



Ref.: CC/CP (12) 09

Diplomatische Konferenz der ZKR beschließt Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Am 27. September 2012 hat eine von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) einberufene Diplomatische Konferenz zur Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) beschlossen.

Ziel dieser Änderungen ist, mehr Rechtssicherheit im internationalen Schiffsverkehr zu schaffen und zugleich zu gewährleisten, dass Geschädigte ausreichenden Ersatz erhalten.

Durch das CLNI 2012 werden:

- **der Anwendungsbereich der heute im Wesentlichen nur für Schiffsverkehre auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen geltenden Haftungsbeschränkungsregelungen auf Schiffsverkehre auf anderen großen Wasserstraßen, darunter insbesondere Donau, Elbe, Oder und Save, erstreckt**
- **die Haftungshöchstbeträge angehoben und damit insbesondere in der Personenschifffahrt der Schutz von Reisenden verstärkt.**

Zum Hintergrund

Die Diplomatische Konferenz fand auf Initiative der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) statt. An der Konferenz nahmen 13 Vertreter europäischer Staaten teil. Hierzu zählten neben den Rhein- und Moseluferstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Schweiz) auch Bulgarien, Österreich, Polen, Serbien und die Slowakei. Die Tschechische Republik und Ungarn nahmen an den Arbeiten als Beobachter teil, ebenso zahlreiche nichtstaatliche Verbände, die die Interessen der Binnenschifffahrt aus Sicht der Sozialpartner (ETF, EBU), der Versicherungswirtschaft (IVR) und des Handels (UECC) vertraten. Den Vorsitz der Konferenz führte Frau Dr. Beate Czerwenka (Deutschland).

Das Straßburger Übereinkommen von 2012

Das Straßburger Übereinkommen über die Haftung der Beschränkung in der Binnenschifffahrt (CLNI) wurde nach dem Vorbild des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC) erarbeitet und ermöglicht es Schiffseigentümern sowie Bergern oder Rettern, ihre Haftung durch Errichtung eines Fonds zu beschränken. Die Höhe des Fonds bemisst sich nach den Vorschriften des CLNI. Der im Fonds hinterlegte Betrag stellt die Obergrenze für die vom Eigentümer zu fordernde Entschädigung für Schäden aus einem Schifffahrtsunfall dar, sofern die betreffenden Schäden nicht durch persönliches Verschulden des Eigentümers entstanden sind. Der hinterlegte Betrag ist hoch angesetzt und beschränkt die vom Eigentümer zu leistende Entschädigung nur bei sehr großen Schäden. Dieser Mechanismus erlaubt zudem eine bessere Einschätzung des Haftungsumfangs und hilft dem Versicherungsmarkt, der Binnenschifffahrt bedarfs- und risikogerechte Produkte anzubieten, ohne die Unternehmen übermäßig zu belasten.

Das ursprüngliche CLNI wurde 1988 verabschiedet und trat 1997 in Kraft. Es wurde damals nur für die Rhein- und Moselufestaaten konzipiert, die über ähnliche Rechtstraditionen verfügen. Im Jahr 2007 beschlossen die Unterzeichnerstaaten des CLNI, eine Revision des Übereinkommens einzuleiten, um es für andere Staaten zugänglich zu machen und die vor zwanzig Jahren festgelegten Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren.

1. Ein Instrument, das allen interessierten Staaten offen steht

Das CLNI steht nunmehr jedem interessierten Staat offen. Es soll also nicht mehr nur auf dem Rhein und der Mosel, sondern auf allen großen europäischen Wasserstraßen gelten, darunter insbesondere Donau, Elbe, Oder und Save. Lediglich Wasserstraßen, die keine Bedeutung für den internationalen Verkehr haben, können von den Vertragsstaaten vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden.

2. Deutliche Anhebung der Haftungsbeträge

Ein zweiter wichtiger Verhandlungsgegenstand war die Anhebung der Haftungshöchstbeträge unter Berücksichtigung der Inflation und der Entwicklung der Beträge in der Seeschifffahrt. Im Ergebnis wurden die im Übereinkommen vorgesehenen Gesamthaftungsbeträge deutlich nach oben revidiert. So wurden die allgemeinen Höchstbeträge verdoppelt und dürfen bei Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung 400 000 SZR und bei allen anderen Ansprüchen 200 000 SZR nicht unterschreiten.

Das neue Übereinkommen legt außerdem eine besondere Beschränkung für die Entschädigung für Schäden fest, die aus der Beförderung gefährlicher Güter resultieren. Diese Beschränkung entspricht dem Doppelten der allgemeinen Höchstgrenzen, wobei für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung und den anderen Ansprüchen eine einheitliche Untergrenze von 10 Millionen SZR gilt. Der Entschädigungsfonds für Personenschäden beläuft sich auf 100 000 SZR, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf; ist die Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, nicht vorgeschrieben, so bestimmt sich die Haftungsbeschränkung nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses tatsächlich befördert hat. Dieser Betrag darf in keinem Fall 200 000 SZR unterschreiten. Das Sonderziehungsrecht (SZR) ist eine vom Internationalen Währungsfonds eingeführte Rechnungseinheit, deren tagesaktueller Wert in Euro auf der Website des IWF abgerufen werden kann: <http://www.imf.org>.

Das Übereinkommen wird beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt und liegt vom 27. September 2012 bis 26. September 2014 für alle Staaten am Sitz der ZKR zur Unterzeichnung auf. Drei Staaten, Belgien, Frankreich und Luxemburg haben das Übereinkommen bereits während der Diplomatischen Konferenz unterzeichnet.

Die Annahme des Übereinkommens von 2012 ist für alle, die sich in den letzten fünf Jahren für dieses Vorhaben eingesetzt haben, eine große Freude und Genugtuung. Die ZKR ist über das Engagement der Konferenzteilnehmer sehr erfreut; der gegenseitige Meinungs- und Erfahrungsaustausch war für die Arbeiten eine große Bereicherung. Zum Verwahrer des CLNI 2012 wurde erneut der Generalsekretär der ZKR ernannt. Sein Inkrafttreten hängt nun von der Ratifikation durch mindestens vier Staaten und dem Außerkrafttreten des Straßburger Übereinkommens von 1988 ab.

Über die ZKR (www.ccr-zkr.org)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist eine internationale Organisation, die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit sowie Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR, die eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung verfolgt. Diese gelten heute für einen großen Teil der europäischen Wasserstraßen.

Kontakt

Sekretariat der ZKR

Cécile Tournaye, Rechtsberaterin

Tel.: +33 (0)3 88 52 52 74 / C.Tournaye@ccr-zkr.org