

Haftungsvorschriften für
die Binnenschifffahrt

(Fassung Juni 2008)

HAFTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Fassung Juni 2008

Herausgeber:

IVR Rotterdam
Vasteland 12^E
3011 BL Rotterdam

ISBN 978-90-70309-43-5

ALLE RECHTE VORBEHALTEN

Jede Wiedergabe, sowohl phototechnisch als auch im Auszug nur mit der Genehmigung des Herausgebers gestattet.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Weder die IVR, noch die Verfasser der nationalen Beiträge können für die Vollständigkeit und Richtigkeit des Inhalts der Berichte garantieren. Jegliche Haftung in diesem Zusammenhang wird ausgeschlossen. Die Übersicht soll die Arbeit der Praktiker erleichtern, kann aber die Nachprüfung anhand der nationalen Gesetzgebung im Einzelfall nicht ersetzen.

VORWORT

Die neue Ausgabe der „Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt“ ist eine unter Auspizien der Juristischen Kommission der IVR und des Rechtsausschusses des VBW zustande gekommene Überarbeitung der bestehenden Übersicht, deren letzte Veröffentlichung aus dem Jahr 2000 datierte.

Die Überarbeitung erfolgte anhand der bestehenden Gliederung. Neu hinzugefügt wurde eine Übersicht der geltenden Vorschriften des Internationalen Privatrechts, Bestimmungen bezüglich der Gerichtsbarkeit und der Zuständigkeiten, sowie ein Zusatzparagraph über Pflichtversicherung und Direktanspruch.

Seit der letzten Veröffentlichung ist das Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) zustande gekommen. Das Übereinkommen ist am 1. April 2005 in Kraft getreten. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Übersicht wurde das Übereinkommen mittlerweile von zwölf Staaten ratifiziert (Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Kroatien, Niederlande, Rumänien, Schweiz, Slowakei, Russische Föderation, Tschechische Republik und Ungarn).

Das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) war bereits am 1. September 1997 in Kraft getreten.

In dieser Ausgabe der „Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt“ wird den beiden Übereinkommen ein einleitender Teil mit Einführungen in deutscher und englischer Sprache gewidmet. Die Texte der Übereinkommen sind in einem Annex in den offiziellen Sprachen aufgenommen.

Die jeweiligen Landesbeiträge sind entweder in deutscher oder englischer Sprache aufgenommen. Die Beiträge der Niederlande und Belgiens sind auch in niederländischer Originalsprache aufgenommen.

Dank der Unterstützung der Autoren der nationalen Beiträge, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bei der Übersetzung der einleitenden Beiträge in die englische Sprache, kann der Binnenschifffahrtspraxis eine aktualisierte Übersicht angeboten werden.

Die „Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt“ sollen die Arbeit der Praktiker erleichtern, können jedoch die Nachprüfung anhand der nationalen Gesetzgebung im Einzelfall nicht ersetzen.

Theresia Hacksteiner
Generalsekretärin IVR

Juni 2008

ÜBERSICHT DER HAFTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Diese Übersicht wurde im Rahmen des Rechtsausschusses der IVR und des VBW erstellt.

Verfasser der einleitenden und der nationalen Beiträge:

- I. **Einleitung CMNI**
Dr. Werner Korioth
- II. **Einleitung CLNI**
Cécile Tournaye
- III. **Schweiz**
Dr. Thomas Burckhardt
- IV. **Frankreich**
Christian Hübner
- V. **Bundesrepublik Deutschland**
Dr. Hans C. Schüler
- VI. **Niederlande**
Mr. Pieter Blussé van Oud Alblas
Redigiert von mr. Theresia K. Hacksteiner, mr. Frans de Vries Lentsch
- VII. **Belgien**
Paul Buyl lic.jur., mr. Marc de Groof
Redigiert von Marc de Decker
- VIII. **Luxemburg**
C. Mathias
Redigiert von Max Nilles
- IX. **Republik Österreich**
Dr. Peter Csoklich
- X. **Ungarn**
Dr. Zsolt Kovacs
- XI. **Rümanien**
Serban Cucu
- XII. **Polen**
Maciej Grudziński, Andrzej Hebel

INHALT

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	8
GLIEDERUNG UND UNTERGLIEDERUNG	10
EINLEITUNG CMNI	
- Deutsche Version	11
- English version	31
EINLEITUNG CLNI	
- Deutsche Version	51
- English version	57
I BELGIEN	61
II BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND	77
III FRANKREICH	
- Deutsche Version	91
- English version	97
IV HUNGARY (English)	103
V LUXEMBURG (Deutsch/Français)	113
VI NIEDERLANDE (Nederlands/Deutsch)	125
VII POLAND (English)	147
VIII REPUBLIK ÖSTERREICH (Deutsch)	159
IX ROMANIA (English)	171
X SCHWEIZ (Deutsch)	177
ANNEX A – CMNI Text	
- English	195
- Deutsch	221
- Français	247
- Nederlands	273
ANNEX B – CLNI Text	
- Français/Deutsch/Nederlands	301

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS:

ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AS	Amtliche Sammlung des Bundesrechts
Athener Übereinkommen	Internationales Übereinkommen über die Haftung bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BinSchG	Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt
BinnSchG	Siehe BinSchG
Bratislavaer-Abkommen	Abkommen über Allgemeine Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr auf der Donau vom 26. September 1955
BSG	Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt
BSV	Binnenschifffahrtsverordnung
BW	Burgerlijk Wetboek
CC	Code Civil
CIM	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14.10.1890
CLC	Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29.11.1969
CLNI	Strassburg Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt vom 4.11.1998
CMNI	Internationales Übereinkommen über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vom 22.6.2001
CMR	Internationales Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19.5.1956
dRGBI	deutsches Reichsgesetzblatt
EEX-Vo	Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EVO/EVÜ	Übereinkommen vom 19.6.1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht
Genfer Übereinkommen	Übereinkommen vom 15.3.1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hague-Rules	Übereinkommen vom 25.8.1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente
Hague-Visby-Rules	Übereinkommen vom 25.8.1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente und der dazugehörigen Protokolle vom 23.2.1968 und 21.12.1979

HGB	Handelsgesetzbuch
IEP	Inspection for Environmental Protection
INA	Inland Navigation Agency
IPR/IPL	Internationales Privatrecht/International Private Law
IPRG	Gesetz über das Internationale Privatrecht
IVTB	Internationale Verlade- und Transportbedingungen
LLMC	Internationales Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen 1976 (Londoner Übereinkommen)
Mannheimer Akte	Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868
MC	Polish Maritime Code
MÜ	Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Regeln für die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999 (Montrealer Übereinkommen)
OR	Obligationenrecht
Par./par.	Paragraph
Römer Übereinkommen	Siehe EVO/EVÜ
Rv	Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering
SchiffG	Schiffahrtsgesetz
SchRV	Schiffsregisterverordnung vom 16. Juni 1986
SDR	Special Drawing Right, siehe SZR
Sr	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SSG	Seeschiffahrtsgesetz
SSV	Seeschiffahrtsverordnung
Stb.	Staatsblad
SZR	Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds
Übereinkommen 1960	Siehe Genfer Übereinkommen
UGB	Unernehmensgesetzbuch
WaStrG	Bunderswasserstrassengesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts
WOCD	Wet Conflictenrecht Onrechtmatige Daad
WRG	Wasserrechtsgesetz 1959
WvK	Wetboek van Koophandel
W.R.B.	Wet op de Rivierbevrachting
Z	Ziffer
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
ZPO	Zivilprozessordnung

GLIEDERUNG

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG
2. HAFTUNG AUS VERTRAG
3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN
4. HAFTUNG FÜR SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG

UNTERGLIEDERUNG

1. IPR
2. HAFTUNGSGRUNDLAGE
3. HAFTUNGSREGELUNG
4. HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE
5. HAFTUNGSUMFANG
6. BEWEISLAST
7. VERJÄHRUNG
8. GERICHTSBARKEIT / SONDERGERICHTE
9. PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Einleitung CMNI

Dr. Werner Koriath

Deutsche Version

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI = Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure)

Die neue Rechtslage durch das CMNI unter besonderer Berücksichtigung der Haftung des Frachtführers

Dr. Werner Koriath, Rechtsanwalt

Einleitung

Das CMNI hat eine längere Vorgeschichte. Den ersten Versuch eines internationalen Übereinkommens für eine Vereinheitlichung des Frachtrechts im grenzüberschreitenden Binnenschiffahrtsverkehr unternahm das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit). Dem vorgelegten und von der UN-ECE überarbeiteten Entwurf über den Beförderungsvertrag der Binnenschifffahrt vom 06.02.1959 war jedoch wegen divergierender Interessen kein Erfolg beschieden. Reaktivierungsversuche in den folgenden Jahrzehnten scheiterten ebenfalls.

In der Erkenntnis, dass durch die Vereinheitlichung eines europäischen Wirtschaftsraums und durch neue schiffbare Verbindungen (Main-Donau-Kanal) eine Rechtsvereinheitlichung für das Binnenschiffahrtsrecht dringend erforderlich ist, zumal das Eisenbahnfrachtrecht, das Recht der Güterbeförderung auf der Straße, das Seefrachtrecht und das Luftfrachtrecht seit Jahrzehnten in allen wesentlichen Belangen vereinheitlicht worden war, hat der Fachausschuss für Binnenschiffahrtsrecht des Vereins für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. - jetzt Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. - im Jahre 1993 den Entwurf eines Übereinkommens über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) unterbreitet. In der Einführung zu dem Entwurf wird die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass die internationalen und supranationalen Organisationen und Staaten befürwortend die erforderlichen Schritte unternehmen, damit ein Übereinkommen möglichst bald unterzeichnet werden und in Kraft treten kann. Neben der erstrebten Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts sollte der Entwurf dazu dienen, jenen Staaten, die noch vor Inkrafttreten einer Konvention ihr eigenes Recht modernisieren wollen, Anhaltspunkte und Grundlagen zu geben, um einer weiteren Rechtszersplitterung vorzubeugen.

Was die rechtliche Konzeption anbelangt, so ist der Übereinkommensentwurf davon ausgegangen, dass sich das Binnenschiffahrtsrecht weitgehend an das Seerecht anlehnen und von diesem Grundsatz nur dort abgewichen werden sollte, wo die besonderen Verhältnisse der Binnenschifffahrt das erfordern.

Der Entwurf des Übereinkommens wurde im Jahr 1993 zur weiteren Beratung an die ZKR weitergeleitet. Im Jahr 1996 führte dies zur gemeinsamen Einsetzung einer Regierungssachverständigengruppe durch ZKR, Donaukommission sowie UN-ECE. Die Beratungen wurden im Jahre 1999 abgeschlossen mit der Empfehlung, eine diplomatische Konferenz einzuberufen. Diese Konferenz, die in Budapest in der Zeit vom 25.09. bis 03.10.2000 stattfand, endete mit der einstimmigen Verabschiedung des CMNI. Es wurde von Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, den Niederlanden, Portugal, der Schweiz, der Slowakei, Tschechien und Ungarn innerhalb der Zeichnungsfrist von einem Jahr gezeichnet. Es ist am

Einleitung CMNI

01.04.2005 gemäß Artikel 34 Abs. 1 völkerrechtlich in Kraft getreten, nachdem es von Kroatien, Luxemburg, Rumänien, der Schweiz und Ungarn ratifiziert worden war. Danach haben Bulgarien, die Niederlande, Tschechien, die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich ebenfalls das Übereinkommen ratifiziert.

Das CMNI hat die Erwartungen, die in dem Entwurf des Fachausschusses des VBW geäußert wurden, weitgehend erfüllt. Zwar hat sich das Übereinkommen nicht so weitgehend an das Seerecht angelehnt, wie es gewünscht wurde, doch sind starke seerechtliche Elemente unverkennbar. Das Ziel, für grenzüberschreitende Gütertransporte auf Binnenwasserstraßen Rechtssicherheit und Rechtsklarheit zu schaffen, wurde jedenfalls erreicht.

Grundkonzeption des Übereinkommens

Das Übereinkommen enthält 10 Kapitel und 38 Artikel. Es regelt sowohl materiell-rechtliche Fragen des Frachtgeschäfts als auch kollisionsrechtliche und völkerrechtliche Fragen.

Die materiell-rechtlichen Fragen werden in den Kapiteln 1-7 geregelt, während die Kapitel 8-10 teilweise kollisionsrechtliche und völkerrechtliche Bestimmungen enthalten.

Das Übereinkommen wird inhaltlich von Regelungen nationaler Rechte und von bereits bestehenden internationalen Übereinkommen, und zwar für die Straßen-, Schienen-, Luft- und Seebeförderungen bestimmt: Haager Regeln (HR), Visby-Regeln (VR), Hamburg-Regeln (HHR), CMR, CIM und Montrealer Übereinkommen (MÜ).

Die einzelnen Vorschriften

Kapitel I - Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 - Begriffsbestimmungen

In Artikel 1 finden sich Definitionen der im Übereinkommen verwendeten Begriffe.

Besonderheiten zu den geltenden nationalen Rechten ergeben sich nicht in Bezug auf die Begriffe Frachtvertrag, Frachtführer, Absender oder Empfänger.

Artikel 1 Nr. 3 spricht vom „ausführenden Frachtführer“. Ausführender Frachtführer ist jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat. Näheres hierzu bei der Erörterung zu Kapitel V, Artikel 4.

In Nr. 6 wird der Begriff der Frachturkunde genannt. Frachturkunde ist jede Urkunde, welche den Inhalt des Frachtvertrages und die Übernahme der Güter bestätigt. Dies kann ein Frachtbrief oder ein Konnossement sein. Der Ladeschein, der dem seerechtlichen Begriff des Konnossements entspricht, wird nicht mehr erwähnt.

Nr. 7 stellt klar, dass Schlepp- oder Schubverträge keine Frachtverträge im Sinne des CMNI sind.

Einleitung CMNI

Das Übereinkommen erstreckt sich nicht auf Gepäck und Fahrzeuge von beförderten Personen. Dagegen umfasst der Begriff Güter auch die Beförderungsgeräte (insbesondere Container) oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden.

Nr. 8 definiert den Begriff der Schriftlichkeit. Er ist weiter als sonst üblich und erfasst insbesondere eine nicht verkörperte Erklärung, sofern sie, etwa weil datentechnisch gespeichert, für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann.

Nr. 9 stellt klar, dass es sich bei den kollisionsrechtlichen Verweisungsvorschriften des CMNI um Sachnormverweisungen handelt. Rück- und Weiterverweisungen sind damit ausgeschlossen.

Artikel 2 - Anwendungsbereich

Artikel 2 regelt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Grundvoraussetzung für die Anwendung des Übereinkommens ist das Vorliegen eines Frachtvertrages über eine internationale Beförderung. Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort müssen in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei des Übereinkommens ist. Durch das Erwähnen von Übernahmeort und Ablieferungsort soll klargestellt werden, dass als Hafen auch ein Liegeplatz oder eine Verladestelle in Betracht kommt, die mangels entsprechender Infrastruktur nicht als Hafen im eigentlichen Sinne zu bezeichnen ist (Abs. 1).

Fällt ein Beförderungsvertrag unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens, kommt es auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff nicht an (Abs. 3). Abs. 2 hat den Streit beendet, wann Seerecht oder Binnenschifffahrtsrecht zur Anwendung kommt. Seerecht gilt nur dann, wenn die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässer zurückgelegte Strecke die größere ist. Die Auffassung, dass es nicht auf die Länge der zurückzulegenden Strecke ankommt, sondern auf den Charakter der Reise, wobei als Kriterium hierfür die Überwindung der Seegefahren herangezogen wurde, ist nunmehr überholt.

Kapitel II - Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

Artikel 3 - Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

Neben der selbstverständlichen Verpflichtung des Frachtführers, das Gut zu befördern und es in demselben Zustand, in dem er es erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern, wird erwähnt, dass die Güter fristgemäß abzuliefern sind.

In Absatz 2 ist ausgeführt, dass die Güter im Schiff sowohl übernommen als auch abgeliefert werden. Näheres hierzu bei der Erörterung der Obhutshaftung des Frachtführers.

Die Auswahl des Schiffes für den Transport bleibt dem Frachtführer überlassen; es sei denn, die Beförderung würde mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart (Absatz 3, Satz 1). Satz 2 spricht eine Selbstverständlichkeit aus, nämlich die Pflicht, vor und bei Antritt der Reise für ein fah- und ladungstüchtiges Schiff zu sorgen.

Unter welchen Umständen während der Reise ein Umladen möglich ist, bestimmt Absatz 4. Generell besteht ein Recht zum Umladen nur dann, wenn Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages unvorhersehbar waren.

Einleitung CMNI

Absatz 5 modifiziert die Verpflichtung, ein fahrtüchtiges Schiff zu stellen. Der Frachtführer hat sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.

Eine Decksverladung oder die Beförderung in offenen Schiffen ist nur dann erlaubt, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder Gebräuche des betreffenden Handels eine Decksverladung gestatten oder geltende Rechtsvorschriften eine Decksverladung vorschreiben (Absatz 6).

Welche Rechtsfolgen bei einer unerlaubten Decksverladung eintreten, regelt das CMNI im Gegensatz zu den Hamburg-Regeln nicht. Nach den Hamburg-Regeln besteht eine Haftung des Frachtführers für Verlust oder Schäden an dem Gut. Darüber hinaus verliert er das Recht, seine Haftung zu beschränken (Art. 9 Abs. 3 und Abs. 4 HR).

Wegen Fehlens einer ausdrücklichen Regelung ergeben sich die Rechtsfolgen bei einer nicht zulässigen Decksverladung im Geltungsbereich des CMNI nach allgemeinen Grundsätzen. Näheres hierzu bei der Erörterung über die Haftungsregeln.

Artikel 4 - Ausführender Frachtführer

Artikel 4 befasst sich mit dem Begriff des „ausführenden Frachtführers“. Die vorgesehene Regelung geht von dem Idealfall aus, nämlich von einem Absender, dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer als ausführenden Frachtführer. Die Praxis beschränkt sich jedoch nicht auf den Idealfall. Vielfach wird beim Ausführen eines Frachtvertrages nicht nur ein Hauptfrachtführer und der Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer tätig, sondern mehrere Unterfrachtführer. Es besteht eine Kette von Frachtführern, die beim ausführenden Frachtführer endet.

Artikel 4 Nr. 1 stellt vorab klar, dass der Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und dem ausführenden Frachtführer unter das Übereinkommen fällt. In Bezug auf diesen Frachtvertrag - nämlich den Frachtvertrag zwischen dem Hauptfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer - ist der vertragliche Frachtführer als Absender anzusehen und der ausführende Frachtführer ebenfalls als Frachtführer im Sinne des Übereinkommens.

Absatz 2 Satz 1 enthält einen allgemeinen Grundsatz: Der Hauptfrachtführer hat gegenüber dem Absender weiterhin dafür einzustehen, dass die Beförderung vertragsgemäß durchgeführt wird. Für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers haftet er.

Wichtig ist Satz 2 von Absatz 2. Es heißt dort wie folgt:

„Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.“

Dies bedeutet, dass der ausführende Frachtführer zwar nicht in den vom vertraglichen Frachtführer mit dem Absender geschlossenen Vertrag eintritt, gleichwohl aber für ihn im Verhältnis zum Absender oder Empfänger für die Zeit seines Tätigwerdens alle für die Haftung des vertraglichen Beförderers maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens gelten.

Die in Abs. 3 enthaltene Regelung besagt, dass der Frachtführer den Absender in jedem Fall zu unterrichten hat, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt. Ob diese Bestimmung besonders praxisnah ist, kann bezweifelt werden.

Einleitung CMNI

Absatz 4 beinhaltet eine Schutzbestimmung für den ausführenden Frachtführer. Vereinbarungen des Hauptfrachtführers mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die die Haftung erweitert wird, wirken nur dann gegen den ausführenden Frachtführer, wenn er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Andererseits kann der ausführende Frachtführer alle Einwendungen geltend machen, die dem vertraglichen Frachtführer aus dem Frachtvertrag gegen den Absender zustehen. Es besteht einmal eine besondere Ausprägung des Verbotes von Verträgen zu Lasten Dritter und zum anderen eine Ausprägung des Vertrages zugunsten eines Dritten.

Absatz 5 enthält die Regelung, dass Frachtführer und ausführender Frachtführer als Gesamtschuldner haften, wobei Rückgriffsrechte zwischen ihnen durch die Bestimmungen des Artikels 4 nicht berührt werden.

Nach der Erörterung der rechtlich nicht sehr schwierigen Regelungen im Idealfall (nämlich Absender, Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer), ist die Frage zu beantworten, wie diese Regelungen auf den in der Praxis häufigen Fall der Beteiligung einer Kette von Frachtführern übertragen werden können.

Von einem einfachen Beispiel kann ausgegangen werden: Zwischen dem Hauptfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer tritt ein weiterer Frachtführer als erster Unterfrachtführer in die Kette der beteiligten Frachtführer ein.

Verursacht der ausführende Frachtführer einen Schaden, so stellt sich die Frage, ob der Urabsender neben dem Hauptfrachtführer auch den ausführenden Frachtführer, der in keinem Vertragsverhältnis zum Hauptfrachtführer steht, in Anspruch nehmen kann.

