchstbetrag. Grund für diese Änderung ist die Einführung von Höchstbeträgen für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter in Artikel 7.

#### Zu Artikel 4

Artikel 4 hat keine Änderungen gegenüber Artikel 4 CLNI 1988 erfahren. Er regelt den Ausschluss der Haftungsbeschränkung bei qualifiziertem Verschulden des Haftpflichtigen. Die Versagung der Haftungsbeschränkung wird 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 gleichlautend bereits in der CLNI 1988 enthaltene Vorschrift regelt den Fall, dass dem Anspruch eines Gläubigers ein aus demselben Ereignis stammender Gegenanspruch des Haftpflichtigen aufrechnungsfähig gegenübersteht. Sie bestimmt, dass in diesem Fall die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung nur auf den Betrag anzuwenden sind, der nach Aufrechnung mit dem Gegenanspruch verbleibt. Damit wird die Haftung des Haftpflichtigen über den Haftungshöchstbetrag hinaus auf den Gegenanspruch des Schuldners erweitert. Denn soweit sich Hauptforderung und Gegenforderung aufrechenbar gegenüberstehen, kann keine Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden.

#### Zu Kapitel II

#### Haftungshöchstbeträge

#### Zu Artikel 6

Die Regelung bestimmt, wie die allgemeinen Haftungshöchstbeträge zu bemessen sind. Die Beträge wurden im Vergleich mit der CLNI 1988 verdoppelt. Maßstab für die Beträge in der CLNI 1988 waren der durchschnittliche Wert eines Schiffes im Alter von etwa zehn bis fünfzehn Jahren, der durchschnittliche Haftpflichtversicherungswert von Motorgüterschiffen sowie die in Artikel 6 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 festgelegten Haftungshöchstbeträge. Angesichts der Inflation seit 1988 und damit einhergehend der seither eingetretenen Entwertung der Rechnungseinheit, die für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge maßgeblich ist, wurden die Beträge der CLNI 1988 für deutlich zu niedrig erachtet. Hinzu kam, dass die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für die Seeschifffahrt mittlerweile zweimal angehoben wurden, und zwar zum einen durch das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen und zum andern durch die am 19. April 2012 durch den IMO-Rechtsausschuss verabschiedete Entschließung LEG.5(99). Vor diesem Hintergrund einigte sich die Diplomatische Konferenz auf eine Anhebung der in Artikel 6 CLNI 1988 geregelten allgemeinen Haftungshöchstbeträge um 100 Prozent. Um Befürchtungen der osteuropäischen Staaten entgegenzutreten, die neuen Haftungshöchstbeträge könnten zu einer nicht mehr tragbaren Anhebung der Versicherungsprämien führen, und um diesen Staaten die Ratifikation zu erleichtern, wurde zugleich mit Artikel 15 Absatz 3 CLNI 2012 eine Regelung aufgenommen, die es jedem Staat gestattet, die Anwen-

dung des Übereinkommens für höchstens acht Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens auf Kleinfahrzeuge auszuschließen, die ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr verwendet werden.

Im Übrigen übernimmt die CLNI 2012 ganz überwiegend die Regelung des Artikels 6 CLNI 1988. Die Berechnung der Haftungshöchstbeträge erfolgt – wie bisher – auf der Grundlage von Rechnungseinheiten. Als Rechnungseinheit ist nach Artikel 9 CLNI 2012 das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds anzusehen. Durch den Einsatz von Rechnungseinheiten soll vermieden werden, dass sich die Haftungshöchstbeträge in den verschiedenen Staaten aufgrund einzelstaatlicher Währungsschwankungen im Wert zu sehr mindern oder erhöhen.

Absatz 1 unterscheidet – ebenso wie die CLNI 1988 – für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge zwischen Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung und allen übrigen Ansprüchen. Ansprüche wegen Passagierschäden sind gesondert in Artikel 8 geregelt.

Absatz 1 Buchstabe a legt fest, wie die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung zu berechnen sind. Für die Zwecke der Berechnung der Haftungshöchstbeträge in der Binnenschifffahrt wird 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) unterschieden.

Nach Ziffer i bemisst sich der Haftungshöchstbetrag für ein nicht zur Beförderung von Gütern bestimmtes Schiff, insbesondere ein Fahrgastschiff, nach der Wasserverdrängung und, wenn das Schiff mit eigener Antriebskraft versehen ist, nach der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen dieses Schiffes. Je Kubikmeter Wasserverdrängung sind 400 Rechnungseinheiten anzusetzen, je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen 1 400 Rechnungseinheiten. Der je Kubikmeter anzusetzende Betrag von 400 Rechnungseinheiten entspricht bei einem Wert von 1,202 Euro je Sonderziehungsrecht (Stand: 2. Januar 2015) umgerechnet dem Betrag von 480,80 Euro, der je kW anzusetzende Betrag von 1 400 Rechnungseinheiten entspricht umgerechnet einem Betrag von 1 682,80 Euro.

Bei Güterschiffen tritt für die Bemessung des Haftungshöchstbetrags nach Ziffer ii an die Stelle der Wasserverdrängung die Tragfähigkeit des Schiffes. Je Tonne Tragfähigkeit sind 400 Rechnungseinheiten anzusetzen. Bei einer Größe eines Motorgüterschiffes von 1 500 Tonnen Tragfähigkeit und 735 kW beträgt mithin der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 1 629 000 Sonderziehungsrechte. Dies entspricht umgerechnet einem Betrag von 1 958 058 Euro. Handelt es sich bei dem infrage 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. Bei diesen wird 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.

Ziffer iv ist maßgeblich, wenn ein Schubverband in einen Schadensfall verwickelt wird. Der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot bemisst sich in diesem Fall 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. Mit dieser Regelung soll – wie bisher – berücksichtigt werden, dass von einem Schubboot in einem Schubverband eine deutlich höhere Betriebsgefahr ausgeht als von einem allein fahrenden Schubboot. 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 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, mithin um die Hälfte des gemäß Ziffer ii nach der Tragfähigkeit der Schubleichter zu bemessenden Haftungshöchstbetrags. 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 Havariefällen die gegenseitige Hilfeleistung unterbleibt, weil der Schubbooteigner mit einer Erhöhung des für ihn bestimmten Haftungshöchstbetrages rechnen muss.

Für Koppelverbände gilt nach Ziffer v eine vergleichbare Regelung wie für Schubverbände. Auch diese Koppelverbände werden rechnerisch wie eine nautische Einheit behandelt, wenn die Schiffe fest gekoppelt sind. Der Haftungshöchstbetrag für das fortbewegende Schiff wird hier ebenfalls um 200 Recheneinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung erhöht. Für Koppelverbände ist wie für Schubverbände eine Ausnahme von der Erhöhung des Haftungshöchstbetrags für das fortbewegende Schiff vorgesehen, wenn nachgewiesen wird, dass das fortbewegende Schiff für die gekoppelten Schiffe Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat.

