

SCHLUSSAKTE

der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

1. Die Diplomatische Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) hat vom 25. bis 27. September 2012 unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am Sitz der ZKR in Straßburg stattgefunden.
2. Folgende Staaten waren auf der Konferenz durch Bevollmächtigte vertreten:
 - Bundesrepublik Deutschland
 - Republik Österreich
 - Königreich Belgien
 - Republik Bulgarien
 - Französische Republik
 - Großherzogtum Luxemburg
 - Königreich der Niederlande
 - Republik Polen
 - Republik Serbien
 - Slowakische Republik
 - Schweizerische Eidgenossenschaft
3. Folgende Staaten haben an der Konferenz als Beobachter teilgenommen:
 - Tschechische Republik
 - Ungarn
4. Folgende nichtstaatliche Organisationen haben als Beobachter an der Konferenz teilgenommen:
 - Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)
 - Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU)
 - IVR
 - Union europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC)
 - Europäische Schifferorganisation (ESO)
5. Die Konferenz hat Frau Dr. Beate Czerwenka (Deutschland) zur Vorsitzenden und Frau Alicja Nowak (Polen) und Herrn Dominique Bellenger (Frankreich) zu den Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.
6. Der Generalsekretär der ZKR hat gemäß der Geschäftsordnung der Konferenz die Vollmachten der Vertreter der in Absatz 2 genannten Staaten geprüft und der Konferenz Bericht erstattet. In dem Bericht wird festgestellt, dass die vorgelegten Vollmachten ordnungsgemäß sind.
7. Die Konferenz hat Herrn Henricus van der Werf, Generalsekretär der ZKR, zur Wahrnehmung der Aufgaben des Generalsekretärs der Konferenz und Frau Cécile Tournaye, Rechtsberaterin der ZKR, zur Exekutivsekretärin bestimmt.

8. Die Konferenz hat die von der Exekutivsekretärin vorgeschlagene Tagesordnung genehmigt (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. Die Konferenz hat die von der Exekutivsekretärin vorgeschlagene Geschäftsordnung genehmigt (CLNI/CONF (12) 7).
10. Die Konferenz hat einen Redaktionsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Dr. René Lefeber (Niederlande) eingesetzt.
11. Die Konferenz hat bei ihren Beratungen den Textentwurf für das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) zugrunde gelegt, der von der seitens der ZKR eingesetzten Expertengruppe erarbeitet wurde (CLNI/CONF (12) 1).
12. Im Anschluss an ihre Beratungen hat die Konferenz das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) in Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch einstimmig angenommen.
13. Die Konferenz hat die beigefügte Erklärung zum Außerkrafttreten des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) zur Kenntnis genommen.
14. Der Generalsekretär der ZKR übermittelt allen zur Konferenz eingeladenen Regierungen und zwischenstaatlichen Organisationen beglaubigte Abschriften dieser Schlussakte.
15. Das Übereinkommen wird am Sitz der ZKR in Straßburg hinterlegt.
16. Das Übereinkommen liegt vom 27. September 2012 bis 26. September 2014 für alle Staaten am Sitz des Depositars zur Unterzeichnung auf.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten diese Schlussakte unterzeichnet.

Geschehen zu Straßburg am siebenundzwanzigsten September zweitausendzwoölf in einer Urschrift in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache, die beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt wird.

ERKLÄRUNG

ZUM AUSSERKRAFTTRETEN DES STRASSBURGER ÜBEREINKOMMENS VON 1988 ÜBER DIE BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

(CLNI)

Die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreichs der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

anlässlich der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) in Straßburg vom 25. bis 27. September 2012,

erklären, dass das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 4. November 1988 an dem Tag außer Kraft tritt, an dem die Kündigung des Übereinkommens durch drei der oben genannten Staaten wirksam wird.

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

(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.

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, Schleusen, 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.

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 drohte;
- 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;
- 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.

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.

Artikel 5

Gegenansprüche

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.

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 Schiffen mit eigener Antriebskraft um 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
 - 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;
 - iii) für ein Schub- oder Schleppboot 1 400 Rechnungseinheiten je kW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;
 - 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;
 - 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;
 - 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;
- b) für alle übrigen Ansprüche die Hälfte des nach Buchstabe a errechneten Haftungshöchstbetrags;

- 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;
- d) in keinem Fall dürfen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod 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.

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 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.

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 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.

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.

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 Verfügung, 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 Betroffenen 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) 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.

Kapitel IV

Anwendungsbereich

Artikel 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, festgefahreneres 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.

(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.

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,
- b) indem er es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder
- c) indem er ihm beitrifft.

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

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 Binnenschifffahrt (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.

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);
- 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 Beträge. 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.

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.

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.

6