Da der ausführende Frachtführer nicht in den Frachtvertrag seines Vertragspartners mit dem Absender oder einem weiteren Frachtführer als Absender eintritt, wird die Rechtskonstruktion gewählt, seine Verantwortlichkeit sei eine Variante des gesetzlichen Schuldbeitritts. Bei dieser Konstruktion kann sich jedoch der Schuldbeitritt streng genommen immer nur auf das Vertragsverhältnis seines Auftraggebers zu seinem Vordermann beziehen, nicht aber auf eine Kette von Frachtverträgen. Dies würde bedeuten, dass der Urabsender keinen unmittelbaren Anspruch gegen den ausführenden Frachtführer erlangt, wenn nicht der Idealfall vorliegt, nämlich ein Hauptfrachtführer und ein Unterfrachtführer als ausführender Frachtführer. Andererseits vermag der ausführende Frachtführer dann nicht die Einwendungen geltend machen, die dem Hauptfrachtführer aus dem Frachtvertrag (mit dem Urabsender) zustehen. Allenfalls könnte argumentiert werden, der ausführende Frachtführer erkläre konkludent seinen Schuldbeitritt für alle ihm vorhergehenden Frachtverträge. Ob ein solches Argument jedoch rechtlich haltbar ist, muss in Frage gestellt werden.

Die Regelung über den ausführenden Frachtführer hat u. a. die Funktion, den geschädigten Urabsender oder Endempfänger vor der Insolvenz des Hauptfrachtführers zu bewahren. Wird die Auffassung vertreten, bei einer Kette von Frachtverträgen könne der Urabsender nicht unmittelbar den ausführenden Frachtführer in Anspruch nehmen, entfällt diese Funktion. Der Urabsender wird sich dann nur mit einer Kette von Abtretungen helfen können.

Die nationale und internationale Rechtsprechung zu diesem Fragenkomplex bleibt abzuwarten.

Artikel 5 - Lieferfrist

Ist die Lieferfrist nicht vereinbart, sind die Güter innerhalb der Frist abzuliefern, die unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Artikel 6 - Pflichten des Absenders

Neben der selbstverständlichen Pflicht des Absenders zur Zahlung der Fracht statuiert Absatz 2 Satz 1 eine Regelung über dessen Pflicht, vor Übergabe der Güter gewisse Mindestangaben über die zu befördernden Güter zu machen, und zwar schriftlich. Wegen des Schutzcharakters dieser Verpflichtung des Absenders für den Frachtführer sollen die erforderlichen Angaben genannt werden:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;

Das Erwähnen des Stauungsfaktors ist ohne Vorbild; für die Praxis jedoch wesentlich, da der benötigte Laderaum exakt kalkuliert werden kann. Wegen Meinungsverschiedenheiten über den Stauungsfaktor ist es häufiger zu gerichtlichen Auseinandersetzungen gekommen.
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter. Diese Angaben sind nicht nur bei der Beförderung gefährlicher Güter von Bedeutung, sondern sie sollen dem Frachtführer Anhaltspunkte darüber liefern, wie die Güter während der Beförderung zu behandeln sind;
- d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlungen der Güter;
- e) weitere für die Aufnahme in die Frachtturkunde erforderlichen Angaben, so z. B. Name des Empfängers und die genaue Löschstelle.

Absatz 3 beinhaltet Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten.

Absatz 4 enthält den Grundsatz, dass der Absender das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen hat. Dieser Grundsatz wird jedoch eingeschränkt durch die Formulierung "vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten". Dadurch soll die bereits in Artikel 3 Absatz 5 enthaltene Pflicht des Frachtführers sichergestellt werden, die Schiffssicherheit durch das Laden nicht zu gefährden.

Artikel 7 - Gefährliche und umweltschädliche Güter

Die in diesem Artikel enthaltenen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter legen dem Absender besondere Informationspflichten hinsichtlich der den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken auf. Ferner wird geregelt, welche Folgen entstehen, falls die Güter nicht weiter befördert, gelöscht oder abgeliefert werden können.

Eine Definition der Begriffe "gefährliche oder umweltschädliche Güter" enthält Artikel 7 nicht. Es sollen jedoch alle Güter erfasst werden, die unter beförderungsspezifischen Gesichtspunkten als gefährlich oder umweltschädlich anzusehen sind. So kann z. B. eine Ladung Düngemittel, die ansonsten harmlos ist, jedoch in Verbindung mit Feuchtigkeit schädlich auf das Schiffskasko einwirken kann, als ein gefährliches Gut qualifiziert werden. Wird der Frachtführer über die Eigenschaften des Gutes unterrichtet, vermag er unter Berücksichtigung der von dem jeweiligen Gut ausgehenden

Einleitung CMNI

Gefahren die Reise entsprechend vorzubereiten. Gleiches gilt für umweltschädliche Güter, die nicht gefährlich zu sein brauchen, gleichwohl aber geeignet sind, die Umwelt zu bedrohen.

Ergeben sich aufgrund des geladenen Gutes Reisehindernisse oder Hindernisse beim Löschen, so hat der Absender die Kosten des Rücktransportes zu tragen. Falls darüber hinaus unmittelbare Gefahren für Menschen, Sachen oder die Umwelt drohen, steht dem Frachtführer, ohne dass er Weisungen des Absenders oder des Empfängers einholen muss, das Recht zu, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder sogar zu vernichten. Die aufgrund der zu treffenden Maßnahmen entstehenden Kosten hat der Absender zu tragen.

Den ihm obliegenden Hinweispflichten kann der Absender nur dann genügen, wenn die Hinweise schriftlich und deutlich erteilt werden.

Nach wohl überwiegender Auffassung sind die Regelungen in Artikel 7 dispositiv. Falls abweichende Vereinbarungen zugunsten des Absenders getroffen werden, entfällt für den Frachtführer der Schutzcharakter mit weitreichenden Folgen. Vor abweichenden Vereinbarungen zugunsten des Absenders kann daher nur gewarnt werden.

Artikel 8 - Haftung des Absenders

Artikel 8 postuliert eine verschuldensunabhängige Haftung für alle Schäden und Aufwendungen, falls der Absender nicht vollständige Angaben über das Ladegut macht, wenn gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht hinreichend gekennzeichnet sind oder die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind. Die Haftung des Absenders ist unbegrenzt.

Artikel 9 - Rücktrittsrecht des Frachtführers

Falls der Absender die ihm auferlegten Pflichten verletzt, kann der Frachtführer vom Vertrag zurücktreten und die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen. Ferner wird ihm ein Wahlrecht dahingehend eingeräumt, entweder ein Drittel der vereinbarten Fracht zu verlangen, oder neben etwa entstandenen Liegegeldern eine Entschädigung für die aufgewendeten Kosten und, falls die Reise bereits angetreten wurde, Distanzfracht.

Artikel 10 - Ablieferung der Güter

Absatz 1 bestimmt, dass der Empfänger, wenn er nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrages für die Fracht und für alle übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für Beiträge im Fall einer großen Havarei haftet. Neben dem Empfänger bleibt der Absender für die Forderungen aus dem Frachtvertrag verpflichtet. Absender und Empfänger haften als Gesamtschuldner.

Ergibt sich die Fracht aus der Frachturkunde nicht oder fehlt die Frachturkunde, so wird die in dem Frachtvertrag vereinbarte Fracht geschuldet, allerdings nur soweit diese marktüblich ist.

Was als Ablieferung zu verstehen ist, bestimmt Absatz 2. Es handelt sich um das Bereitstellen der Güter gemäß den Bedingungen des Frachtvertrages oder den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen. Normalerweise ist mit der Vorlage des Schiffes und dem Aufdecken der Luken der Tatbestand der Ablieferung erfüllt. Das schließt allerdings weitere mitwirkende Handlungen der Schiffsbesatzung nicht aus, z. B. Verholen des Schiffes. Übernimmt der Frachtführer ausnahmsweise das Entladen, ist der Tatbestand der Ablieferung regelmäßig erst mit dem Anlandsetzen der Güter erfüllt.

Kapitel III - Frachturkunden

Die **Artikel 11 bis Artikel 13** von Kapitel III enthalten Regelungen über die Frachturkunden.

Gemäß Artikel 11 Abs. 1 hat der Frachtführer für jede Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen. Neben dem Frachtbrief und dem Konnossement kommt jede andere im Handel gebräuchliche Urkunde als Frachturkunde in Betracht, soweit durch diese Urkunde ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen werden kann. Ein Konnossement hat der Frachtführer allerdings nur dann auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor dem Verladen der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist.

Im Hinblick darauf, dass jeder Unterfrachtführer Frachtführer ist, könnte die Auffassung vertreten werden, dass auch die Unterfrachtführer Frachturkunden auszustellen haben. Eine solche Regelung wäre weder wünschenswert noch praxisgerecht. Das Recht und die Pflicht hinsichtlich des Ausstellens von Frachturkunden kann sich somit nur auf das Rechtsverhältnis zwischen dem Urabsender und dem Hauptfrachtführer beziehen. Der Urabsender kann somit nicht von dem ausführenden Frachtführer verlangen, dass dieser für ihn eine Frachturkunde ausstellt. Dies gilt insbesondere für das Ausstellen eines Konnossements. Nur der Hauptfrachtführer kann verpflichtet werden, das Konnossement auszustellen. Eine Mehrzahl ausgestellter Konnossemente würde diese Frachturkunde als Wertpapier völlig entwerten.

Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen (Abs. 2). Wird verlangt, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet, wird dieses Recht ebenfalls nur der Hauptfrachtführer ausüben können, der in einem Vertragsverhältnis zum Absender steht.

Die Form der Unterzeichnung ist weitgehend freigestellt. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden; es sei denn, dies sei nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, verboten.

Absatz 4 von Artikel 11 stellt klar, dass das Konnossement allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend ist. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend. Es können sich somit unterschiedliche Bedingungen zwischen Frachtvertrag und den Bedingungen des Konnossements ergeben.

Welche Angaben eine Frachturkunde enthalten soll, wird in Absatz 5 aufgezählt. Erwähnenswert ist, dass dann, wenn die Güter noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind, ein entsprechender Vermerk in die Frachturkunde aufzunehmen ist. Ferner ist ein Vermerk dann aufzunehmen, wenn die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen.

Der Frachtführer hat zwar eine Frachturkunde auszustellen. Er ist also dazu verpflichtet. Absatz 5 von Artikel 11 besagt jedoch, dass das Fehlen einer Frachturkunde oder deren Unvollständigkeit nicht die Gültigkeit des Frachtvertrages selbst berührt. Der CMNI-Frachtvertrag ist somit kein Realvertrag, der mit dem Ausstellen einer Frachturkunde zustandekommt, sondern ist und bleibt Konsensualvertrag.

Einleitung CMNI

Die Frachturkunde dient Beweis Zwecken. Bis zum Beweis des Gegenteils dient sie als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme der Güter so „wie sie in der Urkunde beschrieben werden“ durch den Frachtführer (Art. 11 Abs. 3).

Artikel 12 Abs. 1 beschäftigt sich mit Vorbehalten in den Frachturen. Da eine Frachturkunde ohne Vorbehalt die Vermutung begründet, dass die Güter im äußerlich guten Zustand waren, ist bei der Übernahme der Güter sorgfältig darauf zu achten, ob nicht Vorbehalte angebracht sind. Die Vorbehalte beziehen sich auf Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, auf Merkzeichen und insbesondere auf den äußeren Zustand der Güter.

Eine pauschale Unbekannt-Klausel reicht nicht aus, um die Vermutung des Empfangs der Güter im äußerlich gutem Zustand auszuräumen. Kurze Hinweise darauf, warum ein Vorbehalt in die Frachturkunde aufgenommen wird, sind erforderlich, so z. B. der Vermerk darauf, dass eine Kontrolle der Zahl der Güter deshalb nicht möglich war, weil mit zwei Gängen geladen wurde.

Eines Vorbehalts bedarf es nicht, wenn die Güter in einem vom Absender versiegelten Container oder Laderaum befördert werden. Vielmehr begründet Absatz 3 von Artikel 12 für diesen Fall die Vermutung, dass die Güter schon vor deren Übernahme zur Beförderung beschädigt wurden oder verloren gegangen sind. Wichtig ist allerdings, dass weder das Siegel noch der Container während der Reise beschädigt wurden.

Artikel 13 regelt die Rechtsnatur und die Wirkung des Konnossements. Das Konnossement ist Wertpapier. Es kann als Rekta-Konnossement - also auf den Empfänger lauten -, an Order gestellt werden oder auf den Inhaber lauten.

Wer aufgrund des Konnossements die Ablieferung verlangen kann, bestimmt Absatz 2. Falls mehrere Personen über eine Originalausfertigung des Konnossements verfügen und zum Empfang des Gutes legitimiert sind, muss der Frachtführer demjenigen das Gut abliefern, der als erster die Ausfertigung des Konnossements vorweist. Wichtig ist jedoch, dass sich der Frachtführer die Ausfertigung des Konnossements zurückgeben lassen muss.

Das Konnossement ist Traditionspapier. Das bedeutet, dass der legitimierte Inhaber mit dieser Urkunde bereits während des Transports über die Güter verfügen kann. Die Übergabe der Urkunde hat für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselbe Wirkung wie die Übergabe der Güter selbst. Der Konnossementsinhaber kann also die Güter während des Transports übereignen, ohne dass der tatsächliche oder mittelbare Besitz an den Gütern erlangt wird.

Wird das Konnossement einem gutgläubigen Dritten übertragen, der im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so begründet das Konnossement einen unwiderleglichen Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages, für den äußerlichen guten Zustand der Güter sowie für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der zur Beförderung übernommenen Güter. Gerade wegen des unwiderleglichen Beweises ist es bei einem Konnossement besonders wichtig, berechnigte Vorbehalte in das Konnossement aufzunehmen.

Kapitel IV - Verfügungsrecht

Kapitel IV befasst sich in den Artikeln 14 und 15 mit dem Verfügungsrecht über das Ladungsgut.

Artikel 14 bestimmt, dass grundsätzlich der Absender berechnigt ist, über die Güter zu verfügen. Dieses Verfügungsrecht erlischt, wenn das Original eines Frachtbriefs dem Empfänger übergeben

Einleitung CMNI

worden ist oder der Absender alle Original-Ausfertigungen eines Konnossements einer anderen Person übergeben hat. Wurde ein Konnossement ausgestellt, so sind von dem Verfügenden sämtliche Original-Ausfertigungen des Konnossements vorzulegen.

Artikel 15 regelt die Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts und entsprechend der Regelung in Art. 12 Abs. 5 Buchstabe a, Halbsatz 2 CMR den Anspruch des Frachtführers auf Aufwendungs- und Schadensersatz für den Fall, dass er eine ihm erteilte Weisung ausgeführt hat.

Kapitel V - Haftung des Frachtführers

Herz- und Kernstück jeder frachtrechtlichen Konzeption sind die Bestimmungen über die Haftung des Frachtführers. Die Regelungen hierfür finden sich in den Artikeln 16 bis 22.

Das in den vorgenannten Artikeln enthaltene Haftungssystem ist stark seerechtlich geprägt, insbesondere nach den Hamburg-Regeln und den Visby-Rules.

Artikel 16 Absatz 1 beschreibt die Obhutshaftung des Frachtführers. Danach haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreiten der Lieferfrist entsteht.

Die Haftung ist dann ausgeschlossen, wenn der Frachtführer beweist, der Schaden sei durch Umstände verursacht worden, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können. Es handelt sich somit um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.

Welche Sorgfalt aufzuwenden ist, wird immer nur im Einzelfall unter Berücksichtigung aller gegebenen Umstände entschieden werden können.

Der Haftungszeitraum für Verluste oder Beschädigungen des Gutes erstreckt sich nur auf Schäden, die in dem Zeitraum zwischen dem Einladen der Güter in das Schiff und deren Ausladen aus dem Schiff entstanden sind. Die so genannten Landschäden unterliegen nicht den Bestimmungen des CMNI, sondern dem auf dem Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates (Art. 29 CMNI).

Es wird die Auffassung vertreten, der Haftungszeitraum beginne erst mit dem Ende der Ladearbeiten. Diese Auffassung halte ich nicht für zutreffend. Wird zum Beispiel während des Ladevorgangs von der Besatzung ein Ventil geöffnet und entsteht dadurch an der Ladung ein Nässeschaden, dann wird sich der Frachtführer nicht mit der Begründung exkulpieren können, die Beladung sei noch nicht beendet. Der Haftungszeitraum beginnt vielmehr dann, wenn das Gut so in den Verantwortungsbereich des Frachtführers gelangt ist, dass er es vor Schäden bewahren kann.

Artikel 17 (Bedienstete und Beauftragte) regelt, unter welchen Voraussetzungen sich der Frachtführer Handlungen Dritter zurechnen lassen muss. Die Dritten werden bezeichnet als Bedienstete und Beauftragte. Was den Begriff des Bediensteten anbelangt, so handelt es sich um Personen, die unmittelbar im Dienste des Frachtführers stehen. Wer als Beauftragter in Betracht kommt, ist nicht so eindeutig zu bestimmen. Erwähnt sei, dass das deutsche Justizministerium in der Denkschrift zum Budapester Übereinkommen die Auffassung vertritt, Beauftragte im Sinne des Übereinkommens seien nur solche Personen, die weisungsabhängig sind. Dies mag folgendes Beispiel verdeutlichen: Zur Übernahme einer bestimmten Ladung muss ein Tankschiff besonders gereinigt werden. Beauftragt mit diesen Arbeiten wird ein selbstständiges Unternehmen. Die Tätigkeit dieses Unternehmens steht zwar in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der

Einleitung CMNI

Beförderung, doch ist dieses Unternehmen nicht weisungsabhängig. Für eine Handlung oder Unterlassung dieses selbstständigen Unternehmens haftet der Frachtführer nicht, doch kann dann wiederum seine Eigenhaftung eintreten, wenn er nicht die Arbeit dieses Unternehmens dahingehend überprüft, ob tatsächlich die Räume des Schiffes sauber sind.

Die Haftung des Frachtführers erstreckt sich ebenfalls auf die Handlungen und Unterlassungen der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

Die Bediensteten und Beauftragten können sich, wenn sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, ebenfalls auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer berufen kann (Absatz 3).

Eine Sonderregelung besteht für den Zwangsloten. Dieser gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter des Frachtführers (Absatz 4).

Artikel 18 ist für den Frachtführer von besonderer Bedeutung. Diese Vorschrift führt eine Reihe von Umständen auf, bei deren Vorliegen sich der Frachtführer unter erleichterten Bedingungen von seiner Haftung befreien kann (Handlungen oder Unterlassungen der Ladungsbeteiligten, Behandlung der Ladungsgüter durch die Ladungsbeteiligten, Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, natürliche Beschaffenheit der Güter, Verpackungsmängel, ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter, erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern und Beförderung lebender Tiere). Vorbild von Artikel 18 waren sowohl die CMR als auch die Visby-Rules, allerdings fehlt in dem Katalog der Haftausschlussgründe im Gegensatz zu den seerechtlichen Regelungen ein Haftausschluss für nautisches Verschulden sowie für Feuer und Explosion.

Über den Haftausschlussgrund "nautisches Verschulden" hat es lange Diskussionen gegeben. Eine Aufnahme dieser Haftausschlussgründe ist nicht zuletzt aufgrund des Widerstandes der deutschen und französischen Seite gescheitert.

Bedeutsam ist der Haftausschlussgrund „Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen“. Es muss sich jedoch dabei um eine erlaubte Beförderung handeln. Nicht erforderlich ist, dass eine Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen im Frachtbrief vermerkt ist, um den Haftausschluss begründen zu können. Empfehlenswert ist jedoch ein solcher Vermerk aus Gründen der Beweiserleichterung.

Eine erlaubte Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen bewirkt nun keineswegs einen „absoluten“ Haftausschluss. Sind Güter nicht mit der erforderlichen Sorgfalt auf Deck gestaut worden, sodass sie infolge ungenügender Stauung in Verlust geraten, so ergibt sich gleichwohl eine Haftung des Frachtführers gem. Art. 16 Abs. 1. Allerdings hat der Geschädigte die mangelnde Sorgfalt zu beweisen.

Bei einer unerlaubten Decksverladung haftet der Frachtführer nicht entsprechend den Hamburg-Rules auf jeden Fall und sogar unter Verlust von Haftungsbeschränkungen. Vielmehr wird eine Schadensersatzverpflichtung dann entfallen, wenn der Schaden nicht unter den Schutzzweck des Verbotes der Decksverladung fällt. Der Frachtführer ist nur dann verpflichtet, Schadensersatz zu leisten, wenn der Schaden am Gut oder dessen Verlust aus dem Bereich der Gefahren stammt, der durch das Verbot der Decksverladung von dem Gut abgehalten werden soll. Wird z. B. Ladung auf Deck dadurch beschädigt, dass ein in unmittelbarer Nähe gestauter Container in Brand gerät und auf die

Einleitung CMNI

unerlaubte Decksladung übergreift, besteht kein innerer Zusammenhang mit dem Verstoß gegen das Verbot der Ladung an Deck. Ein solcher Schaden kann auch unter Deck entstehen.

Die Möglichkeit, sich auch bei unerlaubter Decksverladung auf Haftungsbeschränkungen zu berufen, bleibt dem Frachtführer erhalten; es sei denn, es liegt ein qualifiziertes Verschulden vor (Art. 21 CMNI).

Ein weiterer in Absatz 1 vorgesehener Haftausschlussgrund ist die erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern. Diese Vorschrift soll verhindern, dass aus Sorge um Schäden an der Ladung Rettungsmaßnahmen unterbleiben oder nicht konsequent durchgeführt werden.