Weder auf die Wasserverdrängung oder Tragfähigkeit noch auf die Leistungsfähigkeit von Antriebsmaschinen ist abzustellen, wenn schwimmende und bewegliche Anlagen und Geräte betroffen sind. Da diese nicht wie Schiffe vermessen sind, ist ein Abstellen auf Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung regelmäßig nicht möglich. Daher bestimmt Ziffer vi, dass in diesem Fall für die Bemessung des Haftungshöchstbetrags 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 Haftungshöchstbeträge. Aus Gründen der Klarstellung wurde hierbei das in der CLNI 1988 verwendete Wort „Beträge“ durch „Haftungshöchstbeträge“ ersetzt. Hiermit soll verdeutlicht werden, dass sich Buchstabe b nicht auf eine Rechengröße, sondern auf den Haftungshöchst-

betrag selbst bezieht. Eine sachliche Änderung ist mit der vorgenommenen Klarstellung nicht verbunden.

Anders als ein nach Buchstabe a errechneter Haftungshöchstbetrag steht ein nach Buchstabe b errechneter Haftungshöchstbetrag nicht ausschließlich den Gläubigern der in diesem Buchstaben genannten Ansprüche zur Verfügung. Vielmehr sieht Buchstabe c vor, dass in den Fällen, in denen der für Ansprüche wegen Personenschäden nach Buchstabe a errechnete Haftungshöchstbetrag zur Schadensdeckung nicht ausreicht, die Gläubiger dieser Ansprüche für den nicht gedeckten Teil ihrer Ansprüche den nach Buchstabe b festgesetzten Haftungshöchstbetrag in Anspruch nehmen können. 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 Betrags die Restansprüche der Gläubiger von Ansprüchen wegen Personenschäden gleichrangig mit den anderen Ansprüchen teil.

Die nach den Buchstaben a und b errechneten Haftungshöchstbeträge bleiben für die Bemessung des maßgeblichen Haftungshöchstbetrags außer Betracht, wenn sie den in Buchstabe d genannten Mindestbetrag unterschreiten. Dieser Mindestbetrag beläuft sich für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung auf 400 000 Rechnungseinheiten und für sonstige Ansprüche auf 200 000 Rechnungseinheiten. Dies entspricht bei einem Wert von 1,202 Euro je Sonderziehungsrecht (Stand: 2. Januar 2015) umgerechnet 480 800 Euro beziehungsweise 240 400 Euro. Werden die genannten Beträge bei einer Berechnung des Haftungshöchstbetrags nach den Buchstaben a oder b unterschritten, so ist als Haftungshöchstbetrag der Mindestbetrag nach Buchstabe d anzusetzen. Mit dieser Regelung wird 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, Wehren, Brücken und Navigationshilfen eine bevorzugte Befriedigung aus der Haftungssumme gegenüber Ansprüchen wegen sonstiger Sachschäden vorzusehen. Die Regelung entspricht der der CLNI 1988. Änderungen betreffen ausschließlich die Redaktion. So wurde gegenüber der CLNI 1988 – wie auch in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a – das Wort „Wehre“ in die Aufzählung mit aufgenommen; anstelle der Formulierung „eine Vertragspartei“ wurde die Formulierung „ein Staat, der Vertragspartei ist,“ gewählt. Wie schon nach der CLNI 1988 gilt die Regelung nur „unbeschadet der Rechte nach Absatz 1 Buchstabe c“. Dies bedeutet, dass die in Absatz 2 genannten Ansprüche nicht gegenüber Ansprüchen wegen Personenschäden bevorzugt behandelt werden dürfen, soweit diese Ansprüche nach Absatz 1 Buchstabe c an der Verteilung der für sonstige Ansprüche in Absatz 1 Buchstabe b bestimmten Haftungshöchstbeträge teilnehmen. Diese Ansprüche sind vielmehr gleichrangig zu behandeln. Von der bereits in Artikel 6 Absatz 2 CLNI 1988 eröffneten Privilegierungsmöglichkeit wurde im deutschen Recht Gebrauch gemacht, um – so die Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt (Bundestagsdrucksache 13/8446, S. 29, zu § 5f BinSchG) – die Bereitstellung leistungsfähiger Anlagen zu fördern und die öffentliche Hand, die in

der Regel Gläubiger der privilegierten Ansprüche ist, zu entlasten. In § 5f Absatz 2 BinSchG ist der entsprechende Vorrang geregelt.

Absatz 3 ist wortgleich mit Artikel 6 Absatz 3 CLNI 1988. Die Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass nach Artikel 1 Absatz 1 CLNI 2012 auch Berger oder Retter und damit Personen ihre Haftung beschränken können, die Leistungen von der Luft oder von Land aus erbringen oder die ausschließlich auf dem zu bergenden oder zu rettenden Schiff tätig werden und die daher weder als Schiffseigentümer im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 2012 angesehen werden können noch zu den Personen zählen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet (Artikel 1 Absatz 3 CLNI 2012). Da in diesen Fällen den Haftungsbeschränkungsberechtigten kein Schiff zugeordnet werden kann, das als Maßstab für die Berechnung des Haftungshöchstbetrags dient, legt Absatz 3 einen eigenständigen Haftungshöchstbetrag fest. Dieser entspricht dem in Absatz 1 Buchstabe d festgelegten Mindestbetrag von 400 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung und von 200 000 Rechnungseinheiten für sonstige Ansprüche.

Absatz 3 weicht erheblich von Artikel 6 Absatz 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ab, der zur Berechnung des Haftungshöchstbetrags in den in Artikel 6 Absatz 3 CLNI 2012 geregelten Fällen einen fiktiven Raumgehalt von 1 500 Tonnen zugrunde legt und damit einen Haftungshöchstbetrag von 2 000 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Personenschäden und von 1 000 000 Rechnungseinheiten für sonstige Ansprüche festsetzt. Diese Abweichung erscheint jedoch vertretbar, weil sowohl das Haftungsbeschränkungsübereinkommen als auch die CLNI 2012 als Maßstab für die Festlegung des Haftungshöchstbetrags die durchschnittliche Größe eines Bergungsschiffs herangezogen haben und davon auszugehen ist, dass in der Binnenschifffahrt regelmäßig kleinere Bergungsschiffe verwendet werden als in der Seeschifffahrt.

