

---

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

---

CLNI/CONF (12) 3

18. Juni 2012

Or : nl nl/de/fr/en

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

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

Mitteilung der niederländischen Delegation

---

Die niederländische Delegation bedankt sich beim Vorsitz und beim Sekretariat für die ausgezeichneten Vorarbeiten und die Erstellung einer vollständigen Textvorlage für die Erörterung bei der diplomatischen Konferenz unter der Nummer CLNI/EG (12) 8. Die niederländische Delegation möchte noch einige Bemerkungen und Vorschläge hierzu unterbreiten.

**Allgemein**

Angesichts der oft noch fehlerhaften Zeichensetzung sollte der vollständige Text erneut in einem redaktionellen Ausschuss besprochen werden. Hierbei sollte auch auf das Nebeneinander bei der Verwendung der Begriffe Vertragspartei, Vertragsstaat und Staat, die diesem Übereinkommen beigetreten ist, geachtet werden (siehe zum Beispiel auch die deutsche Sprachfassung in Artikel 22 Absätze 1 und 2).

**Artikel 1 Titel**

Gilt ausschließlich für den NL Text: Erstes Komma streichen und zweites Komma durch „en“ ersetzen.

**Artikel 1 (2) a**

Gilt ausschließlich für den niederländischen Text: „charterer“ durch „bevrachter“ ersetzen und „reder“ durch „beheerder“. Die zweite Änderung ergibt sich unter anderem dadurch, dass Reeder ("reder") eben genau Schiffseigner bedeutet und damit nichts Wesentliches der Begriffsbestimmung hinzufügt, wohingegen „Ausrüster“ ("beheerder") den damit gemeinten weit gefassten Begriffsumfang abdeckt.

### **Artikel 1 (2) e**

Die aktuelle niederländische Fassung definiert alle Wasserstraßen als „sämtliche Binnengewässer, einschließlich eines Sees“. In allen anderen Sprachfassungen wird von „einem schiffbaren Binnengewässer, einschließlich eines Sees“ gesprochen. Da diese letztere anscheinend einschränkende Bedingung undeutlich ist, weil unklar bleibt wann genau ein Binnengewässer als schiffbar gilt und außerdem die Anwendung des CLNI durch konkrete Schadensfälle bestimmt wird (die sich aus Artikel 15 Absatz 1 ergeben) und daher eine Einschränkung des allgemeinen Begriffs unnötig ist, schlägt die niederländische Delegation vor, alle anderen Sprachfassungen an die niederländische Version anzugleichen.

### **Artikel 3 a**

Die niederländische Delegation weiß es zu schätzen, dass bei der letzten Arbeitsgruppensitzung die Erstellung eines deutlichen Textes angestrebt wurde, um klar zu stellen, dass die Sondervergütung, die das Internationale Übereinkommen von 1989 bei der Bergung ermöglicht auch Bestandteil der von der Beschränkung angenommenen Ansprüche ist. Inzwischen ist klar geworden, dass ein direkter und expliziter Verweis auf dieses Übereinkommen auf Widerstände stößt. Der jetzt aufgenommene Text ist uns hingegen unzureichend deutlich. Wir schlagen vor, den Text aus dem Internationalen Übereinkommen über den Arrest in Schiffen aus dem Jahre 1999 zu übernehmen. Der Satzteil lautet dann wie folgt: „einschließlich, gegebenenfalls, einer Sondervergütung bei Rettungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder durch seine Ladung Gefahr läuft, Umweltschäden zu verursachen.“<sup>1</sup> Der englische Text lautet folgendermaßen: „including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment“

### **Artikel 6 (1) c**

Gilt ausschließlich für den niederländischen Text: „des“ durch „van de“ ersetzen.

### **Artikel 6 (3)**

Gilt ausschließlich für den niederländischen Text: an beiden Stellen „voor“ durch „op“ ersetzen.

### **Artikel 7**

Die niederländische Delegation ist der Auffassung, dass mit dem aktuellen Wortlaut einerseits nur bedingt zum Ausdruck gebracht wird, dass mehrere Fonds eingerichtet werden und andererseits die Abgrenzung zu Artikel 6 Verwirrung hervorrufen kann. Daher schlagen wir vor, den Wortlaut dem bereits vorhandenen Text in Artikel 8 anzugleichen. Wir schlagen daher vor, den ersten Satz von Artikel 7 wie folgt abzufassen:

„Für ein Schiff, das gefährliche Güter befördert, errechnen sich die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit dieser Güter verursacht worden sind, wie folgt:“

Um für Übereinstimmung mit den Artikeln des Übereinkommens zu sorgen, schlagen wir auch vor den Artikel in zwei Absätze zu unterteilen, Absatz 2 beginnt dann mit „Reicht der Satz...“.