Falls ein Haftausschlussgrund gemäß Absatz 1 vorliegt, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand und dieser Gefahr entstanden ist. Die Haftbefreiung tritt dann ein, wenn der Frachtführer darlegt und beweist, dass der Schaden aus diesem Umstand entstehen konnte. Dies befreit ihn davon, einen vollen Kausalitätsbeweis zu führen. Die Vermutung zugunsten des Frachtführers kann dadurch widerlegt werden, dass der Ersatzberechtigte den Beweis des Gegenteils führt.

Artikel 19 Abs. 1 des Übereinkommens sieht eine Begrenzung der Frachtführerhaftung auf den Wert des Gutes vor. Sowohl Naturalersatz als auch Güterfolgeschäden sind somit ausgeschlossen. Abweichend von nationalen Rechten und der CMR wird für die Berechnung des Wertes der Güter auf den Wert am vertraglich vereinbarten Ablieferungsort und Ablieferungstermin abgestellt und nicht auf den Übernahmeort und Übernahmetermin (Abs. 3).

Die Beurteilung der Frage, ob bei einem Verlust oder einer Beschädigung des Gutes der Frachtführer Zahlung der vollen Fracht verlangen kann, wird der Entscheidung des jeweilig geltenden nationalen Rechts zugewiesen, falls eine Vereinbarung der Vertragsparteien hierüber nicht besteht (Abs. 5).

Artikel 20 des Übereinkommens legt die Höchstbeträge fest, bis zu denen der Frachtführer haftet.

Nach der Grundregel wird für Verlust oder Beschädigung entweder bis zu 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder eine andere Ladungseinheit oder bis zu 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist, gehaftet.

In Absatz 1 Satz 2 findet sich ferner die so genannte Containerklausel. Für einen leeren Container ist ein Haftungshöchstbetrag von 1.500 Rechnungseinheiten vorgesehen und für einen beladenen Container, dessen genauer Inhalt in der Frachturkunde nicht angegeben ist, ein Haftungshöchstbetrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die darin verstauten Güter und zusätzlich 1.500 Rechnungseinheiten für den Container.

Ist allerdings in der Frachturkunde der Inhalt mit Gewicht angegeben, dann kommt wieder die Kilogramm-Haftung mit 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm gem. Satz 1 in Betracht.

Trefflich gestritten werden kann über die Begriffe Packung oder andere Ladungseinheit. In dem Gesetzestext heißt es in Absatz 2 S. 1:

„Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder andere Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten.“

Einleitung CMNI

Die Rechtsprechung tendiert dahin, im Einzelfall auch völlig unverpackte Güter als Packung oder Ladeinheit anzusehen, so z. B. unverpackte Schweinehälften in einem Kühlcontainer, während z. B. unverpackte Schuhe nicht als Packung oder Ladeinheit in Betracht kommen werden.

Was Verspätungsschäden anbelangt, so ist die Regelung nach dem Übereinkommen günstiger als nach einigen nationalen Rechten. Die Haftung ist beschränkt auf den einfachen Betrag der Fracht (Absatz 3), während z. B. nach deutschem Recht der dreifache Betrag in Betracht kommt.

Zum Nachteil des Frachtführers können nach Absatz 4 die vorgenannten Haftungshöchstbeträge dann überschritten werden, wenn:

- a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben ist und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
- b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

Wichtig ist, dass die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge gemäß Artikel 20 nicht die Globalhaftung nach dem CLNI oder Haftungsbeschränkungen nach nationalen Rechtsordnungen verdrängen. Falls ein Schaden eintritt, der mit den Haftungshöchstbeträgen nach CMNI die Haftungsbeschränkung nach internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht übersteigt, so kann sich der Frachtführer nach wie vor auf die Haftungsbeschränkungen berufen (Artikel 27 Abs. 1 CMNI).

Artikel 21 regelt den Verlust der Haftungsbefreiung und der Haftungsbegrenzung. Weist der Geschädigte nach, dass der Frachtführer selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, ist die Folge der Verlust des Rechtes auf die Haftungsbefreiung und Haftungsbegrenzung.

Die Umschreibung des qualifizierten Verschuldens beruht auf dem Seerechtlichen Londoner Übereinkommen von 1976. Zurückzuführen ist diese Verschuldensform auf Artikel 25 und 25 a) des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 (vgl. ebenfalls Artikel 4 § 5 Buchstabe e VR, Artikel 8 Abs. 1 HHR, Artikel 29 Abs. 1 CMR, Artikel 36 ER CIM 1999).

Die erste Tatbestandsalternative „Handeln in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen“ erfordert, dass sich Wissen und Wollen auf den die Haftung begründenden Tatbestand und auf den Eintritt des konkreten Schadens und dessen Folgen beziehen.

Die zweite Tatbestandsalternative „Leichtfertigkeit“ und „Bewusstsein vom Schadenseintritt“ wird in den jeweiligen nationalen Rechten unterschiedlich beurteilt. So erfordert z. B. nach der deutschen Rechtsprechung der Tatbestand der Leichtfertigkeit einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Vertragsparteien hinwegsetzen. Das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aufdrängende Erkenntnis, es werde ein Schaden eintreten, wobei allerdings die Leichtfertigkeit für sich allein nicht ausreicht, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Vielmehr wird erfordert, dass das leichtfertige Verhalten seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es auftritt, diese Folgerung rechtfertigen.

Einleitung CMNI

Das Durchbrechen der Haftungsbeschränkung setzt voraus, dass der Verschuldensvorwurf den Frachtführer oder den ausführenden Frachtführer selbst trifft. Das qualifizierte Verschulden der für sie handelnden Hilfspersonen genügt nicht, um diesen das Privileg der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen zu nehmen. Diese Regelung bewirkt eine materiell-rechtliche Änderung des Prinzips der Einstandspflicht für Hilfspersonen. Handelt es sich bei dem Frachtführer oder ausführenden Frachtführer um eine juristische Person, so liegt ein eigenes Verschulden dann vor, wenn ein Mitglied des vertretungsbefugten Organs qualifiziert schuldhaft gehandelt hat.

In Absatz 2 von Artikel 21 wird klargestellt, dass die Bediensteten oder Beauftragten sich dann, wenn ihnen ein persönliches qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist, nicht auf die Haftausschlüsse oder Haftungsbeschränkungen berufen können.

Artikel 22 bestimmt, dass die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch dann gelten, wenn ein Anspruch wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung geltend gemacht wird, der nicht nur auf Vertrag, sondern auch auf unerlaubte Handlung gestützt wird. Durch diese Regelung soll verhindert werden, dass außervertragliche Ansprüche das System der Haftungsbefreiung und Haftungsbegrenzung aushebeln.

Kapitel VI - Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen

Die in Kapitel VI enthaltenen Sonderregelungen bestimmen, innerhalb welcher Frist der Geschädigte den Frachtführer über einen entstandenen Schaden informieren und gegebenenfalls Schadensersatzansprüche gerichtlich geltend machen muss. Durch diese Regelungen wird das Ziel verfolgt, den Frachtführer vor Beweisverschlechterungen durch zunehmenden Zeitablauf zu schützen. Artikel 23 behandelt die Schadensanzeige und Artikel 24 die Verjährungsfrist.

Die Vorschrift in Artikel 23 regelt in Anlehnung an Artikel 3 § 6 VR, Artikel 19 HHR, Artikel 30 CMR und Artikel 42, 43, 47 ER CIM 1999 die Schadensanzeige. Unterlässt der Empfänger, einen teilweisen Verlust oder eine Beschädigung des Gutes anzuzeigen, so gilt nach Absatz 1 die Vermutung, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist und somit im Gewahrsamsbereich des Frachtführers das Gut weder teilweise verloren gegangen noch beschädigt worden ist. Dem Empfänger obliegt es, den Beweis des Gegenteils zu führen. Die Grundsätze von Absatz 1 gelten ebenfalls dann, wenn die Schadensanzeige nicht rechtzeitig erstattet wird. Ein Verlust oder eine Beschädigung müssen gemäß Absatz 3 spätestens bei Ablieferung angezeigt werden. Eine Ausnahme gilt dann, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes äußerlich nicht erkennbar war. In diesem Fall beträgt die Anzeigefrist 7 Tage nach Ablieferung (Absatz 4).

Absatz 5 bestimmt die Rechtsfolgen im Fall einer Lieferfristüberschreitung. Eine Lieferfristüberschreitung muss innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung des Gutes angezeigt werden. Geschieht dies nicht, so erlöschen etwaige Schadensersatzansprüche. Für die Rechtzeitigkeit der Anzeige ist deren Absendung maßgeblich.

Die Verjährung wird in **Artikel 24** behandelt. Grundsätzlich beträgt die Verjährungsfrist 1 Jahr. Die Verjährungsfrist beginnt an dem Tag, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen (Absatz 1). Die Frist kann durch einseitige schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängert werden.

Soweit es auf die Hemmungs- und Unterbrechungswirkungen der Verjährungsfrist ankommt, findet das Recht des Staates Anwendung, dass auf den zugrunde liegenden Frachtvertrag anzuwenden ist (Absatz 3).

Einleitung CMNI

Absatz 4 bestimmt in Anlehnung an die Visby-Rules und die Hamburg-Rules, dass sich für Regressklagen die Verjährungsfristen insoweit verlängern, als das Recht des Staates, in dem das Verfahren anhängig gemacht wird, längere Fristen kennt. Auf jeden Fall steht jedoch dem Regresskläger eine Frist von 90 Tagen ab dem Zeitpunkt zur Verfügung, an dem er den Anspruch befriedigt hat oder ihm die Klage, die den Regressanspruch auslösen könnte, zugestellt wurde.

Verjährte Ansprüche können weder im Wege der Widerklage noch einredeweise geltend gemacht werden (Absatz 5).

Kapitel VII - Schranken der Vertragsfreiheit

Kapitel VII besteht nur aus dem **Artikel 25**. In der Denkschrift des deutschen Justizministeriums wird ausgeführt, dieser Artikel enthalte eine der umstrittensten Regelungen des Übereinkommen.

Absatz 1 bestimmt zunächst den zwingenden Charakter des Übereinkommens dahingehend, dass jede vertragliche Vereinbarung nichtig ist, die zu einem Ausschluss, einer Beschränkung oder auch einer Erweiterung der Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten führt. Weder eine unterschreitende Beschränkung der Haftung noch eine Erweiterung der Haftung ist zulässig. Eine Ausnahme gilt nur für die bereits bei Artikel 20 erörterte Möglichkeit, die Haftungshöchstbeträge durch eine Wertdeklaration oder durch ausdrückliche Vereinbarung anzuheben.

Abgesehen von dieser Ausnahme sind Individualvereinbarungen über Beschränkungen oder Erweiterungen der Haftung, die nach nationalem Recht Recht zulässig sein können, nicht möglich.

Als eine weitere nichtige Vereinbarung gilt jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten. Damit soll verhindert werden, dass sich der Frachtführer wirtschaftlich gesehen aufgrund von Versicherungsansprüchen freizeichnet, die der Geschädigte auf eigene Rechnung erworben hat.

Absatz 2 von Artikel 25 ist von erheblicher Bedeutung, da bestimmte vertragliche Bestimmungen als zulässig angesehen werden, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet. Den Verlade- und Transportbedingungen, welche die nachfolgend aufgeführten Haftausschlüsse enthalten, kommt daher für die Praxis erhebliche Bedeutung zu.

Es kommen folgende Haftausschlüsse in Betracht:

- a) nautisches Verschulden
- b) Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes oder
- c) vor Antritt der Reise bestehende Mängel, wenn die Mängel trotz Anwendung der gehörigen Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

Für die landfrachtrechtliche Schule ist ein Haftausschluss für nautisches Verschulden ein Reizwort. Es wird argumentiert, es könne keinen Unterschied machen, ob ein LKW-Fahrer mit seinem Fahrzeug oder ein Schiffsführer mit seinem Schiff gegen einen Brückenpfeiler fährt. An sich ein schlagendes Argument.

Einleitung CMNI

Zugegeben ist, dass keine Gründe ersichtlich sind, welche den Haftausschluss etwa als ein natürliches Gebot der Gerechtigkeit erscheinen lassen. Gleichwohl ist für die Binnenschifffahrt ein Haftausschluss für nautisches Verschulden zu bejahen. Dem zuvor gebrachten Argument der Landfrachtrechtler sei das Argument von Müller entgegengehalten, der zutreffend hinsichtlich des nautischen Verschuldens auf einen wesentlichen Unterschied zu den Verkehrsträgern der Straße und der Schiene hinweist, nämlich auf die natürlichen Unterschiede der Fahrbahn. Diese ist für Schiene und Straße stabil, „während der Wasserweg seinerseits ebenfalls beweglich ist, ein Schiff Wind und Wellen weit mehr ausgesetzt ist, und je nach Wasserstand oder Anschwemmungen oft täglichem, ja stündlichem Wechsel ausgesetzt ist. Die Schiffsführung ist deshalb nicht nur eine Technik, sondern eine Kunst, die sich nur mit großer Erfahrung erlernen lässt“ (IVR-Kolloquium 1997, S. 43).

Ein weiteres Argument sei hinzugefügt: Die Binnenschifffahrt steht natürlich und wirtschaftlich der Seeschifffahrt wesentlich näher als dem Landverkehr. Binnenschiffe und Seeschiffe verkehren auf Flüssen, in Flussmündungsgebieten und Häfen nebeneinander. Sie sind denselben Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus wird das Binnenschifffahrtsrecht häufig in seerechtliche Übereinkommen einbezogen, so in Bezug auf die Bergung und möglicherweise, was den Personenverkehr anbelangt, zukünftig in das seerechtliche Athener Übereinkommen. Eine Gleichbehandlung von Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt ist daher gerechtfertigt.

Viele Schadensfälle beruhen auf nautischem Verschulden. Es ist daher zu klären, was unter nautischem Verschulden zu verstehen ist. Nach dem Wortlaut des CMNI ist es eine Handlung oder Unterlassung bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes.

Nach den Regeln des internationalen Seerechts bezieht sich das nautische Verschulden auf ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes. Unter Führung des Schiffes sind alle navigatorischen Maßnahmen zu verstehen, die sich auf die Fortbewegung des Schiffes beziehen. In Betracht kommen alle Schiffsmanöver, Ruder-, Maschinenkommandos, Absetzen des Kurses, Beobachtung des Radars, Lichterführung, Signalgebung und Beachtung der Vorschriften des Seestraßenrechts. Bei der sonstigen Bedienung des Schiffes handelt es sich um die technische Handhabung, soweit sie nicht die Navigation betrifft. Dabei ist es gleichgültig, ob das Schiff im Hafen liegt oder sich auf See befindet.

Fraglich ist, ob nach dem CMNI das nautische Verschulden als Oberbegriff sowohl die Navigation als auch die sonstige Bedienung des Schiffes umfasst.

Die mögliche Freizeichnung wegen eines nautischen Verschuldens ist auf die Intervention der niederländischen Delegation zurückzuführen, da das niederländische Recht einen Haftausschluss bei einem nautischen Verschulden vorsieht. Ist nun nach niederländischem Recht das nautische Verschulden im engeren Sinne zu verstehen, d. h. bezieht es sich nur auf die reine Navigation oder auch auf die sonstige Bedienung des Schiffes? Der Wortlaut der niederländischen gesetzlichen Bestimmung in Artikel 901 BW könnte für das nautische Verschulden im engeren Sinne sprechen.

In einem beachtenswerten Rechtsgutachten, das Herr Prof. Haak in einem vor einem deutschen Gericht anhängigen Rechtsstreit zur Frage des nautischen Verschuldens erstattet hat, hat er sich zu der Frage geäußert, ob Handlungen, die zur Kategorie „sonstige Bedienung des Schiffes“ gehören, zu einem Haftungsausschluss des Frachtführers wegen nautischen Verschuldens führen können. Gegenstand des Rechtsstreits war das Sinken eines Leichters im Hafen infolge fehlerhaften Festmachens ohne Berücksichtigung des Tidenhubs. Herr Prof. Haak kommt in Analogie zum niederländischen Seerecht zu der Auffassung, es sei Absicht des niederländischen Gesetzgebers, das

Einleitung CMNI

Haftungsregime des neuen Binnenschiffrechts dem Seerecht gleichzustellen. Falls es die Absicht des Gesetzgebers gewesen wäre, die Kategorie „sonstige Bedienung des Schiffes“ auszuschließen, dann wäre dies ein Bruch mit der bestehenden Praxis. Unmotivierte Unterschiede zwischen See- und Binnenschiffrecht sollten vermieden werden.

Die Rechtsprechung der nationalen Gerichte zu dem Haftungskomplex „nautisches Verschulden“ bleibt abzuwarten, wobei der niederländischen Rechtsprechung für den Bereich des CMNI besondere Bedeutung zukommen wird.

Als weiteren Haftausschluss nennt Artikel 25 Abs. 2 lit. b) Schäden, die durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne das nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde.

Diese Vorschrift, die sich an Artikel 4 § 2 lit. b) der Visby-Rules orientiert, beinhaltet zunächst zu Gunsten des Frachtführers eine Beweislastregelung. Dem Geschädigten obliegt es, nachzuweisen, dass das Feuer oder die Explosion durch Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde.

Das Feuer oder die Explosion muss sich an Bord des Schiffes ereignet haben, wobei allerdings unbeachtlich ist, wo die Schäden eingetreten sind. Im Text des Übereinkommens bleibt offen, welche Ursachen für einen Schaden durch Feuer oder Explosion in Betracht kommen. Dies bedeutet, dass die Ursachen für Brand und Explosion ihren Grund sowohl im kommerziellen Bereich als auch im nautisch-technischen Bereich haben können. Insoweit besteht ein Unterschied zu dem Haftausschluss für nautisches Verschulden, der sich seinem Wortlaut nach auf die reine Navigation bezieht.

Der Haftausschluss wird bei Feuer oder Explosion nicht nur dann durchbrochen, wenn ein Eigenverschulden des Frachtführers vorliegt. Vielmehr wird auch für ein Verschulden des ausführenden Frachtführers sowie der Bediensteten des Frachtführers und des ausführenden Frachtführers gehaftet. Falls ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, entfällt ebenfalls eine Berufung auf die Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 20 CMNI und auf eine Globalhaftungsbeschränkung.

Der Haftausschluss in Artikel 25 Abs. 2 lit. c) CMNI - Nichtentdecken eines Mangels des Schiffes vor Beginn der Reise - zeichnet sich dadurch aus, dass er dann entfällt, wenn dem Frachtführer nicht der ihm obliegenden Beweis gelingt, dass der Mangel des Schiffes trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken war. Die „gehörige Sorgfalt“ ist ein den Entlastungsbeweis erleichternder Schuldbegriff. Entsprechend der Regelung in Artikel 16 Abs. 1 CMNI wird der Begriff der gehörigen Sorgfalt dahin verstanden werden können, dass die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers anzuwenden ist, um Schaden zu vermeiden. Dem Frachtführer obliegt es, alle Maßnahmen zu beachten und durchzuführen, die eine sichere Vertragserfüllung ermöglichen.

Ein Mangel des Schiffes wird insbesondere dann vorliegen, wenn die Fahrtüchtigkeit oder die Ladungstüchtigkeit bei Reiseantritt nicht vorhanden ist. Der dem Frachtführer obliegende Entlastungsbeweis wird somit dann nicht gelingen, wenn das Schiff vor Übernahme einer Ladung auf Fahr- und Ladungstüchtigkeit nicht überprüft worden ist.

Ebenso wie bei dem Haftauschlussbestand Feuer oder Explosion bleibt die Haftungsbeschränkung gem. Artikel 20 CMNI und eine Globalhaftungsbeschränkung erhalten; es sei denn, es würde ein qualifiziertes Verschulden i. S. d. Artikel 21 CMNI vorliegen.

Kapitel VIII - Ergänzende Bestimmungen

Artikel 26 stellt entsprechend den Regelungen in Art. 5 Abs. 2 S. 2 VR und Art. 24 Abs. 1 HHR klar, dass die Regelungen des Übereinkommens nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Havarei berührt.

Artikel 27 regelt das Verhältnis der Bestimmung des Übereinkommens zu denen über die globale Haftungsbeschränkung und über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie.

Nach Absatz 1 bleibt das Recht des Frachtführers, seine Haftung nach den Bestimmungen über die globale Haftungsbeschränkung zu beschränken, unberührt. Ist der Frachtführer zugleich haftungsprivilegierte Person in Bezug auf die Globalhaftungsbeschränkung, kann er seine Haftung für Ansprüche wegen Schäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind, zusätzlich beschränken.

Absatz 2 sieht vor, dass der Frachtführer, soweit er nach Sondervorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie haftet, nicht den Vorschriften des Übereinkommens unterstellt ist.

Artikel 28 definiert entsprechend den Standardvorschriften transportrechtlicher Übereinkommen den Begriff der Rechnungseinheit.

Artikel 29 kann als Auffangregelung bezeichnet werden, da das Übereinkommen weder auf sach- noch auf kollisionsrechtlicher Ebene alle Bedingungen eines Frachtvertrages regelt und regeln kann. Nach Absatz 1 unterliegen die nicht vom Übereinkommen geregelten Fragen dem von den Parteien gewählten Recht (vgl. Artikel 3 Abs. 1 S. 1 des Schuldvertragsübereinkommens).

Mangels Rechtswahl ist nach Absatz 2 das Recht des Staates anzuwenden, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist (vgl. Artikel 4 Abs. 1 S. 1 des Schuldvertragsübereinkommens).