### Zu Artikel 7

Artikel 7 ist im Vergleich mit der CLNI 1988 neu. Er sieht erstmals gesonderte Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter vor. Mit dieser Sonderregelung soll eine größere Rechtsvereinheitlichung im Bereich der Haftungsbeschränkung für gefährliche Güter erreicht werden. Nach der CLNI 1988 galten für Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter die gleichen Haftungshöchstbeträge wie für andere Schäden. Allerdings bestand bereits bei Ausarbeitung der CLNI 1988 Einvernehmen darüber, dass die darin festgelegten Haftungshöchstbeträge nicht sachgerecht sind, wenn es um die Regulierung von durch gefährliche Güter verursachte Katastrophenschäden geht. Die CLNI 1988 eröffnet daher in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b die Möglichkeit, die Anwendung des Übereinkommens auf Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, auszuschließen, soweit für diese Ansprüche aufgrund eines internationalen Übereinkommens oder innerstaatlicher Rechtsvorschriften die Haftungsbeschränkung ausgeschlossen ist oder höhere Haftungshöchstbeträge gelten. Von diesem Vorbehalt haben die Niederlande und Deutschland Gebrauch gemacht. Im Laufe der Arbeiten

an der CLNI 2012 zeichnete sich ab, dass auch zahlreiche andere Staaten einen Vorbehalt erklären würden, wenn die Regelung der CLNI 1988 unverändert übernommen würde. Eine weitergehende Rechtsvereinheitlichung auf diesem Gebiet war daher nur durch Einführung einer eigenen Regelung für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter zu erreichen.

Die CLNI 2012 regelt daher in Artikel 7 gesonderte Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter. Diese Beträge belaufen sich auf das Doppelte der allgemeinen Höchstbeträge, mindestens aber auf jeweils 10 Millionen Sonderziehungsrechte (umgerechnet ca. 12 020 000 Euro) für Ansprüche wegen Personenschäden sowie für sonstige Ansprüche. Diese Beträge stehen ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter zur Verfügung. Hierdurch wird sichergestellt, dass Gläubiger von Gefahrgutansprüchen nicht auf die allgemeinen Haftungshöchstbeträge in Artikel 6 CLNI 2012 verwiesen werden können und diese allgemeinen Haftungshöchstbeträge nicht auch zur Befriedigung von Gefahrgutansprüchen herangezogen werden, sondern dass in allen Vertragsstaaten der CLNI 2012 selbst dann, wenn gefährliche Güter auf einem kleinen Schiff befördert werden, ein besserer Gläubigerschutz als nach der CLNI 1988 besteht.

Trotz der Verbesserung der Rechtsstellung der Gläubiger von Gefahrgutschäden sieht die CLNI 2012 noch die Möglichkeit vor, dass sich ein Vertragsstaat vorbehält, höhere Haftungshöchstbeträge in anderen Übereinkommen oder im innerstaatlichen Recht festzusetzen (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b). Damit berücksichtigt das Übereinkommen, dass schon heute einzelne Staaten, so etwa Deutschland mit der Regelung in § 5h BinSchG, einen weitergehenden Gläubigerschutz vorsehen. Wie zu Artikel 18 ausgeführt, hält die Bundesregierung es nicht mehr für angezeigt, von diesem Vorbehalt Gebrauch zu machen und über die Regelung der CLNI 2012 hinauszugehen.

Der Anwendungsbereich von Artikel 7 ist gemäß Absatz 1 eröffnet, wenn Schiffe gefährliche Güter befördern und Ansprüche wegen Schäden geltend gemacht werden, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit dieser Güter verursacht worden sind. Der Begriff der gefährlichen Güter bestimmt sich nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d. Die Schäden müssen durch die Gefährlichkeit dieser Güter verursacht worden sein, d. h. ein kausaler Ursachenzusammenhang zwischen dem Schaden und der Gefährlichkeit der Güter ist erforderlich. Allerdings reicht ein indirekter Ursachenzusammenhang aus. Erfasst werden also auch Schäden, die mittelbar durch die Gefährlichkeit der beförderten Güter verursacht werden. Dies betrifft zum Beispiel Fälle, in denen der Schaden dadurch entsteht, dass Verkehrswege aufgrund von Bergungsarbeiten blockiert werden, die aufgrund der Gefährlichkeit der Güter langwierig und aufwendig sind.

Sofern der Anwendungsbereich von Artikel 7 eröffnet ist, bestimmt sich die Berechnung der maßgeblichen Haftungshöchstbeträge nach Absatz 1 Buchstabe a und b.

Absatz 1 Buchstabe a nimmt für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Bezug und verdoppelt den sich danach ergebenden Haftungshöchstbetrag. Gleichzeitig setzt Buchstabe a einen Mindestbetrag von 10 Millionen Rechnungseinheiten fest. Im Vergleich mit dem derzeit im deutschen Recht (§ 5h

Absatz 2 Nummer 1 BinSchG) vorgesehenen Mindestbetrag von 5 Millionen Rechnungseinheiten beträgt der Mindestbetrag für Gefahrgutansprüche nach der CLNI 2012 das Doppelte.

Absatz 1 Buchstabe b verdoppelt für sonstige Ansprüche den nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b zu errechnenden Haftungshöchstbetrag und setzt den Mindestbetrag ebenfalls auf 10 Millionen Rechnungseinheiten fest. Auch insoweit liegt der Mindestbetrag um 100 Prozent über dem im deutschen Recht vorgesehenen Betrag.

Absatz 2 enthält eine dem Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c vergleichbare Regelung für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung aufgrund der Beförderung gefährlicher Güter. Soweit der nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a errechnete Haftungshöchstbetrag nicht zur vollständigen Erfüllung dieser Ansprüche ausreicht, steht den Gläubigern der nach Buchstabe b festgesetzte Haftungshöchstbetrag zur Verfügung. Werden gegen den Haftpflichtigen auch sonstige Ansprüche geltend gemacht, so nehmen an der Verteilung des nach Buchstabe b errechneten Haftungshöchstbetrags die Restansprüche der Gläubiger von Ansprüchen wegen Personenschäden gleichrangig mit den sonstigen Ansprüchen teil.

#### Zu Artikel 8

Artikel 8 CLNI 2012 sieht – ebenso wie Artikel 7 der CLNI 1988 – eine Sonderregelung für Ansprüche von Reisenden auf Schiffen vor. Dabei wird die bereits in der CLNI 1988 vorgesehene Berechnung des Haftungshöchstbetrags anhand der Beförderungskapazität beibehalten. Die Vorschrift ist jedoch im Vergleich mit der CLNI 1988 übersichtlicher gegliedert. Vor allem aber sieht die CLNI 2012 höhere Haftungshöchstbeträge als die CLNI 1988 vor.

Nach Absatz 1 Satz 1 errechnet sich der Haftungshöchstbetrag für Personenschäden aus einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf oder, wenn keine Fahrgastanzahl vorgeschrieben ist, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die tatsächlich zum Zeitpunkt des Ereignisses befördert wurden. Im Vergleich mit der CLNI 1988, nach der je Reisenden ein Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten anzusetzen ist, erhöht sich der Haftungshöchstbetrag um 66,66 Prozent.

