

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Or. fr.

AUFZEICHNUNG DES SEKRETARIATS
zum Inhalt des Entwurfs
eines Strassburger Übereinkommens
über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt

Mit dem Entwurf eines Strassburger Übereinkommens soll in der Vereinheitlichung des internationalen Binnenschiffahrtsprivatrechts eine grosse Lücke geschlossen werden.

Im Gegensatz zu den völkerrechtlichen Regeln, die im internationalen Binnenschiffahrtsrecht weitgehend vereinheitlicht sind, führte das Haftungsrecht für Eigner/Reeder von Binnenschiffen, das ein grundlegender Bereich des Binnenschiffahrtsrechts ist, zu abweichenden nationalen Regelungen, die sich allerdings vergleichbarer Lösungen bedienten. Allen Rheinferstaaten hatte nämlich beim Aufbau ihres Binnenschiffahrtsregimes das Seeschiffahrtsrechts als Vorbild gedient, natürlich auf Grund der Analogien und der Komplementarität beider Verkehrsträger. Die Rheinststaaten wandten deshalb ein Sachhaftungssystem (Wert des Schiffes und der Fracht) an, mit Ausnahme von Belgien, das sich für ein Summenhaftungssystem, allerdings auf der Grundlage des Seeschiffahrtsübereinkommens von 1924, entschied.

Nach der Ratifizierung des Londoner Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das ein Summenhaftungssystem vorsah, war dann auch das geltende Haftungsrecht in der Binnenschiffahrt zu ändern, um Abweichungen zwischen See- und Binnenschiffahrtsrecht zu vermeiden und natürlich die im Seeschiffahrtsrecht eingeführten Verbesserungen zu übernehmen.

So wurde im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt der Entwurf eines Strassburger Übereinkommens ausgearbeitet, in dem die der modernen und heutigen Konzeption besser angepassten Bestimmungen des Seeschiffahrtsrechts mit den notwendigen Änderungen übernommen werden. Das Strassburger Übereinkommen führt, zunächst zwischen den Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und Luxemburg, die Vereinheitlichung auf dem Gebiet der Haftungsbeschränkung der Eigentümer von Binnenschiffen herbei und ersetzt das für die Geschädigten oft wenig befriedigende System der Haftungsbeschränkung auf den Wert im Zeitpunkt des Ereignisses oder das aus dem Seerecht stammende Sachhaftungsrecht durch ein Summenhaftungssystem. Die Bestimmungen des Übereinkommens von 1976 wurden jedes Mal dann systematisch übernommen, wenn Eigenheiten oder besondere Belange der Binnenschiffahrt keine spezielle Regelung erforderlich machten.

Von den speziellen und damit vom Seeschiffsrecht *)
abweichenden Regelungen sind hier im wesentlichen folgende zu nennen :

Geographischer Anwendungsbereich

Das Übereinkommen findet auf die Haftungsbeschränkung des in Artikel 1 bezeichneten Schiffseigentümers oder Bergers oder Retters, Anwendung, wenn das Ereignis, aus dem die in Artikel 2 bezeichneten Ansprüche entstehen, auf den Wasserstrassen stattfindet, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegen (Art. 15). Es liegt für die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und das Grossherzogtum Luxemburg zur Unterzeichnung auf. Nach Artikel 16 sollen aber auch weitere Staaten, die eine unmittelbare schiffbare Verbindung zu den vorgenannten Wasserstrassen unterhalten, dem Übereinkommen beitreten können. Hierzu bedarf es allerdings der Zustimmung aller originären Unterzeichnerstaaten.

In das CLNI-Übereinkommen nicht übernommen wurde die Bestimmung des Artikels 15 des Londoner Übereinkommens, die den Staaten die Möglichkeit einräumt, jede Person, die ihren Wohnsitz oder ihre Hauptniederlassung nicht in einem Vertragsstaat hat oder deren Schiff nicht die Flagge eines der Vertragsstaaten führt, ganz oder teilweise vom Übereinkommen auszuschliessen.

Den Staaten wird ausserdem das Recht eingeräumt, das Übereinkommen auch für andere Wasserstrassen ihres Hoheitsgebiets anwendbar zu erklären.

Persönlicher und materieller Anwendungsbereich

Der persönliche und materielle Anwendungsbereich ist sehr weitgefasst definiert worden:

- i) Der Begriff "Schiff" umfasst Tragflächenboote, Fähren und Kleinfahrzeuge, mit Ausnahme der Luftkissenboote; den Schiffen sind Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art gleichgestellt. Artikel 18 sieht vor, dass mittels Vorbehaltserklärung Sport- und Vergnügungsschiffe sowie nicht gewerbsmässig verwendete Schiffe und nur zum Umladen in Häfen verwendete Leichter ganz oder teilweise aus dem Übereinkommen ausgenommen werden können.