### **Artikel 9 (3)**

Gilt ausschließlich für den niederländischen Text: „aan de hand“ durch „op grond“ ersetzen.

---

<sup>1</sup> Anm. d. Übers.: sinngemäße Übersetzung, da das Übereinkommen für Deutschland nicht in Kraft ist und es daher keine offizielle Version auf deutsch gibt.

#### **Artikel 14 (1)**

Die niederländische Delegation beharrt auf ihrer Meinung, dass der Wortlaut von Artikel 14, der das niederländische System für die Wrackbeseitigung und Schäden an Kunstwerken nicht mehr ermöglicht, zurückgenommen werden muss. Die unter Artikel 2 (1) Buchstabe d) und e) gegebene Möglichkeit, Vorbehalte gegenüber Ansprüchen anzumelden bietet nur unzureichenden Spielraum für dieses besondere niederländische System in solchen Fällen. Textänderungen, die das niederländische System beeinträchtigen, sind für uns inakzeptabel. Die niederländische Delegation schlägt daher konkret vor, den geltenden CLNI-Text vollständig aufrecht zu erhalten.

#### **Artikel 15bis**

Der Vorschlag der französischen Delegation, bei der zeitweiligen Anwendung der festgelegten Höchstgrenzen für Klarheit zu sorgen, liegt nicht mehr vor, weil dies anscheinend an Artikel 20 (3) und Artikel 21 (8) durch folgenden Wortlaut hinzugefügt wurde: „Die geänderten Beträge gelten jedoch nur für Ansprüche aus einem Ereignis, das nach Inkrafttreten der Änderung eingetreten ist.“ Die niederländische Delegation schlägt vor, diesen Satz zur Verdeutlichung wieder zu streichen und in Artikel 15 a aufzunehmen, wie die französische Delegation es vorgeschlagen hat.

#### **Artikel 15 (1)**

Die Hinzufügung zu dem derzeit geltenden CLNI-Text stiftet nur Verwirrung, insbesondere durch die Art und Weise wie der offensichtlich zur Klarstellung gedachte Text als Bedingung formuliert ist. Die niederländische Delegation schlägt vor, zum ursprünglichen Wortlaut zurück zu kehren. Der erste Satz sieht damit so aus: Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners oder des Bergers oder Retters, wenn im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind. Durch diese Rückkehr zum ursprünglichen Text gibt es auch eine bessere Übereinstimmung mit Artikel 14, so dass hier auch keine Konfusion mehr entstehen kann.

#### **Artikel 15 (2) b**

Der Titel des AGN enthält auf niederländisch keine Großbuchstaben nach dem Wort „Verdrag“ und muss folgendermaßen lauten: „Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN)“.

#### **Artikel 20 (1)**

Da das Datum für die Annahme des Textes inzwischen auf den 27. September 2012 festgelegt wurde, kann der Text in den viereckigen Klammern mit dem konkreten Datum versehen werden. Die niederländische Delegation schlägt vor, den 21. Dezember 2017 als Datum in die viereckigen Klammern anstelle des heutigen Textes einzufügen: „einsetzen: Datum des letzten Tages des Jahres, das auf den Ablauf von fünf Jahren nach der Annahme dieses Übereinkommens folgt“.

#### **Artikel 20 (3) und Artikel 21 (8)**

Der Satz „Die Änderung ist für jeden Staat, der nach der Annahme der Änderung Vertragspartei des Übereinkommens wird, verbindlich.“ lässt eine zeitliche Bestimmung für das Inkrafttreten vermissen. Die niederländische Delegation schlägt daher vor, alle Sprachfassungen wie folgt zu ändern: Die Änderung ist für jeden Staat, der nach der Annahme der Änderung Vertragspartei des Übereinkommens nach dem im ersten Satz genannten Zeitpunkt wird, verbindlich“.

### **Artikel 21**

Die niederländische Delegation schlägt vor, in allen Sprachfassungen sowohl im Titel als auch im Artikel selbst nicht von „Erhöhung“ sondern von „Änderung“ zu sprechen. Dies gilt dann mutatis mutandis für Artikel 22 (2) b (iv).

### **Artikel 22 (2) b (iv)**

Gilt ausschließlich für den niederländischen Text: ein Komma nach “derde lid” setzen.  
Da nun in Artikel 21 ebenfalls von einer Änderung gesprochen wird, passt der Satz nicht mehr in den Zusammenhang. Es wird vorgeschlagen, den Satz in allen Sprachfassungen abzuändern in: „von dem Zeitpunkt, zu dem eine Änderung nach Artikel 20 Absatz 3 und Artikel 21 Absatz 8 in Kraft tritt;“

\*\*\*