Darüber hinaus enthält die CLNI 2012 – gleichlaufend mit dem durch das Protokoll von 1996 geänderten Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 – nicht mehr absolute, nach der Beförderungskapazität gestaffelte Haftungshöchstbeträge. Der Wegfall der in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 CLNI 1988 vorgesehenen absoluten Haftungshöchstbeträge stellt eine bedeutende Verbesserung des Gläubigerschutzes dar. Denn die in der CLNI 1988 vorgesehenen absoluten Haftungshöchstbeträge führen in Abhängigkeit von der zulässigen Fahrgastzahl zu einer Kappung des je Reisenden nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 CLNI 1988 anzusetzenden Betrags von 60 000 Rechnungseinheiten. So greift die in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe a CLNI 1988 vorgesehene Kappungsgrenze von 3 Millionen Rechnungseinheiten bereits für ein Schiff mit einer Beförderungskapazität von 51 Personen; für Schiffe ab dieser Größe wird der nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 CLNI 1988 für die Berechnung des Haftungshöchstbetrags anzusetzende Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten je Reisenden unterschritten. Entsprechend

des gilt für Schiffe mit größerer Beförderungskapazität: So greift der in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe b CLNI 1988 vorgesehene absolute Haftungshöchstbetrag von 6 Millionen Rechnungseinheiten bereits bei einem Schiff mit einer Beförderungskapazität von 101 Personen; und der in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe c CLNI 1988 normierte absolute Haftungshöchstbetrag von 12 Millionen Rechnungseinheiten greift bereits bei einem Schiff mit einer Beförderungskapazität von 201 Personen. Deutschland hatte diese Kappung bereits bei den Verhandlungen über die CLNI 1988 kritisiert. Aus diesem Grund wurde in die CLNI 1988 eine Regelung aufgenommen, die es jedem Vertragsstaat ermöglicht, von einer Anwendung der absoluten Haftungshöchstbeträge von 3 Millionen und 6 Millionen Rechnungseinheiten abzusehen (Artikel 18 Absatz 2 CLNI 1988). Deutschland hat diesen Vorbehalt erklärt und dementsprechend in § 5k Absatz 2 Satz 3 BinSchG einen einheitlichen absoluten Haftungshöchstbetrag von 12 Millionen Rechnungseinheiten festgelegt. Auch dieser muss jedoch bei einer Ratifikation der CLNI 2012 entfallen.

Nach Satz 2 beläuft sich der Haftungshöchstbetrag in jedem Falle auf mindestens 2 Millionen Rechnungseinheiten. Der Mindesthaftungshöchstbetrag von 2 Millionen Rechnungseinheiten liegt mit 177,78 Prozent über dem in der CLNI 1988 vorgesehenen Betrag von 720 000 Rechnungseinheiten. Auch hierdurch wird der Gläubigerschutz deutlich verbessert.

Die in Absatz 2 enthaltene Definition des Begriffs „Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes“ stimmt mit der Definition in Artikel 7 Absatz 2 CLNI 1988 überein. Die Definition knüpft an die in Artikel 1 Absatz 4 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in der Fassung des Protokolls von 2002 enthaltene Definition des Reisenden an. Nach dieser Definition sind als Reisende nur solche Personen anzusehen, die aufgrund eines Beförderungsvertrags mit dem Schiff befördert werden oder die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder ein lebendes Tier begleiten, das aufgrund eines Beförderungsvertrags mit dem Schiff befördert wird. Artikel 8 findet daher keine Anwendung auf Personen, die sich unbefugt auf dem Schiff befinden.

#### Zu Artikel 9

Artikel 9 definiert, was unter dem in den Artikeln 6 bis 8 und 10 verwendeten Begriff „Rechnungseinheit“ zu verstehen ist. Die Definition entspricht der der CLNI 1988. Lediglich die Verweise wurden angepasst und die Bezeichnung „v. H.“ durch „Prozent“ ersetzt.

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 Internationalen Währungsfonds (IWF) angewendeten Bewertungsmethode, die zum maßgeblichen Zeitpunkt für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der tagesaktuelle Wert des Sonderziehungsrechts wird vom IWF ermittelt und veröffentlicht.

Absatz 3 gestattet den Staaten, die die CLNI 2012 ratifiziert haben, auf der Grundlage eines einmal ermittelten Gegenwerts des Sonderziehungsrechts gerundete Haftungshöchstbeträge in ihrer Landeswährung festzusetzen. Mit dieser Regelung soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die in der CLNI 2012 enthaltenen Vorschriften auch auf reine Binnensachverhalte 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 der tagesaktuellen Umrechnung nach Absatz 2 zu sehr abweichen, ist in Absatz 3 Satz 2 eine Anpassung vorgeschrieben, wenn die gerundeten Beträge infolge einer Änderung des Sonderziehungsrechts um mehr als 10 Prozent von den in Sonderziehungsrechten ausgedrückten tatsächlichen Werten abweichen.

Wie bereits unter der CLNI 1988 soll von der durch Absatz 3 eröffneten Möglichkeit kein Gebrauch gemacht werden, da sie die angestrebte Rechtsvereinheitlichung gefährdet. Mit der Verwendung des Sonderziehungsrechts soll sichergestellt werden, dass in allen Vertragsstaaten ein einheitlicher Wertmaßstab zugrunde gelegt wird. Dies ist nicht in gleichem Maße gewährleistet, wenn abgerundete Beträge der Landeswährung verwendet werden. Die fortlaufende Überprüfung und Anpassung der abgerundeten Beträge birgt im Übrigen einen erheblichen Verwaltungsaufwand in sich, der sich nicht rechtfertigen lässt.

#### Zu Artikel 10

Artikel 10 der CLNI 2012 übernimmt weitgehend die Regelungen des Artikels 9 CLNI 1988. Die in der Norm genannten Beträge wurden an die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern iv und v sowie Artikel 8 angepasst. Infolge der Aufnahme einer Sonderregelung für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter (Artikel 7 CLNI 2012) wurde zudem ein neuer Absatz 3 eingefügt.

Absatz 1 verankert den allgemeinen 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 oder c aufgeführten Personengruppe zugehören.

Absatz 2 enthält für Schub- und Koppelverbände eine Sonderregelung, die in engem Zusammenhang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und v steht. Buchstabe a bewirkt, dass Gläubiger von Ansprüchen gegen den Schubbooteigner sowie gegen den Eigentümer eines mit dem Schubboot verbundenen Schubleichters keinen hö-

heren Betrag erhalten als den, der bestehen würde, wenn sich der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot nicht, wie in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv CLNI 2012 vorgesehen, erhöhen würde. Denn nach Artikel 10 Absatz 1 CLNI 2012 gehören der Schubbooteigner und der Eigentümer des Schubleichters, die in dasselbe schadenstiftende Ereignis verwickelt sind, nicht derselben Personengruppe an, da sie Eigentümer verschiedener Schiffe sind. Die Gläubiger können daher eine Befriedigung ihrer Ansprüche bis zur Summe der für den Schubbooteigner sowie den Eigentümer des Schubleichters geltenden Beträge erlangen. Die Tatsache, dass sich die Gläubiger an mehreren Personen schadlos halten können, soll jedoch nicht dazu führen, dass sich der – nach der gesamten Einheit bemessene – Haftungshöchstbetrag erhöht. Daher vermindert sich für jeden Schubleichter der Haftungshöchstbetrag um 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters, wenn sich der Haftungshöchstbetrag für das mit den Schubleichtern starr verbundene Schubboot nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv CLNI 2012 um denselben Betrag erhöht.