Absatz 3 bestimmt, mit welchem Staat regelmäßig die in Absatz 2 genannte „engste Verbindung“ besteht. Diese Regelung entspricht im Wesentlichen Artikel 4 Abs. 4 S. 2 des Schuldvertragsübereinkommens. In Satz 2 ist jedoch eine Sonderregelung für den Fall enthalten, dass der Frachtführer an Bord des Schiffes lebt und dort auch den Frachtvertrag geschlossen hat. In diesem Fall ist das Recht des Registerorts des Schiffes anzuwenden, sofern sich dort zugleich der Lade- oder Löschhafen, der Übernahme- oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.

Nach Absatz 4 unterliegen dingliche Rechte an den abzuliefernden Gütern dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

Kapitel IX - Erklärungen zum Anwendungsbereich

Nach Artikel 30 kann jeder Vertragsstaat den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens beschränken. Dadurch soll die Möglichkeit eröffnet werden, auf internationale Güterbeförderungen über Wasserstraßen, die nicht über den Rhein oder die Donau führen, innerstaatliches Recht anzuwenden.

Einleitung CMNI

Die Voraussetzungen für eine Beschränkung des räumlichen Anwendungsbereichs finden sich in Absatz 1.

Nach Absatz 3 Satz 1 sind andere Vertragsstaaten an die Erklärung, dass der räumliche Anwendungsbereich des Übereinkommens beschränkt wird, nicht gebunden.

Artikel 31 gestattet neben Artikel 30 eine Veränderung des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens dahingehend, dass nach Buchstabe a) ein Staat erklären kann, dass er das Übereinkommen auch auf Verträge über rein innerstaatliche Beförderungen anwendet. Nach Buchstabe b) kann jeder Vertragsstaat des Übereinkommens in Abweichung von Artikel 1 Nr. 1 auf unentgeltliche Beförderungen anwenden.

Artikel 32 gestattet den Vertragsstaaten eine Änderung der materiellen Bestimmungen des Übereinkommens; denn nach Absatz 1 hat jeder Vertragsstaat die Möglichkeit, für Verträge über bestimmte Beförderungen den in Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe a) der Vereinbarung der Parteien überlassenen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gesetzlich zu normieren. Allerdings muss es sich bei diesen Beförderungen entweder um rein innerstaatliche Beförderungen handeln oder um grenzüberschreitende Beförderungen, bei den sowohl der Ladehafen oder der Übernahmeort als auch der Löschhafen oder der Ablieferungsort in Staaten liegen, die allesamt von der Möglichkeit des Artikels 32 Gebrauch gemacht haben.

Kapitel X - Schlussbestimmungen

Die Schlussklauseln in Kapitel X entsprechen dem Völkervertragsrecht.

Die Formalitäten für die Unterzeichnung, die Ratifikation oder den Beitritt sind in **Artikel 33** geregelt, über das Inkrafttreten in **Artikel 34** und über die Kündigung in **Artikel 35**.

Die **Artikel 36 und 38** beziehen sich auf die Aufgaben des Verwahrers, nämlich der Regierung der Republik Ungarn.

Die Haftungshöchstbeträge und Rechnungseinheiten können gemäß **Artikel 37** nach seerechtlichen und binnenschifffahrtsrechtlichen Vorbildern geändert werden. Es ist die Möglichkeit vorgesehen, im Rahmen eines vereinfachten Revisionsverfahrens die Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens für den Fall zu ändern, dass wegen zwischenzeitlich eingetretener Geldwertveränderungen und im Hinblick auf den Umfang eingetretener Schäden die Beträge für nicht mehr sachgerecht erachtet werden.

Introduction CMNI

Dr. Werner Koriath

English version

Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI = Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure) The new legal situation resulting from the CMNI with particular regard to carrier's liability

Dr. Werner Koriath, lawyer

Introduction

The CMNI has a long past history. A first attempt at reaching an international Convention to harmonize freight law in cross-border inland navigation was made by the International Institute for the Unification of Private Law (Unidroit). The UN-ECE draft contract on the carriage of goods by inland waterways on 6th February 1959 did not meet with success on account of diverging interests. Attempts to reactivate the initiative in the following decades also failed.

The Technical Committee for Inland Navigation Law of the Association for Inland Navigation and Waterways in Europe (formerly the Association for Inland Navigation and Waterways) submitted a draft Convention on the carriage of goods on inland waterways in 1993, recognizing that harmonized legislation for inland navigation is required urgently in view of the establishment of a European economic area as well as new connections for inland navigation (Main-Danube Canal). This was all the more necessary since the law governing carriage of goods by rail, road, sea and air has been harmonized for decades now at least regarding essential issues. In the introduction to the draft the hope is expressed that international and supranational organizations and States, undertake the steps necessary for the Convention to be signed and enter into force as soon as possible. The draft, in addition to bringing about the desired harmonization of the law of inland navigation, should also serve to provide points of reference and principles to those States wishing to modernize their own law before a Convention comes into force, thereby avoiding any further dissipation of legislation.

Regarding the legal concept, it is assumed in the draft Convention that the law of inland navigation to a large extent is based on maritime law and should only deviate from this principle when the specific conditions of inland navigation so require.

The draft Convention was submitted to the CCNR in 1993 for further consultation. In 1996 this led to the common creation of a group of government experts by the CCNR, Danube Commission and UN-ECE. Consultations concluded in 1999 with the recommendation that a diplomatic conference be convened. This conference, which took place in Budapest from 25th September to 3rd October 2000, came to an end with the unanimous approval of the CMNI. Within one year it had been signed by Belgium, Bulgaria, Germany, France, Croatia, the Netherlands, Portugal, Switzerland, Slovakia, Czech Republic and Hungary. In accordance with Article 34 Paragraph 1 it came into force under international law on 1st April 2005, following ratification by Croatia, Luxembourg, Rumania, Switzerland and Hungary. Since then, Bulgaria, the Netherlands, the Czech Republic, the Federal Republic of Germany and France have also ratified the Convention.

The expectations expressed in the draft prepared by the Technical Commission of the Association for Inland Navigation and Waterways in Europe have to a large extent been fulfilled by the CMNI. It is certainly true that the Convention does not draw as extensively on maritime law as was hoped for,

however it does contain strong elements of maritime law. The aim of creating a clear and secure legal situation for cross-border carriage of goods, however, has been achieved.

Basic principles of the Convention

The Convention contains 10 chapters and 38 articles. It covers issues of substantive law in the context of freight as well as issues relating to international law and the law of conflict of laws.

Issues relating to substantive law are covered in Chapters 1-7, and chapters 8-10 partly contain conditions and terms relating to international law and the law of conflict of laws.

The content of the Convention is based on provisions of national laws and on already existing international Conventions established for carriage by road, rail, air and sea: The Hague Rules (HR), the Visby Rules (VR), the Hamburg Rules (HHR), CMR, CIM and the Montreal Convention (MC).

The Regulations

Chapter I - General provisions

Article 1 - Definitions

Article 1 gives the definitions of the concepts used in the Convention.

There are no specific differences to applicable national laws with regard to the concepts of contract of carriage, carrier, shipper or consignee.

Article 1.3 refers to the "actual carrier". The actual carrier is any person, other than a servant or agent of the carrier who has been entrusted by the carrier with the total or partial execution of the carriage. For further details, see explanations in Chapter V, article 4.

In Article 1.6 the concept of transport document is explained. By transport document is understood any document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods. This may be a consignment note or a bill of lading. No further mention is made of the shipping certificate ('Ladeschein' in German), which corresponds to the bill of lading under maritime law.

Article 1.7 explains that contracts for towed or pushed convoys do not constitute contracts for carriage of goods in the sense of the CMNI.

The Convention does not extend to luggage and vehicles of passengers. However, the concept of goods includes articles for transport (in particular containers) or packaging, if supplied by the shipper.

Article 1.8 defines the concept of writing. The definition is broader than commonly used and in particular includes non-material declaration, to the extent that the data is technically stored for subsequent reference.

Article 1.9 explains that provisions for reference and recourse in the context of law applicable to collisions given in the CMNI are reference provisions. Therefore remittal and referral are excluded.

Article 2 - Scope of application

Article 2 of the Convention covers its geographical scope of application.

The basic condition for the application of the Convention is the existence of a contract for cross-border carriage of goods. Port of loading or place of taking over of the goods and the port of discharge or place of delivery of the goods must be located in two separate States, of which at least one is party to the Convention. In mentioning the place of taking over of the goods and place of delivery, the point is made that the port may also be a berth or loading point, which is not a port in the true sense as it does not have the corresponding infrastructure (paragraph 1).

The nationality, place of registration or home port of the ship or its classification as a sea-going vessel or a vessel for inland navigation (paragraph 3) does not determine whether a contract of carriage falls within the scope of application of the Convention. Paragraph 2 brings an end to the issue of whether maritime law or that of inland waterways is applicable. Maritime law is only applicable when the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater. The concept that it is not the distance travelled but the nature of the journey is now obsolete; this concept was based on the criterion of dangers of travel at sea.

Chapter II - Rights and obligations of the contracting parties

Article 3 - Taking over, carriage and delivery of the goods

Alongside the obvious obligation of the carrier to carry and deliver to the consignee the goods in the same condition in which he received them, it is also mentioned that the goods should be delivered within the specified time.

It is stated in paragraph 2 that the goods shall be taken over and delivered on board the vessel. For more details, see the section on the carrier's liability with regard to custody of the goods.

The selection of the vessel for the transport is left to the carrier; unless it has been agreed that the carriage is to be made with a specific vessel or type of vessel (paragraph 3 first sentence). The second sentence states a self-evident fact, namely the obligation prior to and at the beginning of the voyage to ensure that the vessel is in a fit state for the cargo and the journey.

The conditions under which transshipment is possible are given in paragraph 4. In general, the right to transship exists only if obstacles to navigation occur which prevent the vessel from making the voyage, and which were unforeseeable at the time of concluding the contract of carriage.

Paragraph 5 modifies the obligation to provide a seaworthy vessel. The carrier must ensure that the loading, stowage and securing of the goods does not affect the safety of the vessel.

Carriage of the goods on deck or in open vessels is possible only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by statutory regulations (paragraph 6).

Contrary to the Hamburg Rules, the CMNI does not stipulate the legal consequences of carriage of goods on deck contrary to regulations. According to the Hamburg Rules the shipper is liable in the

event of loss of or damage to the goods. Furthermore, he loses the right to limit his liability (Article 9 paragraph 3 and paragraph 4 HR).

In the event that no specific regulations exist, the legal consequences of goods being carried on deck against regulations and within the scope of application of the CMNI are settled according to general principles. For further details on this, see the section on liability regulations.

Article 4 - Actual carrier

Article 4 deals with the concept of "actual carrier". The intended regulation is based on the ideal situation, i.e. that of a shipper, of a main carrier and of a sub-contracted carrier as actual carrier. Practice, however, is not limited to ideal situations. Frequently, in the execution of a contract of carriage there is not only a main carrier and one sub-contracted carrier; there may in fact be several sub-contracted carriers. This creates a chain of carriers which ends with the actual carrier.

Article 4 paragraph 1 clearly states at the outset that the contract of carriage between the carrier and the actual carrier falls within the Convention. In this contract - namely, the contract of carriage between the main carrier and the actual carrier - the contractual carrier must be considered as being the shipper and the actual carrier as being the carrier according to the terms of the Convention.

Paragraph 2 first sentence contains a general principle: the main carrier is responsible vis-à-vis the shipper that the carriage is performed according to the terms of the contract. He is liable for the deeds and omissions of the actual carrier.

The second sentence of paragraph 2 is important. It reads as following:

"All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him."

This means that, while the actual carrier is not included in the contract between the contractual carrier and the shipper, all the substantial provisions of the Convention relating to the liability of contractual carriage, apply to him with regard to his relationship with the shipper or consignee for the time of his activity.

The regulation in paragraph 3 states that the carrier is obliged to inform the shipper in the event that he entrusts an actual carrier with the partial or entire execution of the carriage. It is debatable whether this rule is very realistic in practice.

Paragraph 4 contains the provisions for the protection of the actual carrier. Agreements between the main carrier and the shipper or consignee which extend the liability can only apply to the actual carrier if he has given express agreement in writing. On the other hand, the actual carrier may avail himself of all the objections against the shipper invocable by the carrier under the contract of carriage. There exists both an interdiction of contracts against the interests of third parties and in favor of third parties.

Paragraph 5 contains the regulation concerning joint and several liability of the carrier and actual carrier; this does not prejudice any right of recourse between them as presented in paragraph 4.

After this relatively straight-forward set of regulations as applied to ideal situations (i.e. shipper, main carrier and sub-contracted carrier as actual carrier), comes the question of how these

Introduction CMNI

regulations can actually be applied in the more frequent situation where a chain of carriers is involved.

Let us start with a simple example: an additional carrier comes between the main carrier and the actual carrier as the first sub-contracted carrier in the chain of carriers.

If the actual carrier causes damage, this raises the question of whether the original shipper can have recourse not only against the main carrier, but also against the actual carrier who does not have a contractual relationship with the main carrier.

Since the actual carrier does not appear as shipper in the contract of his contractual partner with the shipper or another carrier, it has been decided to apply in this case the legal regime according to which his liability is a variant of statutory cumulative assumption of debts. However under such a legal regime, strictly speaking, cumulative debt assumption may only refer to the contractual relationship between his client and the person preceding him, but not to a chain of contracts of carriage. This means that the original shipper has no direct claim against the actual carrier, except in the ideal situation, i.e. main carrier and a sub-contracted carrier as actual carrier. On the other hand, the actual carrier cannot avail himself of objections to which the main carrier is entitled according to the contract of carriage (with the original shipper). At best, it could be argued that the actual carrier declares conclusively his cumulative debt assumption in all the preceding contracts of carriage. It remains to be seen whether such an argument is legally sound.

The aim of the regulation concerning the actual carrier is inter alia to protect the original shipper or final consignee from insolvency of the main carrier. If it is assumed that in a chain of contracts of carriage the original shipper cannot make direct claims against the actual carrier, this function does not then exist. The only hope for the original shipper in this case is if there is a chain of assignments.

For the time being there is no jurisdiction neither on the national nor on international levels regarding these issues.

Article 5 - Delivery Time

If no delivery time has been agreed upon, the goods must be delivered within the time limit which takes reasonable account of the circumstances of the voyage.

Article 6 - Obligations of the shipper

In addition to the obvious obligation for the shipper to make payment for the freight, the first sentence in paragraph 2 states a provision obliging the shipper to provide a minimum amount of information on the goods in writing before handing them over. Given the protective nature of this obligation of the shipper for the carrier, the following required information is to be provided:

- a) Dimensions, number or weight and stowage factor of the goods.

There is no past experience of mentioning the stowage factor; but this is essential in practice because this makes it possible to calculate the exact storage space required. Divergences of opinion on the stowage factor have frequently led to legal proceedings.

- b) Marks necessary for the identification of the goods;

Introduction CMNI

- c) Nature, characteristics and properties of the goods. These items of information are not only significant for the carriage of hazardous goods, but they should also give the carrier guidance on how to handle the goods during carriage;
- d) Instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- e) Other necessary particulars to be provided in the transport documents, e.g. name of the consignee and the exact port of unloading.

Paragraph 3 contains packaging and identification obligations.

Paragraph 4 contains the principle that the shipper has to load, stow and secure the goods. This principle is however limited by the wording "Subject to the obligations to be borne by the carrier". Consequently, the obligation of the carrier contained in Article 3 paragraph 5 is maintained, namely that the security of the vessel is not endangered as a result of the loading of goods.

Article 7 - Dangerous and polluting goods

This article contains specific regulations, whereby the shipper is under obligation, in the event of carriage of dangerous and polluting goods, to provide information on the inherent dangers and risks to the environment. Furthermore, the regulation stipulates the consequences if the goods cannot be transported further, discharged or delivered.

There is no definition in Article 7 of the concept "dangerous or polluting goods". This should however cover all goods which are to be considered as dangerous or harmful for the environment from the point of view of carriage. For example a load of fertilizer, which is otherwise harmless but becomes harmful if in contact with humidity and may cause damage to the hull of the vessel, may be qualified as dangerous. If the carrier is informed of the characteristics of the goods, he may be able to prepare the voyage accordingly, taking into account the inherent dangers of the goods for transport. The same applies to polluting goods, which are not necessarily dangerous, but may nevertheless constitute a threat to the environment.

If there are obstacles to the transport or delivery of the loaded goods, the shipper is obliged to cover the cost of the return voyage of the goods. Furthermore, in the event that there is a direct risk of danger to persons, property or the environment, the carrier is entitled to unload the goods, render them safe or even destroy them, without him being obliged to request instructions from the shipper or consignee. The costs of the measures to be undertaken are to be borne by the shipper.

The shipper can only meet his obligations by providing information stated clearly in writing.

According to the prevailing opinion, the regulations in Article 7 are dispositive. In the event that divergent agreements are concluded in favor of the shipper, the carrier loses his protection, with far-reaching consequences. Warning is given against diverging agreements in favor of the shipper.

Article 8 - Liability of the shipper

Article 8 states that there is liability without fault for all damages and costs, in the event that the shipper does not provide full information on the goods, or if dangerous or polluting goods are insufficiently identified or if he does not provide the required accompanying documents or these are inaccurate or incomplete. The shipper's liability is unlimited.

Article 9 - Termination of the contract of carriage by the carrier

In the event that the shipper violates any of his obligations, the carrier may terminate the contract and unload the goods again at the expense of the shipper. Furthermore, he is entitled to choose either one third of the agreed freight or compensation equal to the costs incurred in addition to any demurrage charge and, in the event that the voyage has already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Article 10 - Delivery of the goods

Paragraph 1 states that, if the consignee demands delivery of the goods after their arrival at the place of delivery, he is liable, in accordance with the contract of carriage, for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. Both the shipper and the consignee share joint liability for any claims arising from the contract of carriage.

If the freight is not mentioned in the transport document or the transport document is missing, a debt corresponding to the freight is mentioned in contract of carriage only if this corresponds to market practice.

Paragraph 2 defines what is meant by delivery of goods. This is making the goods available in accordance with the conditions of the contract of carriage or in accordance with the usage of a particular trade. Usually, presence of the vessel and uncovering of the hatches satisfy the requirements of delivery. This however does not exclude further contributory handling by the crew of the vessel, e.g. hauling or shifting the vessel. If the carrier exceptionally undertakes the unloading, delivery is deemed to have taken place once the goods have been placed on land.

Chapter III - Transport documents

Articles 11 to 13 of Chapter III contain regulations concerning transport documents.

According to Article 11 paragraph 1, the carrier is obliged to provide documents for each transport of goods. In addition to the consignment note and bill of lading, any other document which is used customarily in trade may be deemed to be a transport document, to the extent that on the basis of this document it can be proven that a contract of carriage exists or that the loading of goods is performed by a carrier. The carrier is obliged to produce a bill of lading only if the shipper requires it and if such has been agreed before loading of the goods or their taking over for carriage.

Given that a sub-contracted carrier is a carrier, it could be maintained that sub-contracted carriers are also required to produce transport documents. Such a regulation is neither desirable nor true to practice. The rights and obligations relating to the production of transport documents can relate only to the legal relationship between the original shipper and the main carrier. Consequently, the original shipper cannot demand that the actual carrier produces a transport document. This is particularly true in the case of a bill of lading. Only the main carrier can be required to produce a bill of lading. If several bills of lading were produced then this transport document would completely lose its value.

The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier (paragraph 2). The shipper may be required to countersign the original or a copy, but only the main carrier may exercise this right since he is in a contractual relationship with the shipper.

Introduction CMNI

The form of signature is left entirely open and may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or any other mechanical or electronic means to the extent that this is not prohibited by the law of the State where the transport document is issued.

Paragraph 4 of Article 11 states that the bill of lading alone is deemed to be evidence of the relationship between the carrier and the consignee of the goods. The conditions of the contract of carriage determine the relationship between the carrier and the shipper. Consequently, the conditions of the contract of carriage may differ from those given in the bill of lading.

Paragraph 5 lists the details to be included in the transport document. It is worthwhile noting that if the goods have not yet been loaded on the vessel, a corresponding note must be made in the transport document. Furthermore, a note should also be made as to whether the goods may or must be transported on deck or on open vessels.

The carrier is under obligation to draw up a transport document according to paragraph 5 of Article 11. However this paragraph also states that absence of a transport document or incomplete information in the transport document do not invalidate the contract of carriage. The CMNI Contract of Carriage is consequently not an executed treaty resulting from the establishment of the transport document but is rather a contract by consensus.

The transport document may be used in evidence. Until such time as proven to the contrary, it may serve as evidence of the content and conclusion of a contract of carriage as well as for the taking over of the goods "as described by the carrier in the document" (Article 11 paragraph 3).

Article 12 paragraph 1 deals with reservations in transport documents. Since a transport document which does not contain any reservations leads to the assumption that the goods are apparently in good condition; care must be taken when taking over the goods whether reservations are appropriate. Reservations refer to size, number or weight of goods, to special markings and in particular to the visible appearance of the goods.

A comprehensive unknown-clause is not sufficient to eliminate the assumption that the goods were received in apparently good condition. A short explanation must be given as to why a reservation has been put on the transport document, for example a comment to the effect that it was not possible to control the number of goods because they were loaded in two moves.

There is no need for reservations if the goods are carried in a container or storage space sealed by the shipper. Paragraph 3 of Article 12 gives grounds for the assumption that the goods were already damaged or lost at the time of their being taken over. What is important above all is that neither the seal nor the container were damaged during the voyage.

Article 13 defines the legal status and effect of the bill of lading. The bill of lading is a document of value. It may be in the name of the consignee (straight bill of lading), to order or to the bearer.

