
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CLNI/CONF (12) 6
20. August 2012
Or. en en/fr/de/nl

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

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

Mitteilung der ungarischen Delegation

Ihre Exzellenz,

in der Anlage übersenden wir Ihnen die Bemerkungen Ungarns zum Entwurf für ein revidiertes Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012).

Zum neuen Übereinkommensentwurf (CLNI/EG (12) 8) möchten wir gerne Folgendes anmerken:

1) Allgemeine Bemerkungen

- Der [englische] Text des Übereinkommens enthält den Ausdruck „*limits*“ ebenso wie das Wort „*amount*“. Dies ist verwirrend. Da der Ausdruck „*limits*“ geeigneter erscheint, schlagen wir die durchgängige Verwendung dieses Ausdrucks vor. Gerade aus Sicht des Übereinkommens sollte unbedingt der Ausdruck „*limits*“ verwendet werden. Wir schlagen vor, diesbezüglich die folgenden Artikel zu prüfen: Artikel 6, Artikel 7, Artikel 8, Artikel 9, Artikel 12, Artikel 13, Artikel 18, Artikel 20, Artikel 21, Artikel 22. [In der deutschen Fassung wird „limit“ mit „Höchstbetrag“, „Haftungshöchstbetrag“, „Haftungsbetrag“ und „Betrag“ sowie – in Artikel 21 Absatz 5 – mit „Beitrag“ [sic] wiedergegeben; „amount“ wird mit „Haftungshöchstbetrag“, „Höchstbetrag“ oder „Betrag“ wiedergegeben.]

2) Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

- In der **Präambel** heißt es wie folgt:

„IN DER ÜBERZEUGUNG, dass es sinnvoll ist, ~~das die~~ für die Haftungsbeschränkung geltenden Recht Bestimmungen für sämtliche Binnenwasserstraßen zu vereinheitlichen,“

Der Ausdruck „*Recht*“ sollte durch „*Bestimmungen*“ ersetzt werden, da das Übereinkommen nicht das anzuwendende Recht regelt. Die Formulierung „*Bestimmungen dieses Übereinkommens*“ wird im gesamten Text des Übereinkommens verwendet, so z. B. in Artikel 1.

Wir schlagen vor, **Artikel 2** durch folgenden Absatz zu ergänzen:

3. Die Ansprüche unterliegen den im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens geltenden Höchstbeträgen.

Unserer Meinung nach ist dieser zusätzliche Absatz von großer Bedeutung, da sich die Höchstbeträge in Fällen, in denen sich die Befriedigung eines Anspruchs über einen längeren Zeitraum hinzieht, zwischenzeitlich ändern können.

Wir schlagen vor, den Wortlaut in **Artikel 3 Buchstabe a** wie folgt zu ändern (und Buchstabe a in zwei Punkte zu unterteilen, da sich die beiden Ausnahmen auf zwei unterschiedliche Kategorien von Ansprüchen beziehen):

„a) Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, einschließlich Ansprüchen wegen Bergungsarbeiten an einem Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen drohte;

b) ~~sowie~~ Ansprüche aus Beitragsleistung zur großen Havarei;“

Ferner schlagen wir vor, die Absätze in **Artikel 7** ordentlich zu nummerieren.

Im Hinblick auf **Artikel 12** schlagen wir vor, folgende Aspekte zu klären:

- 1) Wenn der verursachte Schaden den Haftungshöchstbetrag übersteigt, schlagen wir vor, zu klären, ob die Ansprüche anteilig oder in der Reihenfolge ihrer Annahme befriedigt werden sollen.
- 2) Zudem schlagen wir vor, das Verfahren für später geltend gemachte Ansprüche, die noch nicht verjährt sind, zu klären.

Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe a kann wie folgt ergänzt werden:

„a) das Schiff eine Wasserstraße befahren hat, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates liegt, wobei die nach Absatz 3 ausgeschlossenen Wasserstraßen zu berücksichtigen sind,“

Im Übrigen schlagen wir bezüglich **aller Artikel** des Entwurfs vor, die Haftungshöchstgrenzen des bisherigen CLNI-Textes beizubehalten.

Unserer Ansicht nach profitieren von den Haftungshöchstgrenzen nur große Schifffahrtsgesellschaften, nicht aber kleinere Gesellschaften. Gerade kleine Gesellschaften sind auf Binnenwasserstraßen tätig und für den lokalen Verkehr zuständig. Hohe Haftungshöchstgrenzen können das Funktionieren dieser Gesellschaften ernsthaft gefährden. Unserer Meinung nach müssen ihre Interessen gleichermaßen berücksichtigt werden. Wir schlagen ferner vor, in Artikel 7 („Höchstbetrag für Ansprüche von Reisenden“, im neuen CLNI-Entwurf handelt es sich um Artikel 8) die Unterscheidung nach den Fahrgastzahlen der Schiffe durch die entsprechenden Haftungshöchstbeträge (z. B. „für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 100 Personen 3 Millionen Rechnungseinheiten“) beizubehalten. Für unseren Beitritt zum CLNI ist dies eine wichtige Voraussetzung.

Vielen Dank für Ihre freundliche Unterstützung bei dieser Angelegenheit.

Hochachtungsvoll
Dr. Pál Völner Staatsminister für
Infrastruktur