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

Absatz 3 ist im Vergleich mit der CLNI 1988 neu. Hintergrund ist die – erstmalige – Festlegung von Haftungshöchstbeträgen für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden in Artikel 7 CLNI 2012. Absatz 3 ordnet eine entsprechende Anwendung der Absätze 1 und 2 für diese Haftungshöchstbeträge an, wobei er zugleich die in Absatz 2 genannten Rechnungseinheiten an die höheren Haftungshöchstbeträge des Artikels 7 anpasst. Da sich nach Artikel 7 die Haftungshöchstbeträge grundsätzlich auf das Doppelte der allgemeinen Haftungshöchstbeträge belaufen, sind nach Absatz 3 auch die in Absatz 2 für Schub- und Koppelverbände genannten Beträge von 200 Rechnungseinheiten zu verdoppeln.

Die in Absatz 4 enthaltene Regelung entspricht derjenigen des Artikels 9 Absatz 3 CLNI 1988. Für die in Artikel 8 geregelten Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden bestimmt Absatz 4, dass der hierfür vorgesehene Haftungshöchstbetrag ausschließlich für die Befriedigung dieser Ansprüche zur Verfügung steht. Mit der Ausgliederung der Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden aus den allgemeinen Personenschadensansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a CLNI 2012 und der Festsetzung eines gesonderten Haftungshöchstbetrags ausschließlich für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden soll sichergestellt werden, dass letztere möglichst umfassend befriedigt werden. Wie in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a CLNI 2012 bilden dabei für den Fall ihrer Inanspruchnahme der Schiffseigentümer im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 2012 sowie jede Person, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet, eine Personengemeinschaft.

#### Zu Artikel 11

Artikel 11 regelt – in Übereinstimmung mit Artikel 10 CLNI 1988 – den Fall, dass eine Beschränkung der Haftung ohne Errichtung eines Haftungsfonds erfolgen soll. Er enthält damit eine Ausnahme von dem an sich bestehenden und in Artikel 12 CLNI 2012 verankerten Grundsatz, dass



die Errichtung eines Haftungsfonds Voraussetzung für eine Haftungsbeschränkung ist. Da die praktische Umsetzung der Ausnahmeregelung nicht unproblematisch ist, räumt jedoch Absatz 1 Satz 2 jedem Vertragsstaat die Möglichkeit ein, vorzusehen, dass bei Geltendmachung der Haftungsbeschränkung vor seinen Gerichten ein Haftungsfonds errichtet werden muss.

Artikel 11 entspricht weitestgehend dem Artikel 10 CLNI 1988. Lediglich Artikel 10 Absatz 3 CLNI 1988, wonach sich das Verfahren nach der *lex fori* richtet, wurde nicht übernommen, da die Regelung nicht erforderlich erschien.

Das deutsche Recht sieht in § 5d Absatz 3 BinSchG vor, dass die Beschränkung der Haftung auch im Wege der Einrede geltend gemacht werden kann. Allerdings kann das zuständige Gericht nach § 305a der Zivilprozessordnung (ZPO) das Recht des Beklagten auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen, wenn der Beklagte geltend macht, dass aus demselben Schadensereignis weitere der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche anderer Gläubiger entstanden sind und dass die Gesamtheit der Ansprüche den Haftungshöchstbetrag übersteigt, und wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewissheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nicht unwesentlich erschwert wird. In diesem Fall soll also das Gericht, soweit der Anspruch begründet ist, der Klage in vollem Umfange stattgeben können, wobei dem Beklagten jedoch nach § 305a Absatz 2 ZPO in dem Urteil das Recht vorzubehalten ist, die Beschränkung der Haftung geltend zu machen, wenn ein Fonds nach § 5d BinSchG errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Diese Regelungen sollen beibehalten werden.

Zu Kapitel III

Haftungsfonds

#### Zu Artikel 12

Artikel 12 legt die Grundzüge für die Errichtung des Haftungsfonds fest. Die Regelung entspricht ganz überwiegend der CLNI 1988. Sie weicht lediglich an einigen Stellen sprachlich ab. So ist nunmehr unter anderem klargestellt, dass mehrere Fonds (nämlich jeweils nach Artikel 6, 7 und 8 CLNI 2012) errichtet werden können. Da Artikel 12 nur wenige Grundzüge des Verfahrens zur Errichtung eines Fonds regelt, bleibt es den Vertragsstaaten überlassen, die weiteren Einzelheiten über die Errichtung und Verteilung des Fonds sowie das damit zusammenhängende Verfahren zu regeln.

Absatz 1 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen und an welchem Ort ein Fonds errichtet werden kann. Grundsätzlich ist ein Fonds bei dem Gericht oder der zuständigen Behörde des Vertragsstaats zu errichten, in dem ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird. Darüber hinaus kann aber ein Fonds auch schon dann errichtet werden, wenn ein gerichtliches Verfahren noch nicht eingeleitet worden ist, jedoch eingeleitet werden kann. Diese Regelung dient der Vermeidung unnötiger Gerichtsverfahren und Verzögerungen bei der Schadensabwicklung.

Ein Fonds ist nach Absatz 1 Satz 2 in Höhe des nach den Artikeln 6 bis 8 und 10 errechneten Haftungshöchstbetrags zu errichten. Hinzuzurechnen sind die seit dem Schadensereignis bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds aufgelaufenen Zinsen.

Der Fonds kann nach Absatz 2 entweder durch Hinterlegung des Haftungshöchstbetrags oder durch Leistung einer Sicherheit errichtet werden. Einzelheiten sind der nationalen Regelung vorbehalten. Soweit deutsches Recht anzuwenden ist, richtet sich die Frage, wie der Fonds zu errichten ist, nach § 5 Absatz 2 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVrTO). Danach bestimmt das Gericht, welche Sicherheit zu leisten ist, wenn die Einzahlung der festgesetzten Haftungssumme durch Sicherheitsleistung ersetzt werden soll.

Absatz 3 knüpft an Artikel 10 an, der in den Absätzen 1 und 4 für die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung Personengruppen bildet. Er stellt klar, dass im Falle einer bereits erfolgten Errichtung eines Fonds jeder Haftpflichtige, der derselben Personengruppe wie derjenige, der den Fonds errichtet hat, angehört, 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 zugehörigen Haftpflichtigen ein, so dass ein bereits errichteter Fonds nicht durch die Errichtung weiterer Fonds durch andere Haftpflichtige ergänzt werden muss.