Paragraph 2 states who shall be entitled to demand delivery on the basis of the bill of lading. In the event that several persons are in possession of the original bill of lading and as such legitimately entitled to receive the goods, the carrier must deliver the goods to he who first presents his bill of lading. However, it is important that the bill of lading is handed over to the carrier.

The bill of lading is a negotiable document. This means that the legitimate bearer, thanks to this document, may dispose of the goods during transport. The taking over of the document has the same effect with regard to acquisition of rights as the actual taking over of the goods. The bearer of

Introduction CMNI

the bill of lading may thus transfer ownership of the goods during transport without the actual or direct possession of the goods being required.

If the bill of lading has been transferred to a bona fide third party, who has acted in good faith on the basis of the description of goods given in the bill of lading, then that bill of lading constitutes irrefutable proof of the conclusion and content of the contract of carriage, for the apparently good condition of the goods as well as the accuracy of the information regarding the goods taken over. It is precisely because the bill of lading constitutes irrefutable proof that justified reservations are entered on the bill of lading.

Chapter IV - Right to dispose of the goods

Articles 14 and 15 of Chapter IV concern the right to dispose of the goods.

Article 14 states that the shipper is entitled to dispose of the goods. This right of disposal ceases after the original of a consignment note has been handed over or the shipper has handed over all original bills of lading to another person. If a bill of lading has been drawn up, then all original bills of lading must be presented by the person who disposes of the goods.

Article 15 concerns the conditions for the exercise of the right of disposal and according to the rule in Article 12, paragraph 5 (a) second part sentence CMR the carrier's right to claim compensation for all costs and damages, provided that he has under instruction.

Chapter V - Liability of the carrier

At the very core of contracts of carriage are the provisions regarding the carrier's liability. The provisions governing this can be found in Articles 16 to 22.

The regime of liability in these articles is strongly characterized by maritime law, in particular the Hamburg Rules and Visby Rules.

Article 16 paragraph 1 describes the carrier's liability as custodian of the goods. According to this, the carrier is responsible for damages resulting from loss of or damage to the goods in the time between taking over the goods for transport and delivery, or resulting from delayed delivery.

Liability is excluded if the carrier can prove that the damages occurred as a result of circumstances which a diligent carrier could not have prevented and whose consequences he could not have averted. Thus liability exists only for intentional and negligent acts with reversal of the burden of proof.

The degree of diligence to be applied will have to be determined in individual cases taking into account all given circumstances.

The only damages covered are those occurring during the period of liability for loss of or damages to the goods, namely when the goods were loaded on to the vessel and their unloading. So-called damages on land are not subject to the provisions of the CMNI; such damages are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage (Article 29 CMNI).

Introduction CMNI

It is argued that the period of liability only begins once loading has been completed. I do not believe this argument to be appropriate. For example, if a valve is opened by the crew during loading and there is resulting water damage, then the carrier cannot disclaim liability on the grounds that the loading was not completed. The period of liability rather begins when the goods have reached the carrier's area of responsibility so that he can protect them from damage.

Article 17 (Servants and agents) outlines the conditions under which the carrier may have to accept responsibility for acts by third parties. Third parties are described as servants and agents. By servants is understood those persons who are directly employed by the carrier. It is not so easy to determine who is considered to be an agent. It should be noted that the German Ministry of Justice, in its memorandum on the Budapest Convention, stated that, for the purposes of the Convention, only those persons could be considered as agents who are dependent on instructions. The following example may help to clarify: in order to take over a specific cargo a tanker vessel must undergo specific cleaning. An independent company is engaged to carry out this task. The activity of this company is certainly directly linked with the carriage, this company however is not dependent on instructions. The carrier is not responsible for any acts or omissions committed by this independent company however his own liability may apply if he does not check the work of this company to ensure that the holds of the vessel are indeed clean.

The carrier's liability also covers acts and omissions of servants and agents of the actual carrier, if these persons acted within the scope of their employment.

Servants and agents, if they have acted within the scope of their employment, may avail themselves of the same exoneration and limitation of liability as the carrier or actual carrier (paragraph 3).

There is a specific provision for pilots designated by an authority. Pilots are not considered as servants or agents of the carrier (paragraph 4).

Article 18 is particularly important for the carrier. This provision gives a list of circumstances under which the carrier may be exonerated from his liability under easier conditions (acts or omissions on the part of those involved in loading, handling of the goods to be loaded by those involved in loading, carriage of the goods on deck or in open vessels, characteristics of the goods, defective packaging, insufficient or inappropriate identification of the goods, successful or attempted rescue or salvage on inland waterways and carriage of live animals). Article 18 was drafted on the basis of CMR and Visby rules, however, contrary to reasons for exoneration from liability in maritime provisions, the catalogue of exonerations of liability does not allow for exoneration of liability for "nautical fault" or fire and explosion.

There were lengthy discussions on the reasons for exoneration of liability for "nautical fault". The attempt at including this exoneration from liability failed on account of resistance from France and Germany.

It is important to note that "carriage of goods on deck or in open vessels" is accepted as grounds for exoneration of liability. This must of course concern carriage which is authorized. It is not necessary for an entry to have been made in the consignment note to be able to use the carriage of goods on deck or in open vessels as grounds for exoneration of liability. It is nevertheless recommended to have such a note be made to facilitate providing proof.

Authorized carriage of the goods on deck or in open vessels does not however in any way constitute an "absolute" exoneration of liability. If goods are not stowed on deck with due diligence, with the result that the inadequate stowage leads to losses, then there is carrier's liability in accordance with Article 16 paragraph 1. However, the onus of proof of lack of diligence lies with the injured party.

Introduction CMNI

In any event, unauthorized stowage on deck means that the liability of the carrier is not that of the Hamburg Rules and he may even lose his limitations of liability. Rather, compensation is not due, if the damages are not covered by the intended protective purpose of a ban on deck stowage. The carrier is only liable to pay compensation if the damages to the goods or their loss are due to the kind of risks which the ban on deck-loading is intended to prevent. If for example a cargo is damaged in such a way that a container stowed nearby takes fire, and it is claimed that the loading on deck was unauthorized, this is unrelated to the violation of the ban and the fact of unauthorized loading on deck. Such damage can also happen below deck.

The carrier may avail himself of the possibility of claiming limitations of liability in cases of unauthorized deck loading; unless there is a case of qualified fault (Article 21 CMNI).

A further ground for exoneration of liability listed in Paragraph 1 is attempted or successful rescue or salvage operations on inland waterways. This provision is to prevent rescue operations from being dropped or not carried out fully as a result of concern regarding possible damage to the goods.

If one of the grounds for exoneration of liability listed in Paragraph 1 is present, it is presumed that the damages result from this circumstance and this hazard. Exoneration from liability is possible if the carrier declares and proves that the damages can have resulted from this circumstance. This exonerates him from having to provide full proof of causality. The presumption in favor of the carrier can be refuted if the person entitled to compensation can prove the contrary.

Article 19 paragraph 1 of the Convention foresees a limitation of the carrier's liability regarding the value of the goods. Both compensation in kind and consequential damage to the goods are excluded. Contrary to national legislation and the CMR, valuation of goods shall be calculated at the value of the place of delivery and date of delivery agreed in the contract and not at the place and time where the goods are taken over (Paragraph 3).

Settling the question of whether, in the event of loss of or damage to the goods, the carrier can demand payment of the entire freight, will depend on the applicable national legislation, to the extent that there is no specific agreement on this between the contracting parties (Paragraph 5).

Article 20 of the Convention sets the maximum limits of the carrier's liability.

The basic rule states that liability amounts to 666.67 units of account for every package or other loading unit, or up to 2 units of account for every kilogram of the weight mentioned in the transport document for lost or damaged goods, depending on which of the two amounts is higher.

The second sentence of paragraph 1 is the so-called container clause. The maximum amount for an empty container is 1,500 units of account and for a loaded container, whose exact contents are not given in the transport document, the maximum limits of liability are 25,000 units of account for the stowed goods and an additional 1,500 units of account for the container.

If contents are listed in the transport document by weight, then the kilogram liability is applied at 2 units of account per Kilogram according to the first sentence in this paragraph.

There can be eminent disputes over the concept of packaging or other shipping units. The legal text in paragraph 2, first sentence reads:

Introduction CMNI

"Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units."

There is a trend in jurisprudence to consider goods which are totally unpackaged as packaged or shipping unit, so that for example unpackaged half-carasses of pigs in a refrigerated container would be deemed to be packaged or in shipping units whereas unpackaged shoes would not be considered as such.

Regarding damages caused by delay in delivery, the provision in the Convention is more favorable than national legislation in certain States. Liability is limited to the value of the freight (paragraph 3), whereas according to German law, it is three times that amount.

The carrier may be disadvantaged as paragraph 4 states that the maximum limits of liability may be exceeded if:

- a) the nature and higher value of the goods or of the article of transport are expressly given in the transport document and the carrier has not rejected this information or
- b) the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

It is important that the provisions regarding maximum values for liability outlined in Article 20 do not supplant global liability according to CLNI or limitations of liability according to national legislation. If damages occur, and the maximum limits of liability according to CMNI go beyond the limitation of liability according to international Conventions or national legislation, then the carrier, now as before, may claim limitation of his liability (Article 27 paragraph 1 CMNI).

Article 21 deals with the loss of right to limitation and exoneration of liability. If the injured party can prove that the carrier has caused the damage himself by an act or omission, either with the intent to cause such damage or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result, then he consequently loses his right to exoneration or limitation of liability.

The description of qualified fault rests on the London Convention (maritime law) of 1976. This form of fault is to be found in Articles 25 and 25 a) of the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 (cf also Article 4 § 5 (e) VR, Article 8 paragraph 1 HHR, Article 29 paragraph 1 CMR, Article 36 ER CIM 1999).

The first alternative to the fact of "acting with intent to cause such damage" requires that the knowledge and intent relate to the fact on which the liability is based and the occurrence of concrete damages and their consequences.

The second alternative "recklessness" and "knowledge that the damage will probably occur" is regarded differently by national legislations. For example, under German law, there has to be particularly serious violation of obligation to justify negligence; the carrier or his employees have grossly overlooked the security interests of the contracting parties. Awareness of the probability that damages might occur is a compelling recognition on the part of those involved that damages could occur, but above all, that recklessness alone does not suffice to deduce awareness of the probability of the occurrence of damages. It is rather required that reckless behavior and, depending on the circumstances under which it occurs, justify this conclusion.

Loss of right to limit liability presupposes that the complaint for fault on the part of the carrier or the actual carrier is appropriate. Qualified fault on the part of persons acting on their behalf does not

Introduction CMNI

suffice to deprive them of the privilege of exoneration and limitation of liability. This provision brings about a substantial modification of the principle of obligation to assume liability for employees or agents. If the carrier or actual carrier is a legal entity, then own fault can be declared if a member of the authorized representative body has committed an act of qualified fault.

Paragraph 2 of Article 21 states that servants or agents may not avail themselves of exonerations or limitations of liability if they are personally accused of acting with qualified fault.

Article 22 states that exoneration and limitation of liability apply in the event of a claim for loss, damage or delayed delivery is based not only on the contract but also on unauthorized acts. The aim of this provision is to prevent non-contractual claims from ousting the system of exoneration and limitation of liability.

Chapter VI - Claims period

The specific provisions in Chapter VI determine the period within which the injured party must inform the carrier of damages and also submit a legally valid request for compensation. The aim of this provision is to protect the carrier against deterioration of proof through lapse of time. Article 23 concerns the notice of damage and Article 24 the period of limitation.

Article 23 is based on Article 3 § 6 VR, Article 19 HHR, Article 30 CMR and Articles 42, 43, 47 ER CIM 1999 and regulates the notice of damage. If the consignee omits to give notice of a partial loss or damages, then according to Paragraph 1 it is presumed that the goods have been delivered completely and undamaged and that they have neither been partially lost nor damaged while in the custody of the carrier. The consignee is obliged to produce proof to the contrary. The principles laid out in paragraph 1 also apply if the notice of damage is not submitted in time. Loss or damage must be notified in accordance with paragraph 3, at the latest on delivery. The only exception to this is if the loss or damage was not visible to the naked eye. In this event the period of notice is 7 days after delivery (paragraph 4).

Paragraph 5 explains the legal consequences in the event of delay in delivery. Delay of delivery must be notified within 21 days after delivery of the goods. If this is not the case, then all claims for compensation are expired. The date of dispatch is relevant for the punctuality of the notification.

Article 24 deals with the period of limitation of actions. In principle this period is one year. The period of limitation starts on the day when the goods are delivered or should have been delivered to the consignee (paragraph 1). This period may be extended unilaterally by a declaration in writing to the injured party.

Regarding the effects of suspension and interruption on the period of limitation of actions, the applicable State law is that which applies to the contract of carriage (paragraph 3).

Paragraph 4 determines, on the basis of the Hamburg and Visby Rules, that periods of limitation are extended to actions of recourse, to the extent that the law of the State where the proceedings are taking place recognizes longer periods of limitation. In any event the plaintiff in recourse proceedings disposes of a period of 90 days from the time when he satisfied the claim or he received the writ which enabled the recourse action to be triggered.

Claims which are barred by lapse of time may not be pursued in the form of a counter-claim or by set-off (paragraph 5).

Chapter VII - Limits of contractual freedom

Chapter VII consists only of **Article 25**. In its memorandum, the German Ministry of Justice states that this article contains one of the most controversial provisions of the Convention.

Paragraph 1 starts by stating the mandatory nature of the Convention and explains that a contractual agreement, which excludes, limits or extends the liability of the carrier, the actual carrier, his servants or agents, is null and void. Neither a lower limitation nor an extension of liability is permissible. The only exception to this is the possibility mentioned in Article 20 to increase the maximum limits of liability by means of a declaration of value or by express agreement.

With this exception, individual agreements on limitation or extension of liability are not possible, even though these may be possible under national legislation.

Yet another agreement which is null and void is one whereby insurance benefits of goods are transferred to the carrier. This is to prevent the carrier from benefiting from insurance claims which the injured party has acquired on his own account.

Paragraph 2 of Article 25 is significant, in that it is stated that contractual conditions are admissible where the carrier or actual carrier is not responsible for losses. For practical purposes, the loading and transport conditions contained in the following exonerations of liability are of considerable importance.

The following exonerations may be taken into account:

- a) nautical fault;
- b) fire or explosion on board the vessel or
- c) defects existing prior to the voyage which, despite due diligence, were not detected prior to the start of the voyage.

Nautical fault as grounds for exoneration of liability causes feelings to run high among proponents of law relating to freight on land. It is argued that there is no difference between a lorry driver driving his lorry into the pier of a bridge or the master of the vessel ramming his vessel into it. This is certainly a convincing argument.

Granted, there are no apparent reasons for exoneration of liability being seen as a natural precept of justice. Notwithstanding, nautical fault has to be accepted as an exoneration of liability in inland navigation. The argument mentioned above of those in favor of law relating to freight on land is countered by Müller, who, in the context of nautical fault, quite rightly refers to an essential and natural difference in the "carriageway" compared to operators on road or rail. Road and rail are both stable carriageways, "whereas a waterway is not stable, a vessel is much more exposed to wind and waves, and depending on the level of water or flooding is often exposed to daily if not hourly changes. Navigating a ship is not just a technique - it is an art which can only be acquired through lengthy experience " (IVR-Colloquy 1997, page 43).

A further argument can be added to this: inland navigation both by its nature and economically is considerably closer to sea navigation than it is to traffic on land. Inland and sea navigation take place side by side on rivers, estuaries and ports. They are exposed to the same risks. Consequently, law

Introduction CMNI

relating to inland navigation is frequently based on Conventions of maritime law, for example, regarding salvage and possibly in the future regarding the carriage of passengers under the Athens Convention (maritime law). This justifies equal treatment of inland and sea navigation.

Many cases of damage are based on nautical fault. Consequently, it is important to know what exactly is meant by nautical fault. According to the official CMNI text, this is an act or omission in the navigation, assembly or disassembly of a pushed or towed convoy.

According to the provisions of international maritime law, nautical fault refers to behavior in the navigation or other use of the vessel. By navigation of the vessel are understood all navigational measures concerning the vessel's progression. This includes all maneuvers of the vessel, orders to the bridge and the engine room, changing course, monitoring the radar, running lights, giving signals and compliance with the provisions of international rules for navigation at sea. Regarding the other operation of the vessel, this concerns technical handling, to the extent that this does not concern navigation. It makes no difference here whether the vessel is in port or at sea.

It is debatable whether, according to the CMNI, nautical fault is to be considered as the general term covering both navigation and other uses of the vessel.

The possibility to disclaim liability on account of nautical fault is the result of the intervention by the Dutch Delegation, as Dutch law foresees exoneration of liability in the event of nautical fault. However, should Dutch law be understood in the strict sense, i.e. relating only to pure navigation, or are other uses of the vessel to be included? The Article 901 BW in the official Dutch legal text could be taken as being in favor of a narrower interpretation.

In a noteworthy legal opinion, which Professor Haak presented in a pending lawsuit before a German court on the issue of nautical fault, he addressed the issue of whether acts which belong in the category "other use of the vessel" can give rise to an exoneration of liability of the carrier on account of nautical fault. The object of the lawsuit was the sinking in port of a lighter following an error in tying up the vessel not taking account of the tidal differences. Professor Haak comes to the conclusion, that, similar to Dutch law, the intention of the Dutch legislators is to align the liability regime for new inland navigation law on that for sea navigation. If the legislator had intended to exclude "other uses of the vessel", this would have constituted a break from existing practice. Unmotivated differences between maritime and inland navigation should be avoided.

So far, there is no jurisprudence of national courts on the complex issue of liability for "nautical fault"; Dutch jurisprudence in the field of CMNI will therefore be of particular significance.

Further grounds for exoneration mentioned in Article 25 paragraph 2 (b) are damages resulting from fire or explosion on board the vessel without it being proven that the fire or explosion was caused by fault on the part of the carrier, the actual carrier or their servants or agents or resulting from a defect of the vessel.

This provision which is based on Article 4 § 2 (b) of the Visby Rules, contains a provision with regard to onus of proof in favor of the carrier. The injured party must prove that the fire or explosion was caused by a fault on the part of the carrier, the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel.

The fire or explosion must have occurred on the vessel, irrespective of where the damages occurred. The text of the Convention leaves it open which causes will be taken into account in the event of damages resulting from fire or explosion. This means that the reasons for fire or explosion may lie in

Introduction CMNI

the commercial or nautical/technical area. To that extent there does indeed exist a difference with regard to exoneration of liability for nautical fault, which, if taken literally, refers to navigation alone.

Exoneration of liability in the event of fire or explosion is not only violated through own fault on the part of the carrier. Rather, liability exists also for fault of the acting carrier, servants of the carrier and of the actual carrier. If there is qualified fault then there can be no appeal for a limitation of liability according to Article 20 CMNI and a global limitation of liability.

The exoneration from liability in Article 25 paragraph 2 (c) CMNI - non-detection of a defect on the vessel prior to the start of the voyage - is characterized by the fact that it does not apply if the carrier cannot prove that the defect on the vessel could not have been detected prior to the voyage despite due diligence. "Due diligence" is a concept of fault which facilitates exonerating evidence. According to the provision in Article 16 paragraph 1 CMNI, the concept of due diligence can be understood to mean the diligence which a regular carrier must apply to avoid damages. The carrier is obliged to take all measures to enable safe fulfillment of the contract.

A defect of the vessel especially exists if it is not sea-worthy or fit for loading prior to the voyage. The carrier may not avail himself of his entitlement to exonerating evidence if the vessel has not been examined for sea-worthiness and fitness for loading prior to taking over a cargo.

Just as with fire or explosion as grounds for exoneration of liability, there is also limitation of liability in accordance with Article 20 CMNI and limitation of comprehensive liability; unless of course there is a case of qualified fault in compliance with Article 21 CMNI.

Chapter VIII - Supplementary provisions

Article 26 gives clarification on the provisions in Article 5 paragraph 2 second sentence 2 VR and Article 24 paragraph 1 HHR, so that the provisions of the Convention do not prevent application of provisions in the contract of carriage or national law regarding calculation of damages and contributions payable in the event of general average.

Article 27 determines the relationship between provisions of the Convention with those concerning comprehensive limitation of liability and liability with regard to nuclear energy.

According to paragraph 1 the carrier's right to limit his liability according to the provision relating to comprehensive limitation of liability remains unchanged. If the carrier is also a privileged person with regard to global limitation of liability, he can avail himself of further limitation in the event of damages on board the vessel or directly related to operation of the vessel.

Paragraph 2 foresees that the carrier, to the extent that he is subject to specific provisions regarding liability in the field of nuclear energy, is not subject to the provisions of the Convention.

Article 28 defines the concept of unit of account in accordance with the standard provisions of Conventions in the context of transport law.

Article 29 is best described as a grab-bag as the Convention cannot regulate all matters relating to property law or legislation for collisions contained in a contract of carriage.

According to paragraph 1 those questions which are not covered by the Convention are to be covered by the law chosen by the parties (cf Article 3 paragraph 1 first sentence of the Convention on the law applicable to contractual obligations).

Introduction CMNI

If a specific law has not been chosen, then in accordance with paragraph 2, the law of the State with which the contract has the closest tie is to be applied (cf Article 4 paragraph 1 first sentence of the Convention on the law applicable to contractual obligations).

Paragraph 3 explains which State is "most closely connected" as mentioned in paragraph 2. This provision essentially corresponds to Article 4 paragraph 4 second sentence of the Convention on the law applicable to contractual obligations. The second sentence however contains a special provision in the event that the carrier lives on board the vessel and has subscribed the contract of carriage there. In this case, it is the law of the State in which the vessel is registered which is applicable to the extent that the port of loading or of discharge, the place for taking over or for delivering the goods or the head office of the shipper is located.