*) Kommentare zum Londoner Übereinkommen von 1976 finden Sie insbesondere bei Rolf Herber : "Das zweite Seerechtänderungsgesetz, Neues Haftungsrecht für See- und Binnenschiffahrt, in Transportrecht Heft 7/8 August 1986, s. 244 ff. und Heft 9/1986 S. 326 ff.
Hans Heinrich Noll : Zur Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts, in "Hansa" 1986, Nr. 21, S. 1717. Institute of Maritime Law, London, Limitation of shipowners liability, London 1986.
Aufschlussreiche Kommentare zum Strassburger Übereinkommen enthält der Vortrag von Herrn Dr. Walter MÜLLER "Probleme des Binnenschiffahrtsrechts - Vorträge der fünften Mannheimer Tagung - C.F. Müller juristischer Verlag, Heidelberg 1988."

Das Übereinkommen kann ebenso vom Eigner wie vom Mieter, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffes in Anspruch genommen werden. In den Genuss der Haftungsbeschränkung kommt auch der Berger oder Retter, der Hilfeleistungen für Binnen- oder Seeschiffe oder deren Ladung leistet, und dies selbst dann, wenn er nicht von einem Schiff aus tätig geworden ist.

- ii) Die Liste der Ansprüche, für welche die Haftungsbeschränkung geltend gemacht werden kann (Art.2) , ist wörtlich aus dem Londoner Übereinkommen übernommen worden. Übernommen wurde auch die nach diesem Übereinkommen bestehende Vorbehaltsmöglichkeit für den Ausschluss der Ansprüche aus Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen oder verlassenen Schiffes (Art.18, Abs. 1 Buchstabe c). Ansprüche wegen Beschädigung der künstlichen Bauwerke in Häfen, Hafenbecken und an Wasserstrassen sowie von Brücken und Navigationshilfen unterliegen zwar der Haftungsbeschränkung, doch kann ihnen nach dem innerstaatlichen Recht eines Staates der Vorrang vor Ansprüchen eingeräumt werden, die keine Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung sind (Art. 6 Abs.2). Schliesslich ist vorgesehen, dass jeder Staat durch Vorbehaltserklärung ganz oder teilweise Ansprüche wegen Schäden ausnehmen kann, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden und die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Vorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschliessen oder höhere Haftungsbeträge als das Übereinkommen vorsehen (Art.18, Abs.1 Buchstabe b). Diese im Seeschiffahrtsrecht nicht existierende Bestimmung war von mehreren Delegationen beanstandet worden, die in ihr zu Recht eine Bedrohung für die Einheit des Rheinregimes sahen, ist dann aber doch beschlossen worden, um zu vermeiden, dass dadurch ein oder mehrere Staaten an der Unterzeichnung des Strassburger Übereinkommens gehindert werden.

Ausgenommen von der Beschränkung werden wie im Seeschiffahrtsrecht ausserdem Ansprüche aus der Bergung oder Beitragsleistung zur grossen Havarei oder Ansprüche wegen nuklearer Schäden sowie in bestimmten Fällen Ansprüche aus Dienstverträgen der Bediensteten des Schiffseigners oder des Bergers oder Retters.

Grundsatz der Haftungsbeschränkung

Nach dem Strassburger Übereinkommen sind die in Art.1 bezeichneten Personen im Prinzip berechtigt, ihre Haftung für die in Art.2 aufgeführten Ansprüche entsprechend den Haftungshöchstbeträgen der Art. 6 und 7 zu beschränken. Das Übereinkommen regelt keineswegs das Haftungssystem selber oder die rechtlichen Voraussetzungen für die Haftungsbeschränkung. Eine Ausnahme hiervon, die ebenfalls aus dem Seeschiffahrtsrecht übernommen wurde, bildet Art.4, der das vorgenannte Recht auf Haftungsbeschränkung ausschliesst, wenn nachgewiesen ist, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Haftungspflichtigen zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht einen solchen Schaden herbeizuführen, begangen wurde.

Berechnung der Haftungshöchstbeträge

Bei der Berechnung der Haftungshöchstbeträge unterscheiden die Art. 6 und 7 zwischen:

- a) - Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes, die aufgrund eines Beförderungsvertrags für Reisende befördert werden.