#### Zu Artikel 13

Artikel 13 regelt die Grundsätze der Verteilung des Haftungsfonds. Die Regelung ist nahezu wortgleich mit Artikel 12 CLNI 1988. Lediglich die Verweise wurden angepasst.

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 Fonds teilzunehmen, soweit er dessen Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann, vor der Verteilung des Fonds befriedigt hat. In diesem Fall tritt der Haftpflichtige in der Höhe des befriedigten Anspruchs in die Rechte des Gläubigers ein. Das Eintrittsrecht wird auch dem Versicherer ausdrücklich zugebilligt.

Vorbehaltlich abweichender 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 den Absätzen 2 oder 3 gehabt hätte.

#### Zu Artikel 14

Artikel 14 bestimmt – ähnlich wie Artikel 13 CLNI 1988 – die Wirkungen, die die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat als demjenigen entfaltet, in dem der Fonds errichtet wird.

Absatz 1 behandelt die Auswirkungen der Errichtung eines Fonds in einem Vertragsstaat der CLNI 2012 auf eine sonstige Rechtsverfolgung und die Zwangsvollstreckung, die ein Gläubiger außerhalb eines Verteilungsverfahrens in das sonstige Schuldnervermögen betreibt. Die Regelung bestimmt, dass der Gläubiger bereits dann, wenn er seinen Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, nicht mehr befugt ist, für diesen Anspruch die Zwangsvollstreckung gegen das sonstige Vermögen der Person, durch oder für die der Fonds errichtet wurde, zu betreiben. Ausreichend für das Verbot der Zwangsvollstreckung in einem anderen Vertragsstaat der CLNI 2012 als demjenigen, in dem der Fonds errichtet wurde, ist demnach bereits, dass der Gläubiger die Möglichkeit hat, seinen Anspruch gegen den Fonds geltend zu machen. Dies stellt eine bedeutende Neuerung gegenüber der CLNI 1988 dar. Nach Artikel 13 Absatz 1 CLNI 1988 ist eine anderweitige Rechtsverfolgung und die Zwangsvollstreckung wegen des der Haftungsbeschränkung unterfallenden Anspruchs nur ausgeschlossen, wenn der Anspruch tatsächlich gegen den Fonds geltend gemacht wird. Dem Gläubiger bleibt also nach der CLNI 1988 die Wahl, seinen Anspruch gegen den Fonds oder das sonstige Vermögen des Haftpflichtigen geltend zu machen. Demgegenüber kann der Gläubiger nach der CLNI 2012 seinen Anspruch nur noch in dem Land verfolgen, in dem der Fonds errichtet wurde.

Während der Verhandlungen über die CLNI 2012 haben sich die Niederlande dafür ausgesprochen, an der Regelung der CLNI 1988 festzuhalten. Die Regelung wurde jedoch allgemein als missverständlich oder gar kontraproduktiv angesehen. Denn der eigentliche Zweck des Übereinkommens – die Haftungsbeschränkung – ist jedenfalls dann nicht zu erreichen, wenn es dem Gläubiger überlassen bleibt zu entscheiden, ob er die Haftungsbeschränkung gegen sich gelten lassen möchte oder nicht. Daher bestimmt bereits heute § 41 in Verbindung mit § 8 SVertO für die – nicht von Artikel 13 CLNI 1988 berührten – Fälle, in denen ein Fonds im Inland errichtet wird, dass den Personen, die zu dem im Eröffnungsbeschluss bezeichneten Personenkreis gehören, als Haftungsmasse ausschließlich die eingezahlte Haftungssumme zur Verfügung steht. Die durch Absatz 1 eingeführte Neuerung hat zur Folge, dass dies künftig auch in den Fällen gilt, in denen ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat der CLNI 2012 errichtet wird. Dies gewährleistet einen effektiveren Schutz für den Schuldner beziehungsweise Haftpflichtigen.

Absatz 2 behandelt die Wirkungen der Fondserrichtung auf Sicherheiten, die ein Gläubiger zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in das Schuldnervermögen erlangt hat. Die Regelung entspricht Artikel 13 Absatz 2 CLNI 1988. Sie bestimmt, dass die Vollziehung eines Arrests aufzuheben ist und geleistete Sicherheiten freizugeben sind, wenn ein Haftungsfonds errichtet worden ist. Die Anordnung der Aufhebung der Vollziehung des Arrests und der Freigabe von Sicherheiten ist zwingend und an keine weiteren Voraussetzungen geknüpft. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Errichtung eines Haftungsfonds in allen Vertragsstaaten anerkannt wird.

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 Gläu-

biger tatsächlich und rechtlich die Möglichkeit haben, ihre Ansprüche gegen den Haftungsfonds geltend zu machen. Die Regelung entspricht derjenigen in Artikel 13 Absatz 3 CLNI 1988.

#### Zu Kapitel IV

#### Anwendungsbereich

#### Zu Artikel 15

Artikel 15 regelt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Gemäß der in der Präambel zu dem Übereinkommen zum Ausdruck gebrachten Zielrichtung, einheitliche Regeln über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt für sämtliche Binnenwasserstraßen aufzustellen, verlangt Absatz 1, dass im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, entweder das Schiff eine Wasserstraße im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats befahren hat oder Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen für ein Schiff oder die Ladung im Bereich einer solchen Wasserstraße erbracht worden sind. Wasserstraße im Sinne dieser Vorschrift ist, wie sich aus der Definition in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c ergibt, jedes Binnengewässer. Die in Artikel 15 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a CLNI 1988 vorgesehene geographische Beschränkung auf den Rhein, die Mosel und sonstige, von der Mannheimer Akte und dem Moselvertrag erfassten Binnengewässer wurde mithin aufgegeben. Damit werden nach der CLNI 2012 auch andere Wasserstraßen, insbesondere die Donau, erfasst.

Jeder Vertragsstaat kann allerdings nach Absatz 2 jederzeit die Anwendung dieses Übereinkommens auf konkret benannte Wasserstraßen, die in seinem Hoheitsgebiet liegen und nicht in Anlage I des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) aufgeführt sind, ausschließen. Die Regelung ermöglicht es den Vertragsstaaten, Binnengewässer, die keine internationale Bedeutung haben, vom räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens auszuschließen. Der Ausschluss wird nach Absatz 4 grundsätzlich am ersten Tag des Monats wirksam, der auf den Ablauf von drei Monaten nach Notifikation der Erklärung folgt. Die Erklärung kann gemäß Absatz 5 jederzeit wieder zurückgenommen werden. Die Rücknahme wird frühestens drei Monate nach der Notifikation der Rücknahmeerklärung wirksam. Die Rücknahmeerklärung wirkt nicht zurück, d. h. sie hat keine Auswirkung auf die Beschränkung der Haftung für Ansprüche aus Ereignissen, die vor dem Wirksamwerden der Rücknahme eingetreten sind.