According to paragraph 4 real rights to the goods to be delivered are subject to the law of the State in which the goods are located.

Chapter IX - Declarations concerning the scope of application

According to **Article 30** any contracting State may limit the geographical scope of application of the Convention. This enables the application of national legislation for the international transport of goods on inland waterways other than the Rhine or the Danube.

The pre-conditions for limitation of the scope of application can be found in paragraph 1.

According to paragraph 3 first sentence, other contracting States to the declaration are not bound by the declaration on the geographic scope of the Convention.

Article 31 along with Article 30 permits a change in the scope of application of the Convention explaining that, according to (a) a State may declare that it applies the Convention to contracts located on its own territory. According to (b), any contracting State to the Convention, contrary to Article 1 n° 1, can apply the Convention to carriage free of charge.

Article 32 permits contracting States to modify the material conditions of the Convention; according to paragraph 1 any contracting State is entitled to standardize legislation regarding exoneration of liability for nautical fault in contracts covering specific types of transport, such as exoneration according to Article 25 paragraph 2 (a) being left to the parties to agree. However, this must only concern national transport or cross-border transport, whereby the port of loading, the place of taking over the goods, the port of discharge or the place of delivery are located in States which are all able to apply Article 32.

Chapter X - Final provisions

The final clauses in Chapter X correspond to international contract law.

The formalities for signature, ratification or accession are in **Article 33**, entry into force in **Article 34** and denunciation **Article 35**.

Articles 36 and 38 concern the tasks of the depository, the Government of the Republic of Hungary.

Introduction CMNI

Maximum limits of liability and units of account may be modified in compliance with **Article 37** on the basis of maritime and inland navigation law. Thanks to a simplified revision procedure, it is possible to modify the maximum limits of liability which may no longer be deemed adequate on account of monetary fluctuations in the intervening period and given the dimension of damages occurred.

Einleitung CLNI

Cécile Tournaye

Deutsche Version

Das Strassburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Cécile Tournaye, Rechtsberaterin (ZKR)

Das im Jahre 1988 von den ZKR- Mitgliedstaaten und Luxemburg unterzeichnete CLNI- Übereinkommen ist am 1. September 1997 in Kraft getreten. Vier Staaten sind Vertragsparteien: Luxemburg (seit dem 05.07.1993), die Niederlande (seit dem 16.04.1997), die Schweiz (seit dem 21.05.1997) und Deutschland (seit dem 09.03.1999). Verwahrer des Übereinkommens ist der Generalsekretär der ZKR.

Das CLNI- Übereinkommen ist nach dem Vorbild des seerechtlichen LLMC- Übereinkommens erstellt worden. Es führt ein System der pauschalen Haftungsbeschränkung des Schiffseigentümers bei Schäden, die bei der Fahrt auf bestimmten Binnenwasserstrassen verursacht werden, ein. Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinne des Artikels 1 des CLNI- Übereinkommens können ihre Haftung ungeachtet des Grundes der Haftung durch einen Fonds beschränken, der bei einem Gericht oder einer zuständigen nationalen Behörde errichtet und dessen Höhe gemäß CLNI festgelegt wird, sofern nicht nachgewiesen wird, dass sie selber den Schaden absichtlich herbeigeführt haben¹. Die nach dem Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten unabhängig von der jeweiligen Schadensart und dem geltenden Haftungsregime, das sich stets nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragsparteien richtet.

Das CLNI bestimmt grundsätzlich, dass die nach dem Übereinkommen festgelegten Höchstbeträge auf Rhein und Mosel gelten. Gleichzeitig lässt sie den Vertragsparteien die Möglichkeit, ihren Anwendungsbereich auch auf andere nationale Wasserstraßen auszuweiten (Art. 15). Deutschland und die Niederlande haben erklärt, den Anwendungsbereich des CLNI auf ihre sämtlichen Binnenwasserstrassen auszuweiten, während die Schweiz und Luxemburg nur eine Ausdehnung auf Teile ihrer Wasserwege beschlossen haben².

Sobald in einem Vertragsstaat die Haftungsbeschränkung nach dem CLNI geltend gemacht wird, darf kein anderer Vertragsstaat ein Beschlagnahme- oder anderes Verfahren gegen den Eigentümer zulassen. Das CLNI- Übereinkommen stellt folglich einen Schutz für den Eigentümer dar. Gleichzeitig ist es als Garantie für den Geschädigten zu betrachten, da eine beschränkte Haftung leichter versicherbar und daher bezahlbar ist.

Die Errichtung des Fonds erfolgt entweder durch Hinterlegung eines Betrags oder durch Leistung einer Sicherheit, die nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem der Fonds errichtet wird, annehmbar ist. Ziel ist, mit dem Fonds alle bei demselben Ereignis entstandenen Ansprüche befriedigen zu können. Eine Beschränkung der Haftung kann auch dann geltend gemacht werden, wenn kein Haftungsfonds errichtet worden ist, sofern das innerstaatliche Recht der Vertragspartei diese Möglichkeit nicht ausschließt (Art. 10).

¹ Artikel 4 : „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.“

² Luxemburg : „Das Übereinkommen kommt auch auf den schiffbaren Abschnitten der Sûre zur Anwendung.“
Schweiz : „gilt auch zwischen Basel und Rheinfelden“.

Einleitung CLNI

Das CLNI- Übereinkommen stellt nur im Falle von Schäden großen Ausmaßes einen Schutz für den Eigentümer dar: Die nach dem CLNI festgelegten Haftungshöchstsummen gelten als Obergrenze der Entschädigung für alle bei demselben Ereignis entstandenen Ansprüche. Diese Beträge sind hoch und der Eigentümer wird außer bei einem schwerwiegenden Ereignis kein Interesse daran haben, die globale Haftungsbeschränkung geltend zu machen.

Nach dem CLNI gibt es drei verschiedene Fonds:

1. Ein Fonds für Ansprüche wegen Verursachung von Tod oder Körperverletzungen Dritter (Haftung aus unerlaubter Handlung): der in diesem Fonds zu hinterlegende Betrag errechnet sich nach der Tonnage und der Maschinenstärke des Schiffes (Art. 6 (1)(a));
2. Ein Fonds für Ansprüche wegen Sachschäden: der in diesem Fonds zu hinterlegende Betrag entspricht der Hälfte der vorstehenden Summe (Art. 6 (1) (b))³;
3. Ein Fonds für Ansprüche wegen Verursachung von Tod und Körperverletzungen von Reisenden (vertragliche Haftung): der in diesem Fonds zu hinterlegende Betrag errechnet sich nach der für das Schiff zulässigen Anzahl von Reisenden (Art. 7 CLNI).

Von der Pauschalbeschränkung sind laut CLNI ausgenommen:

- Forderungen wegen Bergung oder Hilfeleistung (Art. 3 (a));
- Forderungen wegen nuklearer Schäden (Art.3 (b) und (c));
- Forderungen von Bediensteten des Eigentümers (Art. 3 (d)).

Die Staaten haben im übrigen die Möglichkeit, die nachstehenden Bereiche von der im Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbeschränkung auszunehmen:

- Wrackbeseitigung (Art.18(1)(c)): die Vertragsstaaten können Ansprüche wegen Wrackbeseitigung vom Anwendungsbereich des CLNI- Übereinkommens auszunehmen. So hat Deutschland einen Vorbehalt nach Artikel 18(1)(c) erklärt. Nach deutschem Recht wird ein Sonderfonds für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung errichtet, dessen Höhe der Höhe des Fonds entspricht, der nach Artikel 6 des CLNI- Übereinkommens für Sachschäden vorgesehen ist⁴.
- Umweltschäden (Art. 18 (1) (a)): die Vertragsstaaten können „Schäden, die auf die Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers zurückzuführen sind“, von der Haftungsbeschränkung ausschließen. Alle Vertragsparteien haben einen Vorbehalt gemäß Artikel 18 (1)(a) erklärt. In den Niederlanden ist die Errichtung eines Sonderfonds für Umweltschäden vorgesehen, dessen Höhe der Höhe des Fonds entspricht, der für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzungen Dritter vorgesehen ist⁵. Deutschland⁶, die Schweiz⁷ und Luxemburg⁸ schließen eine Haftungsbeschränkung in diesem Bereich aus.

³ Reicht Fonds 1 für die Befriedigung der Ansprüche wegen Verursachung von Tod und Körperverletzungen Dritter nicht aus, besteht laut CLNI die Möglichkeit, auf die Hälfte des für Fonds 2 vorgesehenen Betrages zurückzugreifen (Art. 6(1)(c)).

⁴ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (BinSchG), § 5 j.

⁵ Art. 1 lid 1 sub b Koninklijk Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van artikel 1065 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, Stb. 1996, 587.

⁶ Deutsches Wasserhaushaltsgesetz, § 22.

⁷ Schweizerisches Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, Art. 59a.

⁸ Art. 1382 und 1383 des *Code civil*.

Einleitung CLNI

- Schäden Dritter, die bei der Beförderung gefährlicher Güter verursacht wurden (Art. 18 (1) (b)): die Staaten können „Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden“ von der Haftungsbeschränkung ausnehmen, sofern in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften höhere Haftungshöchstbeträge oder eine unbeschränkte Haftung vorgesehen sind. Die Niederlande und Deutschland haben von dieser Vorbehaltsregelung Gebrauch gemacht.

Das deutsche Recht schreibt vor, dass der Fonds für Ansprüche wegen Personenschäden einerseits und für Sachschäden andererseits das Dreifache der Summe, die nach Artikel 6 des CLNI- Übereinkommens vorgesehen, mindestens jedoch 5 Millionen SZR betragen muss, wenn diese Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht worden sind⁹.

Das niederländische Recht schreibt vor, dass der Fonds für Ansprüche wegen Personenschäden das Zweifache der Summe betragen muss, die nach Artikel 6 des CLNI-Übereinkommens vorgesehen ist, und jedoch mindestens 1 Millionen und höchstens 4 Millionen SZR. Der Fonds für Ansprüche wegen Sachschäden muss mehr als das Zweifache der Summe betragen, die nach Artikel 6 (b) des CLNI-Übereinkommen vorgesehen ist, und jedoch mindestens 750 000 und höchstens 3 Millionen SZR¹⁰.

- Schäden, die auf das Steuern von Sport- und Vergnügungsschiffen zurückzuführen sind (Art. 18 (1) (d)): die Vertragsstaaten können die Möglichkeit für das Geltendmachen der Haftungsbeschränkung auf gewerblich genutzte Schiffe begrenzen. Die Schweiz, Luxemburg und Deutschland von dieser Vorbehaltsregelung Gebrauch gemacht.
- Körperverletzungen von Reisenden : das CLNI von 1988 sieht eine komplexe Methode zur Ermittlung der Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden an Bord eines Schiffes vor.
Der Schiffseigentümer haftet bis zu einem Betrag von 60 000 SZR, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis 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 (Art. 7).

Das CLNI legt für die Haftung des Schiffseigners auch einen Mindest- und einen Höchstbetrag fest. Der im Fonds zu hinterlegende Mindestbetrag beläuft sich auf 720 000 SZR. Der im Fonds zu hinterlegende Höchstbetrag beläuft sich auf:

- 3 Millionen SZR für Schiffe mit einer Beförderungskapazität von bis zu 100 Fahrgästen;
- 6 Millionen SZR für Schiffe mit einer Beförderungskapazität von bis zu 180 Fahrgästen;
- 12 Millionen SZR für Schiffe mit einer Beförderungskapazität von über 180 Fahrgästen.

Die Vertragsparteien können jedoch einen Vorbehalt erklären, um von den für Schiffe mit einer Beförderungskapazität bis zu 100 Fahrgästen und von den für Schiffe mit einer Beförderungskapazität von bis zu 180 Fahrgästen festgelegten Höchstbeträgen (3 Millionen bzw. 6 Millionen) abzuweichen.

Die Schweiz und Deutschland haben von dieser Vorbehaltsregelung Gebrauch gemacht.

⁹ BinSchG, § 5 h.

¹⁰ Koninklijk Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van artikel 1065 van Boek 8 van het Burgelijk Wetboek, Stb. 1996, 587.

Einleitung CLNI

Das CLNI war ursprünglich als nicht offenes Instrument gedacht, das lediglich zwischen den Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und dem Großherzogtum Luxemburg abgeschlossen worden ist¹¹. Der Beitritt ist auf die Staaten beschränkt, die eine direkte schiffbare Verbindung zum Rhein oder zur Mosel haben, und nur unter der Bedingung möglich, dass alle Vertragsparteien ihre Zustimmung hierzu erteilen.

Heute herrscht jedoch die Meinung vor, dass eine europaweite Harmonisierung des Privatrechts in der Binnenschifffahrt anzustreben ist, was unter anderem durch eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der CLNI erreicht werden kann. Zu diesem Zweck haben die Unterzeichnerstaaten des CLNI im Jahre 2007 vereinbart, mit den anderen wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsstaaten ein Zusatzprotokoll zum CLNI zu erarbeiten, um den geographischen Anwendungsbereich des CLNI auf diese Staaten auszuweiten. Dazu finden seit Mitte 2007 Regierungsexpertensitzungen statt, an denen die Tschechische Republik und die Mehrheit der Donaustaaten teilnehmen. Ob dieses Unternehmen erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten.

¹¹ Artikel 15 Abs. 1.

Introduction CLNI

Cécile Tournaye

English version

The Strasbourg Convention on the Limitation of Liability of Owners of Inland Navigation Vessels (CLNI)

Cécile Tournaye, Legal adviser (CCNR)

The CNLI, signed in 1988 by the Member States of the CCNR and the Grand Duchy of Luxembourg, came into force on 01 September 1997. Four States are party to it – the Grand Duchy of Luxembourg (since 05 July 1993), the Netherlands (since 16 April 1997), Switzerland (since 21 May 1997) and Germany (since 09 March 1999). The Convention is deposited with the Secretary General of the CCNR.

The CLNI Convention was drawn up on the lines of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC). It organises a system of flat-rate limitation of liability on the part of the vessel owner in the event of damage caused during navigation on specific inland waterways. Vessel owners and their assistants or salvagers, as defined in Article 1 of the CLNI, may limit their liability – regardless of the foundation for this – by a fund constituted with a court or other competent national authority containing an amount determined in accordance with the provisions of the CLNI, on condition that there is no evidence that the damage was caused deliberately¹². The limits of liability provided for in the Convention apply regardless of the type of damage and the applicable liability scheme, which always complies with the corresponding national law of the contracting parties.

The CLNI basically provides for application of the upper limits laid down by the Convention for the Rhine and the Moselle. At the same time, it allows the contracting parties the possibility of extending the area of application to other national waterways as well (Article 15). Germany and the Netherlands have announced their extension of application of the CLNI to all their inland waterways, while Switzerland and the Grand Duchy of Luxembourg have decided on a partial extension only¹³.

If one of the contracting States applies the limitation on liability provided for in the CLNI, no other contracting State may allow garnishment or other proceedings against the owner. Thus the CLNI provides protection for the owner. At the same time it may also be considered a guarantee for any party suffering damage, since limited liability is easier to insure and therefore easier to pay out.

The fund is constituted either by depositing the amount, or by supplying a guarantee acceptable under the legislation of the contracting State in which the fund is constituted. The aim is for the fund to be able to cover any compensation in respect of claims arising from any single incident. Limitation of liability is also a possibility if no liability fund has been constituted, on condition that the national law of the contracting Party does not exclude this possibility (Art. 10).

The CLNI provides protection for the owner only in the case of extensive damage. The limits on liability laid down in the CLNI are the ceilings for compensation for all claims arising in respect of any one incident. The amounts are substantial and, apart from really serious incidents, it would not be in the owners' interest to have the overall limitation on liability apply.

The CLNI makes provision for three separate funds:

¹² Article 4: "A liable person is not entitled to limit his liability if it is proven that the damage resulting from this personal fault or from his personal omission, committed with the intention of causing such damage, or committed recklessly knowing that such damage would probably be caused."

¹³ G.D. Luxembourg: "The Convention shall apply also to the navigable portion of the Sûre."
Switzerland: "Applies also between Basel and Rheinfelden"

Introduction CLNI

1. One fund for claims in respect of death or bodily injury caused to third parties (liability on the grounds of negligence): the amount to be deposited in this fund is calculated on the basis of tonnage and the power of the vessel's engine (Art. 6 (1)(a));
2. One fund for claims in connection with material damage: the amount to be deposited in this fund is the equivalent of half the previous amount (Art. 6 (1) (b))¹⁴ ;
3. One fund for claims in connection with death or bodily injury caused to passengers (liability in contract): the amount to be deposited in this fund is calculated on the basis of the vessel's passenger transport capacity (Art. 7 CLNI).

The CLNI excludes lump-sum limitation of liability in respect of:

- Claims in connection with assistance or salvage (Art. 3 (a));
- Claims in respect of nuclear damage (Art. 3 (b) and (c));
- Claims on the part of the owner's agents (Art. 3 (d)).

The States also have the possibility of excluding the application of the limitations provided for in the Convention in the following areas:

- Wreck removal (Art. 18 (1)(c)): the contracting States may exclude claims in respect of wreck removal from the field of application of the CLNI. Thus Germany announced a reservation under Article 18 (1)(c). Under German law there is a special fund for claims in respect of wreck removal, containing the same amount as the fund provided for in Article 6 of the CLNI for material damage¹⁵.
- Damage caused to the environment (Art. 18 (1) (a)): the contracting States may exclude "damage caused by changes in the physical, chemical or biological quality of the water" from the limitation of liability. All the contracting parties have announced a reservation in respect of Article 18 (1)(a). In the Netherlands there is provision for setting up a special fund for environmental damage, containing the same amount as the fund for claims in respect of death or bodily injury caused to third parties¹⁶. Germany¹⁷, Luxemburg¹⁸ and Switzerland¹⁹ exclude limitation on liability in this respect.
- Damage caused to third parties by the transport of dangerous goods (Art. 18 (1) (b)): the States may exclude "damage caused by dangerous substances during their transport" from the limitation of liability, on condition that domestic law provides for higher amounts or unlimited liability. The Netherlands and Germany have taken up this option. German law²⁰ provides that the funds for claims in respect of both bodily injury and material damage must contain three times the amount provided for in Article 6 of the CLNI, subject to a minimum of SDR 5 million, in respect of such damage caused by the transport of dangerous materials. Dutch law requires the funds for claims in respect of bodily injury to contain twice the amount provided for in Article 6 of the CLNI subject to a minimum of SDR 1 million and a

¹⁴ If the first fund is not sufficient to meet claims in respect of the death and bodily injury to third parties, the CLNI allows for the possibility of half the amount in the second fund to be taken (Art. 6 (1) c)).

¹⁵ Legislation on private-law relations in inland waterways transport (BinSchG), § 5 j.

¹⁶ Art. 1(1)(b) of the Decision of 29 november 1996 regarding the implementation of article 8:1065 of the Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek), published in "Staatsblad 587".

¹⁷ "Wasserhaushaltsgesetz", §22.

¹⁸ Art. 1382 und 1383 des *Code civil*.

¹⁹ Schweizerisches Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, Art. 59a.

²⁰ "BinSchG", § 5 h.

Introduction CLNI

maximum of SDR 4 million SDR. It requires the funds for claims in respect of material damages to contain more than twice the amount provided for in Article 6(b) of the CLNI, subject to a minimum of SDR 750 000 and a maximum of SDR 3 million²¹.

- Damage caused by the use of sport and pleasure vessels (Art. 18 (1) (d)): the contracting States may reserve the benefit of the limitation of liability to vessels used for commercial purposes. Of the four contracting States, Switzerland, the Grand Duchy of Luxembourg and Germany have adopted this reservation.
- Body injury caused to passengers: the 1988 CLNI provides for a complex method for determining claims in respect of death or bodily injury caused to passengers on board a vessel.
The owner of the vessel is liable for up to SDR 60 000, multiplied by the number of passengers the vessel is permitted to carry according to its certificate; if there is no stated maximum number of passengers, the calculation is made according to the number of passengers actually being carried by the vessel at the time of the incident (Art. 7).

The CLNI also lays down minimum and maximum amounts for liability on the part of the vessel's owner. The minimum amount to be deposited in the fund is SDR 720 000. The maximum amount to be deposited in the fund is:

- SDR 3 million for vessels with transport capacity of up to 100 passengers;
- SDR 6 million for vessels with transport capacity of up to 180 passengers;
- SDR 12 million for vessels with transport capacity of more than 180 passengers.

The contracting parties may announce a reservation altering the maximum amounts laid down for vessels with transport capacity of up to 100 passengers and those with capacity for up to 180 passengers (SDR 3 or 6 million).

Switzerland and Germany have adopted this option.

The CLNI was originally devised as a non-open instrument agreed merely among the contracting States of the Revised Rhine Navigation Document of 17 October 1868 and the Grand Duchy of Luxembourg²². Accession is limited to States with a direct connection to either the Rhine or the Moselle, and only on condition that all the contracting parties are agreed.

There is now a prevalent opinion that harmonisation across Europe of private law in respect of inland waterways navigation should be sought, and that this may be achieved inter alia by extending the field of application of the CLNI. In 2007 the signatory States of the CLNI, together with the other major European States in terms of inland waterways navigation, agreed to draw up an additional protocol to the CLNI in order to extend the geographical area of application of the CLNI to these States. Government experts have been meeting since mid-2007; the meetings have been attended by representatives of the Czech Republic and most of the Danube States. Whether this will be successful remains to be seen.