Der Haftungsbetrag berechnet sich aus der Multiplikation der Anzahl der Reisen, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, mit dem Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrechte (SZR) des Internationalen Währungsfonds).

Dieser Haftungsbetrag beläuft sich mindestens auf 720 000 Rechnungseinheiten (ca 5.875.200 Mio FF)* und höchstens auf:

- 3 Mio Rechnungseinheiten (ca 24.480.000 FF) für ein Schiff mit einer höchstzulässigen Beförderungszahl von 100 Reisenden.
- 6 Mio Rechnungseinheiten (ca 48.960.000 FF) für ein Schiff mit einer höchstzulässigen Beförderungszahl von 180 Reisenden.
- 12 Mio Rechnungseinheiten (ca 97.920.000 FF) für ein Schiff mit einer zulässigen Beförderungszahl von mehr als 180 Reisenden.

- b) - Ansprüchen, die keine Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden sind

- 1) Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung

Der Haftungsbetrag berechnet sich aus der Multiplikation der Tragfähigkeitstonnen des Guterschiffes oder der Kubikmeter der Wasserverdrängung des Schiffes, des nicht zum Gutertransport bestimmten Schiffes, bei höchstzulässigem Tiefgang mit dem Betrag von 200 (Rechnungseinheiten), vermehrt um 700 Rechnungseinheiten für jedes Kw der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.

Besondere Regeln wurden für die Berechnung der Haftungslimiten für Schub- und Schleppverbände aufgestellt. Zur Haftungsmitte für das Schubboot (700 Rechnungseinheiten für jedes Kw der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen oder des den Verband fortbewegenden Schiffes) werden die Haftungsmitte der Leichter (100 Rechnungseinheiten für jede Tonne Tragfähigkeit) oder der anderen fest gekoppelten Fahrzeuge hinzugerechnet.

Mit der Erhöhung entsprechend der Tragfähigkeit wird dem grösseren Betriebsrisiko von Schub- oder Koppelverbänden Rechnung getragen, der Erhöhungskoeffizient wurde gegenüber einem einzeln fahrenden Motorschiff allerdings halbiert, um eine Benachteiligung dieser Betriebsform zu vermeiden.

Das Strassburger Übereinkommen beabsichtigt keineswegs, das Verhältnis zwischen Schubboot und Leichtern, die den Schubverband bilden, zu regeln. Nur, bei Haftung des Schubboots und der Leichter für auf demselben Ereignis entstandene Schaden dürfen die kumulativen Haftungsmitte die für sämtliche Einheiten errechnete Limite nicht überschreiten.

* Der Wert des SZR betrug am 25. Oktober 1988 in franz. Währung ca 8,16 FF.

Bei der Berechnung der Haftungslimiten wurde jeweils der Durchschnittswert einer Einheit mittleren Alters der Rheinflotte zugrundegelegt. Die Haftungsmitte für schwimmende und bewegliche Anlagen oder Geräte schliesslich wird durch deren Wert im Zeitpunkt des Ereignisses bestimmt.

2) Sonstige Ansprüche

Für diese Ansprüche beträgt die Haftungsmitte die Hälfte der Beträge, die für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung errechnet werden.

Zu erwähnen ist, dass Sachfonds zur Befriedigung nicht befriedigter Restansprüche gegen Personalfonds herangezogen werden können.

Die Regeln für die Errichtung der Fonds und ihrer Verteilung sind ebenfalls aus dem Londoner Übereinkommen übernommen worden, ebenso die Möglichkeit, auch ohne Errichtung eines Haftungsfonds die Haftungsbeschränkung geltend zu machen.

Wird ein Fonds errichtet (durch Hinterlegung des Betrags oder Leistung einer Garantie), so dient ausschliesslich dieser Fonds, ohne das sonstige Vermögen des Schuldners, zur Befriedigung der Gläubiger, und verfügte Beschlagnahmen oder bereits geleistete Sicherheiten des Schuldners sind in allen Vertragsstaaten freizugeben (Art 13). Die Entschädigung wird so in Höhe der errichteten Fonds gewährleistet. Dafür kann dann aber der haftpflichtige Schiffseigner oder Berger oder Retter in keinem Staat gerichtlich verfolgt oder mit Arrest belegt werden, noch sein sonstiges Vermögen Gegenstand einer Klage sein.

Ein Verfahren für die Revision der Haftungshöchstbeträge oder die Änderung der verwendeten Rechnungseinheit ist ebenfalls vorgesehen worden (Art.20).