Eine weitere Beschränkung des Anwendungsbereichs der CLNI 2012, wenngleich zeitlich beschränkt auf höchstens acht Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens, ermöglicht auch Absatz 3. Nach Absatz 3 Satz 1 kann jeder Staat bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt solche Kleinfahrzeuge von der Anwendung des Übereinkommens ausschließen, die ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr verwendet werden. Der Begriff Kleinfahrzeug wird in Satz 2 entsprechend der Definition in § 1.01 Buchstabe m der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung beschrieben. Die Regelung trägt in Form eines Kompromisses den Bedenken solcher Staaten Rechnung, in denen vornehmlich

Kleinfahrzeuge für den lokalen Verkehr auf Binnengewässern tätig sind. Insbesondere Ungarn befürchtete, dass die in den Artikeln 6, 7 und 8 geregelten Haftungshöchstbeträge kleine Schifffahrtsgesellschaften aufgrund einer mutmaßlichen Anhebung der Versicherungsprämien gefährden könnten.

#### Zu Kapitel V

#### Schlussbestimmungen

##### Zu Artikel 16

Absatz 1 regelt den Zeitraum, innerhalb dessen das Übereinkommen gezeichnet werden kann. Bereits am Tag seiner Verabschiedung am 27. September 2012 wurde das Übereinkommen von Belgien, Frankreich und Luxemburg gezeichnet. Mittlerweile haben auch die Niederlande, Serbien, Polen und Deutschland gezeichnet.

Die Absätze 2 und 3 regeln, wie ein Staat seine Bindung an das Übereinkommen ausdrücken kann. Verwahrer der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde ist, wie auch in allen sonstigen Fällen nach Artikel 21, der Generalsekretär der ZKR. Bisher haben Luxemburg und Serbien die CLNI 2012 ratifiziert.

##### Zu Artikel 17

Nach Absatz 1 tritt das Übereinkommen völkerrechtlich am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, oder an dem Tag, an dem die CLNI 1988 außer Kraft tritt. Maßgeblich ist der spätere Zeitpunkt von beiden. Im Ergebnis bedeutet diese Regelung, dass beide Erfordernisse – die Ratifikation der CLNI 2012 durch vier Staaten und das Außerkrafttreten der CLNI 1988 – erfüllt sein müssen. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass die CLNI 2012 nicht neben der CLNI 1988 gilt, sondern nur ein einziges Haftungsbeschränkungsregime gilt. Da bisher lediglich Serbien und Luxemburg das Übereinkommen ratifiziert haben, liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 noch nicht vor.

Angesichts dessen, dass auf der Diplomatischen Konferenz zur Annahme der CLNI 2012 in Straßburg Unklarheit darüber entstand, wann die CLNI 1988 außer Kraft tritt, haben die vier Vertragsstaaten der CLNI 1988 – Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz – auf der Konferenz schriftlich erklärt, dass die CLNI 1988 an dem Tag außer Kraft treten soll, an dem die Kündigung des Übereinkommens durch drei der Vertragsstaaten wirksam wird. Die Erklärung wurde der Schlussakte der Diplomatischen Konferenz zur Annahme der CLNI 2012 beigefügt ([http://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni\\_2012\\_actefinal.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni_2012_actefinal.pdf)). Die Kündigung der CLNI 1988 wird nach Artikel 19 Absatz 1 der CLNI 1988 frühestens am ersten Tag des Monats wirksam, der auf den Ablauf eines Jahres nach Eingang der Kündigungserklärung folgt.

Absatz 2 regelt, wann die CLNI 2012 für solche Staaten in Kraft tritt, die das Übereinkommen ratifizieren, nachdem die Voraussetzungen von Absatz 1 bereits erfüllt wurden. Für Staaten, die das Übereinkommen nach seinem völkerrechtlichen Inkrafttreten ratifizieren oder ihm beitreten, tritt es am ersten Tag des Monats in Kraft, der

auf den Ablauf von drei Monaten nach Hinterlegung der entsprechenden Urkunde folgt. Wenn die Urkunde drei oder mehr Monate vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Absatz 1 hinterlegt wurde, tritt das Übereinkommen erst am Tag des Inkrafttretens nach Absatz 1 in Kraft.

##### Zu Artikel 18

Artikel 18 regelt, welche Vorbehalte ein Staat erklären kann. Abweichend von der CLNI 1988 können all diese Vorbehalte jederzeit – und nicht nur bis zur Ratifikation – erklärt werden.

Wie schon unter der CLNI 1988 kann ein Staat nach Absatz 1 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) sowie auf Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden (Buchstabe d), ausschließen. Der in Artikel 18 Buchstabe d CLNI 1988 zusätzlich gestattete Vorbehalt für Sport- und Vergnügungsschiffe sowie für Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt, wurde gestrichen, da derartige Schiffe bereits aufgrund der neuen Definition des Begriffs Schiff in Artikel 1 Buchstabe b CLNI 2012 nicht mehr von dem Übereinkommen erfasst werden.

Die Bundesregierung hält es für angezeigt, von den in Absatz 1 aufgeführten Vorbehaltsmöglichkeiten, mit Ausnahme der in Absatz 1 Buchstabe b aufgeführten Möglichkeit, Gebrauch zu machen.

Die Erklärung eines Vorbehalts nach Buchstabe a erscheint erforderlich, um auch weiterhin, wie derzeit nach § 5h Absatz 1 BinSchG in Verbindung mit § 89 des Wasserhaushaltsgesetzes, eine unbeschränkte Gefährdungshaftung für Schäden, durch die eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit verursacht wurde, vorzusehen. Es erscheint aus umweltpolitischen Gründen geboten, auch weiterhin an der unbeschränkten Gefährdungshaftung festzuhalten.

Die Erklärung eines Vorbehalts nach Buchstabe b erscheint nicht mehr erforderlich, da die CLNI 2012 in Artikel 7 – anders als die CLNI 1988 – durch gesonderte Haftungshöchstbeträge für durch gefährliche Güter verursachte Katastrophenschäden und durch die Einführung eines Mindesthaftungshöchstbetrags von jeweils 10 Millionen Rechnungseinheiten für Personen- und Sachschäden einen hinreichenden Gläubigerschutz gewährleistet.

Festgehalten werden sollte dagegen an der im deutschen Recht in § 5j BinSchG enthaltenen Sonderregelung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung. Dementsprechend sollte ein Vorbehalt nach Buchstabe c erklärt werden. Wie in der Begründung zu § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 29. August 1997 (Bundestagsdrucksache 13/8446) ausgeführt, dient die Regelung, wonach für Ansprüche aus Wrackbeseitigung ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, einem besseren Gläubigerschutz. Denn infolge der erfahrungsgemäß hohen Kosten der Beseitigung eines Wracks oder gesun-

kener Ladung würden die Gläubiger anderer Ansprüche zu sehr beeinträchtigt, wenn sie zusammen mit den Gläubigern von Wrackbeseitigungsansprüchen – üblicherweise der öffentlichen Hand – aus einer einheitlichen Haftungssumme zu befriedigen wären.