²¹ Decision of 29 november 1996 regarding the implementation of article 8:1065 of the Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek), published in "Staatsblad 587".

²² CLNI, Article 15 (1).

Belgien

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG / AANSPRAKELIJKHEID UIT ONRECHTMATIGE DAAD

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Keine spezifischen Regelungen. Wenn sich das Ereignis in Belgien ereignet, findet belgisches Gesetz Anwendung. Anwendung der IPR Regel "lex loci delicti commissi".

Geen specifieke bepalingen. Belgische wetgeving van toepassing indien het voorval zich op Belgisch grondgebied voordoet. Toepassing van de IPR verwijzingsregel "lex loci delicti commissi".

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Das Seegesetz "Zeewet" (gesetzlich geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 11. April 1989, wodurch das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, London vom 19. November 1976 (LLMC) in das nationale belgische Gesetz anstelle des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, Brüssel vom 20. Oktober 1957 übernommen wurde) findet auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung.

Zeewet (aangepast door art 1 Wet 11 april 1989, waarbij Verdrag van Londen van 19 november 1976 (LLMC-Verdrag) in de interne Belgische rechtsorde werd opgenomen ter vervanging van Verdrag van Brussel van 20 oktober 1957) toepasselijk verklaard op de binnenvaart.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG / AANSPRAKELIJKHEIDSREGELING

Jeder Eigentümer haftet persönlich für Handlungen, Unterlassungen oder Verpflichtungen (Art. 46 Par. 1 Zeewet). Der Schiffseigentümer haftet für die Handlungen der Besatzung, des Lotsen und von anderen in solcher Tätigkeit Angestellten (Art. 46 Par. 3 Zeewet). Wenn eine Kollision durch Verschulden eines Schiffes verursacht wurde, muss für den Schaden von dem Schiff, das ihn verursacht hat, Ersatz geleistet werden (Art. 251 Par. 3 Zeewet) (Prinzip der dinglichen Haftung).

Iedere eigenaar is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen (art. 46 par. 1 Zeewet). De scheepseigenaar is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van de bemanning, van de loods en van andere als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden (art. 46 par. 3 Zeewet). Indien een aanvaring te wijten is aan de schuld van één der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip dat deze veroorzaakt heeft (art. 251 par. 3 Zeewet) (= principe der zakelijke aansprakelijkheid).

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Wenn die Kollision eine Folge von Zufall oder höherer Gewalt ist, oder wenn die Ursache der Kollision zweifelhaft ist, tragt jeder Betroffene seinen eigenen Schaden – auch wenn alle Schiffe oder eines von ihnen während des Unfalls vor Anker liegen (Art. 251 Abs. 1-2 Zeewet).

Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is, of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt ieder zijn eigen schade –ook wanneer alle schepen of éénvan hen ten anker liggen op het ogenblik van het ongeval (art. 251 al. 1-2 Zeewet).

1.5 HAFTUNGSUMFANG / *OMVANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID*

1.5.1 Algemein

Sowohl der Schiffseigentümer (auch Befrachter und Verwalter eines Schiffes und derjenige, der für die Verwaltung verantwortlich ist), als auch der Reeder (siehe Art. 2 Abs. d), e) und f) (LLMC) und der Versicherer können die Haftung beschränken. Dies gilt auch für die Angestellten des Schiffseigentümers (Art. 1 Absatz 4 LLMC). Die Beschränkungsgründe für die Binnenschifffahrt beziehen sich auf alle Ansprüche, die in Art. 2 LLMC genannt werden (Art. 273 Absatz 1 Zeewet). Diese beziehen sich sowohl auf Ansprüche aus Vertrag, als auch auf Ansprüche aus unerlaubter Handlung oder Gesetz. Aufrechnung wird angewandt, sodass sich die Bestimmungen der Beschränkung der Haftung nur auf den Saldo der Ansprüche nach Verrechnung der gegenseitigen Ansprüche beziehen.

1.5.1 Algemeen

Zowel de scheepseigenaar (ook bevrachter en beheerder van een schip en degene in wiens handen de exploitatie ervan gelegd werd) als reders (zie art. 2, lid d), e) en f) LLMC) en verzekeraars kunnen hun aansprakelijkheid beperken. Dit geldt ook voor de aangestelden van de scheepseigenaar (art 1 lid 4 LLMC-Verdrag). De beperkingsgronden voor de binnenvaart gelden voor alle vorderingen, opgesomd in art. 2 LLMC-Verdrag (art 273 al. 1 Zeewet), zowel voor vorderingen, die op overeenkomst alsop onrechtmatige daad, of wet zijn gebaseerd. De schuldvergelijking wordt toegepast, zodat de bepalingen van de beperking slechts vantoepassing zijn op het saldo der vordering na verrekening van wederzijdse vorderingen

1.5.2 Ansprüche

- a. Tod oder Verletzung, bzw. Verlust oder Beschädigung von Sachen (einschließlich der Beschädigung an der Infrastruktur von Häfen, Docks oder Wasserstrassen, sowie Hilfsmittel bei der Navigation) an Bord des Schiffes, oder in direktem Zusammenhang mit der Verwaltung des Schiffes oder mit Hilfeleistungstätigkeiten, sowie sich daraus ergebende Schäden.
- b. Schäden, die wegen Verspätung beim Binnenschiffstransport an Ladung, Passagieren oder deren Gepäck entstehen.
- c. Andere Schäden, die wegen Verletzung anderer Rechte aus Vertrag und in direktem Zusammenhang mit der Verwaltung des Schiffes oder Hilfeleistungstätigkeiten entstehen.
- d. Das Losziehen, Entfernen, Zerstören oder Vernichten eines gesunkenen, untergangenen oder gestrandeten Schiffes, einschließlich derjenigen Sachen, die sich an Bord befinden oder befunden haben.
- e. Das Beseitigen und Vernichten der Ladung.
- f. Ansprüche Dritter für Kosten von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Schäden, wodurch haftbare Person ihre Haftung gemäß LLMC beschränken können, sowie weiterer, durch solche Maßnahmen verursachte Schäden (Art. 2 LLMC – Art. 47 Zeewet).

1.5.2 Vorderingen

- a. *Dood of letsel, dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie) ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voortvloeiende schade.*
- b. *Schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over water van lading, passagiers of hun bagage.*

- c. *Andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten uit overeenkomst en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningswerkzaamheden.*
- d. *Het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan of gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen dat wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden.*
- e. *Het verwijderen of onschadelijk maken van de lading van het schip.*
- f. *Vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon m.b.t. maatregelen die zijn genomen tot voorkoming of vermindering van schade, waardoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig het LLMC-Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade (art. 2 LLMC-Verdrag –art. 47Zeewet).*

1.5.3 Ausnahmen

Kein Recht zur Haftungsbeschränkung besteht:

- Für Schäden, die vorsätzlich oder fahrlässig in dem Bewusstsein, dass ein solcher Schaden entstehen könnte, herbeigeführt wurden.
- Für Ansprüche, aufgezählt in Art. 3 LLMC, namentlich:
 - a. Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung oder Beitragsleistung zur Grossen Haverei;
 - b. Was Binnenschiffe (= nicht zur See fahrendes Fahrzeug oder Fahrzeug welcher Art. auch immer, das tatsächlich Öl und Schüttgut befördert) betrifft: Ansprüche für Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Internationalen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden vom 29.11.1969 (CLC) oder einer Änderung dieses Übereinkommens oder eines Protokolls, die das Übereinkommen betreffen und in Kraft getreten sind;
 - c. Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, die 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 Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den in Artikel 6 LLMC vorgesehen übersteigt.

1.5.3 Uitzonderingen

Er is geen recht op beperking:

- *Ingeval van persoonlijke fout of opzet, of roekeloosheid en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
- *Voor de vorderingen opgesomd in art. 3 LLMC-Verdrag, met name:*
 - a. *Vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in avarij-grosse;*
 - b. *Voor wat binnenschepen (=niet-zeegaand vaartuig of tuig van welk type ook, dat daadwerkelijk olie en bulk als lading vervoert) betreft: vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie*

van 29 november 1969 of van enige wijziging van het verdrag of bij een bij dat verdrag behorend protocol, welke van kracht is;

- c. *Vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;*
- d. *Vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;*
- e. *Vorderingen van ondernemingen van de scheepseigenaar of reder, wier werkzaamheden verband houden met dit schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechthebbenden, of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of redder volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in art. 6 LLMC.*

1.5.4 Haftungshöchstbeträge

(Koninklijk Besluit vom 24.11.1989 – Art. e Par. 1): Im Falle eines materiellen Schadens beträgt die Haftungsbeschränkung für konventionelle Schiffe 123,95 €/ton und 433,81 €/ KW der Leistung von Schub- und Schleppbooten. Bei Tod oder Körperverletzung beträgt die Haftungsbeschränkung das doppelte der erwähnten Beträge.

1.5.4 Beperkingsbedragen

De aansprakelijkheidslimieten zijn vastgesteld bij K.B. van 24 november 1989 (B.S., 1 december 1989). In geval van materiële schade bedraagt de beperking 123,95 €/ton bij conventionele schepen en 433,81 €/ KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen bij duw- en sleepboten, en in geval van lichamelijke schade het dubbel van voornoemde bedragen (art. 2 K.B. 24 november 1989).

1.6 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Beruhet bei demjenigen, der die Ansprüche geltend macht.

Berust bij degene die de vordering instelt.

1.7 VERJÄHRUNG / VERJARING

Bei Kollision gilt grundsätzlich eine Verjährungsfrist von zwei Jahren nach dem Ereignis (Art. 270 Zeewet). Für die Geltendmachung von Regressforderungen gemäß des vorletzten Absatzes von Art. 251 Zeewet gilt eine Frist von einem Jahr ab dem Zeitpunkt der Bezahlung.

Für alle übrigen unerlaubten Handlungen gilt eine Verjährungsfrist von fünf Jahren ab dem Tag, nach dem der Geschädigte über den Schaden, oder die Identität des Haftenden informiert wurde, ohne dass jedoch die Frist länger als 20 Jahre ab dem Zeitpunkt, an dem sich der Schaden ereignet hat, beträgt (Art. 12 Gesetz vom 10. Juni 1998).

Wenn allerdings die unerlaubte Handlung die Folge einer Straftat ist, wie ein Verstoss gegen ein Schifffahrts-, oder Polizeireglement, kann die zivilrechtliche Forderung, die sich daraus ergibt, nicht vor der Verjährung der Strafforderung verjähren. Es wird angenommen, dass das auch bei Kollisionen gilt, sodass die kurze Verjährungsfrist von zwei Jahren dann nicht gilt.

Bij aanvaringen geldt in beginsel een verjaringstermijn van twee jaar na het voorval (art. 270 Zeewet). Voor het instellen van de verhaalvorderingen door het voorlaatste lid van art. 251 Zeewet toegelaten, is de termijn één jaar, termijn die begint te lopen vanaf de betaling.

Voor alle andere onrechtmatige daden geldt een verjaringstermijn van vijf jaar, die een aanvang neemt vanaf de dag volgend op de dag waarop de benadeelde kennis kreeg van de schade of van de verergering en van de identiteit van de aansprakelijke, doch zonder dat de termijn meer dan twintig jaar kan bedragen, te rekenen vanaf de dag waarop het feit zich heeft voorgedaan (art. 12 Wet 10 juni 1998), B.S., 17 juli 1998).

Indien nochtans de onrechtmatige daad het gevolg is van een strafrechtelijk feit, zoals een inbreuk op een scheepvaart- of politiereglement kan de burgerlijke vordering voortspruitend uit die onrechtmatige daad niet verjaren voor de verjaring van de strafvordering. Aangenomen wordt dat dit ook geldt bij aanvaringen, zodat de korte verjaringstermijn van twee jaar alsdan niet geldt.

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

Aufgrund von Art. 574, 7. Gerichtliches Gesetzbuch ist das Handelsgericht materiell zuständig, um alle See- und Binnenschiffahrtforderungen, auch aufgrund von Kollision und anderen mit der Schifffahrt zusammenhängenden Aktivitäten, zu behandeln.

Op grond van art. 574, 7° Gerechtelijk Wetboek is de Rechtbank van Koophandel materieel bevoegd om kennis te nemen van alle vorderingen inzake zee- en binnenvaart, derhalve ook inzake aanvaringen en andere met de scheepvaartactiviteit verband houdende onrechtmatige daden.

1.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE ACTIE

Es besteht weder eine Pflichtversicherung, noch ein direktes Forderungsrecht gegen den Schadensverursacher.

Er bestaat geen verplichte verzekering noch een rechtstreeks vorderingsrecht tegen de schadeveroorzaker.

2. HAFTUNG AUS VERTRAG / AANSPRAKELIJKHEID UIT OVEREENKOMST

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Mangels einer Rechtswahl der Parteien in einem Vertrag, oder nach dem Entstehen einer Rechtsstreitigkeit findet das Internationale Privatrecht (IPR) Anwendung. Die Feststellung des anwendbaren Rechts erfolgt anhand Art. 4. des „Übereinkommens von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht von 1980“ (EVO).

Behoudens indien partijen uitdrukkelijk het toepasselijk recht in hun overeenkomst hebben vastgelegd, wordt de vraag van het toepasselijk recht beantwoord op grond van art. 4 Verbintenissenverdrag (Verdrag 19 juni 1980 inzake het recht dat van toepassing is op de verbintenissen uit overeenkomst, ondertekend te Rome, goedgekeurd bij wet 14 juli 1987).

2.2 HAFTUNGSRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Solange Belgien das CMNI-Übereinkommen (noch) nicht ratifiziert hat, findet das Flussbefrachtungsgesetz "Wet op de Rivierbevrachting" (WRB) vom 5. Mai 1936 sowohl auf nationale, als auch auf grenzüberschreitende Transporte Anwendung. Beförderungen mit Linienschiffen fallen jedoch nicht unter den Anwendungsbereich des WRB (Art. 51). Obwohl das Gesetz darüber keine Klarheit verschafft, wird aufgrund von Rechtsprechung angenommen, dass ein Schubvertrag unter den Anwendungsbereich des WRB fällt.

Das WRB ist allerdings dispositiv, mit Ausnahme – allerdings nur bei nationalen Beförderungen – der Artikel 5 (Kommission des Befrachters) und 33 (Verbot einer konventionellen Freistellungsklausel bei nationalen Transporten). Aufgrund des überwiegend dispositiven Charakters werden in der Praxis oft allgemeine Geschäftsbedingungen vereinbart, wie z.B. die Bedingungen der Unie van Continentale Vaart in der Tankschiffahrt, die (niederländischen) Algemene Duwconditiën in der Schubschiffahrt und die FOB Bedingungen des Antwerpener Hafens in der Trockengüterschiffahrt. Anwendung dieser Bedingungen kann lässt jedoch den zwingenden Charakter der Artikel 5 und 33 WRB bei nationalen Beförderungen unberührt.

Auf die Personenbeförderung findet keine spezifische Gesetzgebung Anwendung. Darauf finden die allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes vom 25. August 1891, in Boek II Wetboek van Koophandel als Titel VIIbis (art. 1-10) eingeführt, Anwendung. Diese Bestimmungen finden auch auf die Linienschiffahrt Anwendung.

Hoewel de Belgische overheid heeft te kennen gegeven te willen overgaan tot ratificatie van het CMNI, is dit tot op heden niet het geval. Hoe dan ook zou het enkel de bedoeling zijn het CMNI te implementeren voor het internationaal vervoer. Basiswet voor de overeenkomst van goederenvervoer per binnenschip blijft aldus voor het binnenlands vervoer en, zolang het CMNI niet is geratificeerd, ook voor het internationaal vervoer, de Wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting (WRB). Het vervoer met beurtschepen valt echter niet onder toepassing van de WRB (art. 51 WRB). Hoewel de wet ter zake dit in het midden laat, wordt een duwovereenkomst op grond van rechtspraak beschouwd als vallend onder het toepassingsgebied van de WRB.

De WRB is echter van aanvullend recht, met uitzondering, doch enkel bij binnenlands vervoer, van de artikelen 5 (commissie van de bevrachter) en 33 (verbod conventioneel ontheffingsbeding bij binnenlandse transport – zie infra), die van dwingend recht zijn. Gezien het overwegend aanvullend karakter wordt in de praktijk vaak gebruik gemaakt van bijzondere vervoervoorwaarden, zoals de Voorwaarden van de Unie van Continentale Vaart in de tankvaart, de (Nederlandse) Algemene Duwconditiën in de duwvaart en de FOB Voorwaarden Haven van Antwerpen in de droge ladingvaart. Toepassing van deze voorwaarden kan echter geen afbreuk doen aan het dwingend karakter van de artikelen 5 en 33 WRB bij binnenlands vervoer. De navolgende bespreking is beperkt tot de regeling onder de WRB.

Voor het personenvervoer geldt geen specifieke wetgeving. Hierop zijn van toepassing de algemene bepalingen van de wet van 25 augustus 1891, ingevoegd in Boek II Wetboek van Koophandel als Titel VIIbis (art. 1-10). Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op het vervoer met beurtschepen.

2.3 HAFTUNGSREGELUNG / REGELING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Das WRB geht von einer Haftungsvermutung für Verlust und Beschädigung der Güter seitens des Beförderers aus (Art. 30 WRB). Der Beförderer haftet jedoch nicht für Verspätungsschäden. Darauf finden eine spezifische Regelungen Anwendung (Art.41, 42 und 43 WRB).

De WRB gaat uit van een vermoeden van aansprakelijkheid voor verlies en averij der goederen in hoofde van de vervoerder (art. 30 W.R.B.). Indien een reis in het geheel binnen België geschiedt, is het verboden in elk contract of cognossement te bedingen dat “de schipper van zijn verantwoordelijkheid zal ontheven zijn voor verlies of averij, die ‘t gevolg zijn van nalatigheid, schuld of tekortkoming” (art. 33). Elk dergelijk beding is nietig. Het verbod geldt echter niet voor verlies of schade, aan de goederen overkomen, hetzij voor het laden, hetzij na het lossen (art. 34). A contrario volgt uit die bepaling dat voornoemd vermoeden van aansprakelijkheid geldt van zodra het laden een aanvangt neemt en tot zolang het lossen niet volledig beëindigd is.

Bemerk dat in bovenstaande regeling enkel sprake is van aansprakelijkheid voor schade en verlies der goederen, niet van verdragingschade. Hiervoor geldt een afzonderlijke regeling op grond waarvan indien het schip bij het vertrek, tijdens de reis of op de losplaats, wordt opgehouden door de schuld van:

- *De bevrachter, de inlader of de geadresseerde, de kosten wegens vertraging verschuldigd zijn door degene die ze heeft teweeggebracht (art. 41).*
- *De schipper deze schadevergoeding verschuldigd is (art. 42)*

Indien door overmacht het schip bij vertrek tijdelijk wordt verhinderd, is geen schadevergoeding verschuldigd (art. 43).

2.4 HAFTUNGSUMFANG / OMVANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Das WRB kennt nur Freizeichnungsmöglichkeiten, jedoch kein Beschränkungsrecht wie im CMNI-Übereinkommen. Indirekt besteht aufgrund von Artikel 2.1. LLMC unter:

- a. Forderungen in Bezug auf Verlust und Beschädigung der Güter, und
- b. Verspätungsschäden eine Beschränkungsmöglichkeit.

De WRB kent enkel ontheffingsgronden, maar geen beperkingrecht zoals wel in het CMNI is voorzien. Onrechtstreeks is wel een beperkingrecht mogelijk op grond van:

- *artikel 2.1 littera a – vorderingen met betrekking tot verlies of beschadiging van zaken – en*
- *artikel 2.1 littera b – verdragingschade van het hoger aangehaald LLMC Verdrag.*

Dezelfde limieten, uitsluitingen e.d. van het LLMC verdrag als deze die aangehaald zijn inzake schade uit hoofde van onrechtmatige daad, zijn ook hier van toepassing.

2.5 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen kann sich der Beförderer vertraglich von jeglicher Haftung für Beschädigung oder Verlust der Güter, ungeachtet deren Ursache, freizeichnen. Eine derartige Freizeichnung gilt allerdings nicht bei Betrug.

Bei nationalen Transporten können die gesetzlichen Freizeichnungsgründe des WRB in Anspruch genommen werden, nämlich:

1. Höhere Gewalt (Art 30 WRB) → Der Schiffsführer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter während der Reise, es sei denn er kann beweisen, dass der Verlust bzw. die Beschädigung aufgrund einer Ursache entstanden ist, die er nicht zu vertreten hat.

2. Seeuntüchtigkeit des Schiffes (Art. 31 WRB) → Der Schiffsführer haftet nicht für Verlust oder Beschädigung, verursacht durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Schiffsführer nachweist, die erforderlichen Maßnahmen getroffen zu haben, um das Schiff fahrtüchtig zu machen und die Schiffsräume in Ordnung zu bringen.
3. Schifffahrtsunfall (Art. 32, erster Abs. WRB) → Der Schiffsführer haftet nicht für Schaden an der Ladung als Folge eines Schifffahrtsunfalles, auch dann nicht, wenn dieser Unfall auf eine falsche Bedienung des Schiffes zurückzuführen ist.
4. Andere Freizeichnungsgründe (Art. 32, zweiter Abs. WRB).
5. Reiseverlust (Art. 13 WRB).

Das WRB vermeldet keinen expliziten Freizeichnungsgrund für Reiseverlust, indirekt geht dieser jedoch aus Art. 13 WRB, das einige Bestimmungen über „gestatteten“ Reiseverlust vermeldet, hervor.