Aus Sicht der Bundesregierung erscheint es schließlich erforderlich, den Vorbehalt nach Buchstabe d auszuüben, damit für Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden, die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d festgesetzten Mindestbeträge nicht gelten. Denn erfahrungsgemäß geht von diesen Leichtern, da sie nicht motorisiert sind, kein hohes Risiko aus; eine höhere Haftungshöchstsumme würde damit die Eigentümer dieser Fahrzeuge unverhältnismäßig belasten.

Die Absätze 3 und 4 sind wortgleich mit Artikel 18 Absatz 3 und 4 CLNI 1988. Nach Absatz 4 können die nach Absatz 1 zulässigen Vorbehalte jederzeit zurückgenommen werden. Den Zeitpunkt der Wirksamkeit dieser Rücknahme kann jeder Vertragsstaat selbst bestimmen.

Nach Absatz 5 sind andere als die in diesem Übereinkommen erlaubten Vorbehalte unzulässig. Die Regelung soll davor schützen, dass Vertragsstaaten weitere Vorbehalte erklären und damit das Haftungsbeschränkungsregime aushebeln.

#### Zu Artikel 19

Die Vorschrift regelt die Fristen und sonstigen Modalitäten der Kündigung des Übereinkommens durch einen Vertragsstaat. In Absatz 1 ist wie auch schon in Artikel 19 CLNI 1988 vorgesehen, dass das Übereinkommen erst ein Jahr nach seinem Inkrafttreten gekündigt werden kann. Dies soll sicherstellen, dass das Übereinkommen nach Hinterlegung der notwendigen Ratifikationsurkunden auch völkerrechtlich in Kraft tritt.

Die Kündigung wird gemäß Absatz 2 sechs Monate nach ihrer Notifikation wirksam. Anders als nach Artikel 19 Absatz 2 CLNI 1988 bedarf es also nicht des Ablaufs eines Jahres. Die Sechsmonatsfrist greift allerdings dann nicht, wenn die Kündigung aus Anlass eines vereinfachten Revisionsverfahrens erklärt wird und damit die in Artikel 20 Absatz 3 CLNI 2012 geregelte Frist zur Anwendung kommt.

#### Zu Artikel 20

Artikel 20 regelt das sogenannte vereinfachte Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge. Das in Artikel 20 der CLNI 1988 vorgesehene Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge wurde geändert, um die Anpassung der Haftungshöchstbeträge an eingetretene Geldwertveränderungen zu erleichtern. Vorbild für die Regelung war Artikel 24 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen, BGBl. 2004 II S. 458, 459). Entsprechend diesem Vorbild verlangt Artikel 20 CLNI 2012 – anders als Artikel 20 der CLNI 1988 – nicht mehr zur Einleitung eines Revisionsverfahrens, dass ein Antrag einer Vertragspartei gestellt und eine Konferenz aller Vertragsstaaten durchgeführt wird. Auch kommt es für die Änderung der Haftungshöchstbeträge nicht auf die aus den bisherigen Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und den Umfang der daraus entstandenen Schäden

an. Vielmehr reicht es zur Einleitung eines Revisionsverfahrens aus, dass der Generalsekretär der ZKR in regelmäßigen Abständen prüft, ob und in welchem Umfang sich der Wert der Haftungshöchstbeträge verändert hat. Die Änderung der Haftungshöchstbeträge orientiert sich ausschließlich an dem Inflationsfaktor. Eine Höchstgrenze, wie sie Artikel 20 Absatz 3 Buchstabe b und c CLNI 1988 vorsieht, kennt die CLNI 2012 nicht.

Nach Absatz 1 hat der Verwahrer nach jeweils fünf Jahren zu prüfen, inwieweit sich der Wert der Haftungshöchstbeträge aufgrund einer allgemeinen Geldentwertung verändert hat. Hat sich der Wert der Haftungshöchstbeträge um mehr als 10 Prozent verringert, muss der Generalsekretär nach Absatz 2 Satz 1 den Vertragsstaaten des Übereinkommens den unter Zugrundelegung des Inflationsfaktors errechneten aktuellen Wert der Haftungshöchstbeträge mitteilen. Gleiches gilt nach Absatz 4, wenn der Generalsekretär auf Verlangen eines Drittels der Vertragsstaaten eine Überprüfung vornimmt und der in Absatz 1 genannte Inflationsfaktor seit der vorherigen Überprüfung oder, falls eine solche noch nicht erfolgt ist, seit Inkrafttreten des Übereinkommens 5 Prozent überstiegen hat.

Der vom Generalsekretär den Vertragsstaaten notifizierte geänderte Betrag gilt nach Absatz 2 Satz 2 ein Jahr nach seiner Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist ein Drittel der Vertragsstaaten die Änderung ablehnt.

Nach Absatz 3 tritt eine nach Absatz 2 als angenommen geltende Änderung neun Monate nach dem – fiktiven – Annahmezeitpunkt völkerrechtlich in Kraft. Gebunden sind hieran alle Staaten, die zum Zeitpunkt der – fiktiven – Annahme Vertragspartei des Übereinkommens waren oder die danach Vertragspartei geworden sind. Eine Ausnahme gilt nur für Staaten, die das Übereinkommen wenigstens drei Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird in diesem Fall – abweichend von Artikel 19 Absatz 2 – mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

#### Zu Artikel 21

Artikel 21 regelt die Aufgaben des Verwahrers. Diese Funktion wird nach Absatz 1 durch den Generalsekretär der ZKR wahrgenommen. Artikel 21 wurde weitgehend aus Artikel 21 CLNI 1988 übernommen. Lediglich die Klarstellung in Absatz 1, dass der Generalsekretär der Verwahrer ist, und Anpassungen an von der CLNI 1988 abweichende Regelungen in der CLNI 2012 wurden eingefügt.

#### Zu Artikel 22

Die Vorschrift legt fest, dass der Wortlaut der deutschen, französischen, niederländischen und – anders als noch in der CLNI 1988 – englischen Fassung des Übereinkommens gleichermaßen verbindlich ist. Zwar war kein Staat, dessen offizielle Sprache Englisch ist, bei den Verhandlungen zur CLNI 2012 vertreten. Aufgrund der großen Verbreitung der englischen Sprache – im Redaktionsausschuss der diplomatischen Konferenz wurde in englischer Sprache verhandelt – beschlossen die Staaten bei der Ausarbeitung des Übereinkommens jedoch, dass auch der englischen Fassung authentische Wirkung beigemessen werden soll.