Zoals hoger aangegeven kan en mag de vervoerder in geval van internationaal vervoer zich contractueel ontheffen van elke aansprakelijkheid voor schade of verlies van goederen, onverschillig de oorzaak ervan. Een dergelijk ontheffingbeding geldt echter niet in geval van bedrog.

In geval van binnenlands transport kunnen enkel de wettelijke ontheffingsgronden van de WRB worden ingeroepen, te noemen:

1. *Overmacht (art. 30 WRB) → De schipper is aansprakelijk voor elk verlies of elke schade aan de goederen toegebracht, tijdens de reis, tenzij hij bewijst dat dit verlies of deze averij te wijten is aan een feit dat hem niet ten laste kan worden gelegd.*
2. *Onzeewaardigheid van het schip (art. 31) → De schipper is evenmin verantwoordelijk voor verlies of schade wanneer deze het gevolg is van onzeewaardigheid van het schip op voorwaarde dat hij aantoont de nodige maatregelen getroffen te hebben om het schip bruikbaar te maken en de scheepsruimen in orde te brengen.*
3. *Scheepvaartongeval (art. 32, eerste lid) → De schipper is niet verantwoordelijk voor schade aan de lading ten gevolge van een scheepvaartongeval, zelfs indien dit ongeval aan de verkeerde bediening van het schip te wijten is, maar om die ontheffing te genieten, moet hij een bewijs van klassering voorleggen, ..., bewijzen dat hij op het ogenblik van het ongeval aan boord was en er voortdurend een schippersknecht van ten minste 18 jaar in zijn dienst was. Bemerkt dat deze ontheffingsgrond aldus ondermeer niet kan worden ingeroepen ingeval van alleen vaart.*
4. *Andere ontheffingsgronden (art. 32, tweede lid) → De schipper is niet verantwoordelijk voor plundering of diefstal door gewapende lieden, voor verlies of beschadiging veroorzaakt door knaagdieren of ongedierte, voor verlies of schade veroorzaakt door onvoldoende verpakking of door eigen gebrek der koopwaar.*
5. *Reisverlies (art. 13 WRB) → De WRB bevat geen expliciete ontheffingsgrond voor zogenaamd reisverlies, impliciet volgt deze echter uit art. 13 WRB dat een aantal regels voorschrijft inzake het “toegestane” reisverlies.*

2.6 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Da auf dem Beförderer eine vermutete Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter ruht, muss er auch beweisen, dass der Verlust oder die Beschädigung auf eine Tatsache zurückzuführen ist, die ihm nicht angelastet werden kann (siehe unter 1.4.).

Daar op de vervoerder een vermoeden van aansprakelijkheid voor verlies of schade van de goederen rust, rust ook op hem de bewijslast aan te tonen dat de schade of het verlies te wijten is aan een feit dat hem niet ten laste kan worden gelegd, kortom één van hoger genoemde ontheffingsgronden (zie onder 1.4.).

2.7 VERJÄHRUNG / VERJARING

Die Verjährungsfristen für alle Rechtsforderungen aus einem Vertrag, der unter das WRB fällt, betragen:

- Für Reisen mit einer Lade- und Löschstelle in Belgien: 6 Monate
- Für grenzüberschreitende Reisen: 1 Jahr (Art. 59 WRB)

Diese Verjährungsfristen beginnen:

- Bei völligem Verlust oder bei Verspätung: ab dem Tag an dem der Transport durchgeführt hätte werden müssen;
- Bei teilweisem Verlust oder Schäden: ab dem Tag der Ablieferung der Güter.

Die Verjährungsfrist läuft ab dem Tag, an dem sich die Tatsache, die zur Forderung geführt hat, ereignete. Eventuelle Regressforderungen müssen innerhalb der Frist eines Monats nach dem Datum der ursprünglichen Vorladung, eingereicht werden, wobei jedoch die ursprüngliche Verjährungsfrist von 6 Monaten bzw. 1 Jahr nicht überschritten werden darf.

De verjaringstermijnen voor alle rechtsvorderingen, voortvloeiende uit een overeenkomst die onder de WRB valt, zijn als volgt:

- *Voor reizen met een laad- en losplaats binnen de grenzen van België: na 6 maanden*
- *Voor grensoverschrijdende reizen: na 1jaar (art. 59 WRB)*

Deze verjaring begint te lopen:

- *Ingeval van totaal verlies of van vertraging: vanaf de dag waarop het vervoer had moeten geschieden;*
- *Bij een gedeeltelijk verlies of schade: vanaf de dag van de aflevering der goederen.*

De verjaring loopt vanaf de dag waarop het feit zich heeft voorgedaan, dat aanleiding heeft gegeven tot de vordering. Eventuele regresvorderingen moeten ingesteld worden binnen de termijn van 1 maand na de datum der oorspronkelijke dagvaarding, waarbij echter de oorspronkelijke verjaringstermijn van resp. 6 maanden of 1 jaar niet mag overschreden worden.

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

Aufgrund von Art. 574, 7. Gerichtliches Gesetzbuch ist das Handelsgericht materiell zuständig, um alle See- und Binnenschiffahrtforderungen, auch aufgrund von Beförderungsverträgen, zu behandeln. Bezüglich der territorialen Gerichtsbarkeit gelten die allgemeinen Vorschriften.

Op grond van art. 574, 7^e Gerechtelijk Wetboek is de Rechtbank van Koophandel materieel bevoegd om kennis te nemen van alle vorderingen inzake zee- en binnenvaart, derhalve ook uit hoofde van het vervoer. Ter zake van de territoriale jurisdictie gelden de algemene voorschriften.

2.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE ACTIE

Es besteht weder eine Pflichtversicherung, noch ein direktes Forderungsrecht gegen den Schadensverursacher.

Er bestaat geen verplichte verzekering noch een rechtstreeks vorderingsrecht tegen de schadeveroorzaker.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN / AANSPRAKELIJKHEID VOOR WATERVERONTREINIGING

3.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Keine spezifischen Regelungen. Wenn sich das Ereignis in Belgien ereignet, findet belgisches Gesetz Anwendung. Anwendung der IPR Regel "lex loci delicti commissi".

Geen specifieke bepalingen. Belgische wetgeving van toepassing indien het voorval zich op Belgisch grondgebied voordoet. Toepassing van de IPR verwijzingsregel "lex loci delicti commissi".

3.2 HAFTUNGSRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Kein Spezialgesetz. Es gelten Art. 1382 ff B.W. und diverse Polizeiverordnungen.

Geen specifieke wetgeving. Er geldt B.W. art 1382 e.v. en diverse Politierglementeringen.

3.3 HAFTUNGSREGELUNG / REGELING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Jeder, der durch einen Fehler Schaden verursacht, ist dafür haftbar (Art. 1382 B.W.). Die Wasserstrassenverwaltung haftet für die Dritten entstandenen Schäden (Art. 1384 B.W.), hat allerdings eine Forderung gegenüber der haftenden Partei.

Ieder die door een fout schade veroorzaakt is hiervoor aansprakelijk (art. 1382 B.W.). De bewaarnemer der waterwegen die verontreinigd zijn, is aansprakelijk voor de hierdoor ontstane schade aan derden (art. 1384 B.W.), doch heeft een vordering op de aansprakelijke partij.

3.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Keine.

Geen.

3.5 HAFTUNGSSUMFANG / OMVANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Keine Beschränkung gemäß M.B. 27.11.1989, da sich diese lediglich auf das LLMC bezieht, das keine Beschränkung für Wasserverschmutzungsschäden vorsieht.

Geen beperking volgens M.B. 27.11.1989 vermits dit enkel van toepassing is op LLMC-Verdrag, dat geen beperking voorziet ingeval van waterverontreiniging.

3.6 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Die Beweislast obliegt der Behörde, die annimmt, dass eine Verletzung der erwähnten Regelungen vorliegt.

De bewijslast rust op de overheid die stelt dat een inbreuk op voornoemde regelgeving werd begaan.

3.7 VERJÄHRUNG / VERJARING

Es finden die besonderen Verjährungsfristen des Strafrechts Anwendung.

Van toepassing zijn de bijzondere verjaringstermijnen van het strafrecht.

3.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

Aufgrund von Art. 138, 7. Gesetzbuch für Strafforderung (W.Sv.) ist das Polizeigericht zuständig, um Verbrechen aufgrund eines Verstoßes gegen die Gesetze und Verordnungen in Bezug auf Schifffahrt zu behandeln. Territoriale ist das Gericht des Ortes zuständig, wo sich in dessen Gerichtsbarkeit gelten die allgemeinen Vorschriften.

Op grond van art. 138, 6° Wetboek van Strafvordering (W.Sv.) neemt de Politierechtbank kennis van de misdrijven omschreven in de wetten en verordeningen met betrekking tot het vervoer te water. Territoriaal is daarbij bevoegd de Politierechtbank van de plaats waar het feit zich heeft voorgedaan.

3.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE ACTIE

Es besteht weder eine Pflichtversicherung, noch ein direktes Forderungsrecht gegen den Versicherer, es sei denn, es handelt sich um Maßnahmen, die von der Wasserstrassenverwaltung amtshalber in Bezug auf ein gesunkenes, gestrandetes oder verlassenes Schiff und dessen Ladung getroffen wurden (Art. 16 Wrakkenwet).

Er bestaat geen wettelijke verplichting tot verzekering. Er bestaat ook geen rechtstreeks vorderingrecht tegen de verzekeraar, tenzij het maatregelen betreft door de vaarwegbeheerder ambtshalve genomen met betrekking tot een gezonken, vergaand, gestrand of verlaten vaartuij en de lading ervan (art. 16 Wrakkenwet – zie infra).

4. HAFTUNG FÜR SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG / AANSPRAKELIJKHEID VOOR MAATREGELEN VAN DE SCHEEPVAARTPOLITIE TER VERMIJDING VAN GEVAAR OF VERWIJDERING VAN EEN STORING

4.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Keine spezifischen Regelungen. Wenn sich das Ereignis in Belgien ereignet, findet belgisches Gesetz Anwendung. Anwendung der IPR Regel "lex loci delicti commissi".

Geen specifieke bepalingen. Belgische wetgeving van toepassing indien het voorval zich op Belgisch grondgebied voordoet. Toepassing van de IPR verwijzingsregel "lex loci delicti commissi".

4.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Art. 12-14 des Gesetzes vom 11.4.1989 (Wrakkenwet) finden aufgrund von Art. 273 § 1, 3° Zeewet, sowie verschiedene Schifffahrtspolizeireglemente auf die berufliche Binnenschifffahrt Anwendung. Nachstehende Darlegung beschränkt sich auf das Gesetz vom 11.4.1989 (Wrakkenwet).

Art. 12-14 en 16-17 Wet 11 april 1989 (Wrakkenwet), van toepassing verklaard op de commerciële binnenvaart op grond van art. 273 § 1, 3° Zeewet, alsook verschillende scheepvaartpolitiereglementen. Onderstaande uiteenzetting is beperkt tot de regeling onder de Wrakkenwet.

4.3 HAFTUNGSREGELUNG / AANPRAKELIJKHEIDSREGELING

Der Eigentümer, Kapitän oder Schiffsführer eines Schiffes, das auf Grund gelaufen oder gesunken ist, muss dieses Schiff wieder flottmachen und an einen dazu von der Behörde angeordneten Ort entfernen (Art. 13). Erfolgt dies nicht, kann die Wasserstrassenverwaltung amtshalber und auf Risiko des Eigentümers und der Person, die haftbar ist, Maßnahmen im Interesse der Binnenschifffahrt veranlassen (Art. 14).

Derjenige, der für das Ereignis haftet, ist für die Kosten der von der Wasserstrassenverwaltung angeordneten Maßnahmen verantwortlich (Art. 16 Abs. 1).

De eigenaar, de kapitein of de schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit vaartuig – met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden, in het bijzonder de lading – vlot brengen en verwijderen naar de daartoe door de overheid aangewezen plaats (art. 13). Bij gebreke hieraan te voldoen of in spoedgevallen, waarover de vaarwegbeheerder oordeelt, of indien de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan de vaarwegbeheerder ambtshalve en op risico van de eigenaar en van de persoon die aansprakelijk wordt gehouden voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig gezonken of gestrand is, ambtshalve maatregelen nemen in het belang van de veiligheid, de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van de scheepvaartweg of de instandhouding ervan, waaronder het vlot brengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van schip en/of lading (art. 14).

Degene die aansprakelijk is voor de gebeurtenis waardoor het vaartuig is gezonken of gestrand en – bij gebreke van zulke aansprakelijke – de eigenaar vermeld in artikel 13, is aan de overheid de betaling verschuldigd van de kosten die voor deze overheid voortvloeien uit de ambtshalve, krachtens artikel 14 bevolen maatregelen en uitgevoerde verrichtingen (art. 16, eerste lid).

Onder eigenaar van het vaartuig wordt voor de toepassing van voorgaande bepalingen verstaan (art. 12): de eigenaar, de bevrachter en de reder van een vaartuig, alsmede degene in wiens handen de exploitatie is gelegd.

4.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Keine.

Geen.

4.5 HAFTUNGSUMFANG / OMVANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Aufgrund von Art. 273 Zeewet jo. Art. 2.1, unter d und e LLMC-Übereinkommen kann der Schiffseigentümer und dessen Versicherer seine Haftung für Forderungen bezüglich des Flottziehens, Entfernens, Vernichten oder Unschädlichmachen eines gesunkenen, gestrandeten oder verlassenen Schiffes und dessen Ladung beschränken. Diese Haftungshöchstsummen etc. gelten wie für alle Forderungen aus unerlaubter Handlung.

Es besteht kein spezifischer Beschränkungsfonds. Derartige Forderungen fallen deshalb mit sämtlichen anderen Forderungen in denselben Fonds.

Op grond van art. 273 Zeewet in samenhang met art. 2.1, littera d en e LLMC-Verdrag, kan de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid beperken voor vorderingen met betrekking tot het vlot brengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, met inbegrip van alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden (littera d) en met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip (littera e). Ook de verzekeraar van de scheepseigenaar, in de zin van art. 12 Wrakkenwet en 1 LLMC verdrag, kan zijn aansprakelijkheid onder dezelfde omstandigheden beperken. Dezelfde limieten, uitsluiten e.d. gelden als voor alle andere vorderingen uit onrechtmatige daad.

Er is geen afzonderlijk beperkingfonds, dergelijke vorderingen komen derhalve binnen eenzelfde fonds in samenloop met alle andere vorderingen waarvoor bij een schadegeval beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen en delen pondspondsgewijze mede in de verdeling van het fonds.

4.6 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Die Beweislast, wer für von der Behörde angeordnete Maßnahmen und Kosten haftet, beruht bei der Wasserstrassenverwaltung, die jedoch, auch wenn kein Haftender festgestellt werden kann, ein Forderungsrecht gegenüber dem Eigentümer hat, auf dem demzufolge eine Gefährdungshaftung ruht.

Bewijslast wie aansprakelijk is voor de door de overheid gemaakte kosten, rust op de vaarwegbeheerder, die echter, ook indien geen aansprakelijke kan worden aangewezen, een vordering behoudt op de eigenaar van het vaartuig, op wie aldus een foutloze, objectieve aansprakelijkheid rust.

4.7 VERJÄHRUNG / VERJARING

Keine spezifische Regelung, es gelten die allgemeinen Verjährungsregeln.

Geen specifieke regeling, derhalve gelden de gemeenrechtelijke verjaringsregels.

4.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

Aufgrund von Art. 574, 7. Gerichtliches Gesetzbuch ist das Handelsgericht materiell zuständig, um alle See- und Binnenschiffahrtforderungen, auch aufgrund von Binnenschiffahrt, zu behandeln. Da Verstöße gegen das Wrakkenwet strafbar sind, können auch strafrechtliche Maßnahmen ergriffen werden, wofür aufgrund von Art. 138, 6° W.Sv die Polizeigerichte zuständig sind.

Op grond van art. 574, 7° Gerechtelijk Wetboek is de Rechtbank van Koophandel materieel bevoegd om kennis te nemen van alle vorderingen inzake zee- en binnenvaart, derhalve ook uit hoofde van het vervoer. Daar overtreding van de bepalingen van de Wrakkenwet strafbaar is gesteld, kan echter ook strafrechtelijke vervolging plaatsvinden in welk geval op grond van art. 138, 6° W.Sv. de Politierechtbanken bevoegd zijn.

**4.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE
ACTIE**

Es besteht weder eine Pflichtversicherung. Der Wasserstrassenverwalter verfügt allerdings über ein direktes Forderungsrecht gegen den Haftpflichtversicherer der für den Schaden haftet (Art. 16 Wrakkenwet).

Er bestaat geen wettelijke verplichting tot verzekering. De vaarwegbeheerder beschikt wel over een rechtstreeks vorderingrecht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van het vaartuig of van enige andere persoon aansprakelijk voor het schadegeval (art. 16 Wrakkenwet).

Bundesrepublik Deutschland

1. HAFTUNG BEI DER BEFÖRDERUNG VON GÜTERN UND PERSONEN

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Vorrangig ist die Anwendbarkeit internationaler Übereinkommen zu prüfen. Soweit diese nicht anwendbar oder lückenhaft sind, greift das nach IPR maßgebliche nationale Recht ein. Ein Vertrag unterliegt nach Art. 28 Abs. 1 EGBGB dem Recht, das die Parteien gewählt haben. Die Rechtswahl muss ausdrücklich sein oder sich mit hinreichender Sicherheit aus den Bestimmungen des Vertrages oder aus den Umständen des Falles ergeben. Die Parteien können die Rechtswahl für den ganzen Vertrag oder nur für einen Teil treffen. Auch eine nachträgliche Änderung der Rechtswahl ist zulässig.

Mangels einer Rechtswahl unterliegt der Vertrag nach Art. 28 Abs. 1 EGBGB demjenigen Recht, mit dem er die engste Verbindung hat. Nach Abs. 2 wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen zu dem Recht des Staates aufweist, in dem derjenige Vertragspartner seinen Sitz hat, der die für das jeweilige Schuldverhältnis charakteristische Leistung erbringt. Gegenüber diesem Grundprinzip enthält Art. 28 Abs. 4 EGBGB eine Sonderbestimmung für Güterbeförderungsverträge, bei denen vermutet wird, dass sie mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.

Für die Personenbeförderung gelten die Vorschriften des Art. 28 Abs. 1, 2, 5 EGBGB; Art. 28 Abs. 4 EGBGB ist unanwendbar. Die Vermutung des Art. 28 Abs. 4 EGBGB gilt nach Art. 28 Abs. 5 EGBGB nicht, wenn sich aus den Gesamtumständen ergibt, dass der Vertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist.

Im Hinblick auf Ansprüche aus Delikt sind Art. 40, 41 EGBGB zu beachten. Danach unterliegen Ansprüche aus unerlaubter Handlung grundsätzlich dem Recht des Staates, in dem der Ersatzpflichtige gehandelt hat (sogenannte Tatortregel). Das Tatortrecht kommt jedoch nicht zur Anwendung, wenn Schädiger und Geschädigter zur Zeit des haftungsbegründenden Geschehens ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat hatten. Die Anknüpfung an den vorrangigen gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt oder an den Tatort entfällt jedoch, wenn der Schadensfall nach der Gesamtheit der Umstände des Einzelfalles eine wesentlich engere Verbindung mit dem Recht eines anderen Staates aufweist.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Isoliert neben den allgemeinen haftungsrechtlichen Regeln des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinSchG) stehen die frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen des HGB, die auch für das Frachtgeschäft in der Binnenschiffahrt gelten. Eine Besonderheit für das Binnenschiffahrtsrecht besteht lediglich hinsichtlich des Standgeldes (§ 412 Abs. 3 HGB). Gemäß § 412 Abs. 4 HGB ist das Bundesministerium der Justiz ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr für die Binnenschiffahrt durch Verordnung die Lade- und Löschzeit und die Höhe des Standgeldes zu bestimmen. Auf Grund dieser Ermächtigung wurde die "Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt (Lade- und Löschzeitenverordnung - BinSchLV)" vom 23.11.1999 (BGBl I, S. 2389) erlassen.

Die Haftungsgrundlagen finden sich in § 3 BinSchG (Haftung des Schiffseigners, ihm gleichstehend der Ausrüster), § 7 BinSchG (Haftung des Schiffers bzw. Schiffsführers) und in § 425 HGB (Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Gutes und Lieferfristüberschreitung). Daneben

kann eine Haftung des Schiffseigners nach § 831 BGB bestehen. Der Schiffer haftet Dritten gegenüber ebenfalls nach den Vorschriften über die unerlaubte Handlung (§§ 823 ff. BGB).

1.3 HAFTUNGSREGELUNG

Die Zurechnungsnorm des § 3 BinSchG kommt sowohl im Rahmen von Schuldverhältnissen mit dem Geschädigten als auch außerhalb von Verträgen (unerlaubte Handlung) zur Anwendung. Der Zweck der Vorschrift liegt vielmehr darin, eine Haftung des Schiffseigners zu begründen, wenn eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten schuldhaft einen Schaden zufügt. Die Haftung des Schiffseigners ist zusätzlicher Natur und tritt zu der Haftung des Besatzungsmitglieds hinzu, so dass beide dem Geschädigten als Gesamtschuldner haften. Geschützte Dritte im Sinne des § 3 BinSchG sind auch der Absender und Empfänger von Gütern.

Der Schiffer ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, insbesondere bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden haftet er nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger) sowie den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung gegenüber.

Eine Haftung nach § 425 Abs. 1 HGB setzt die Entstehung eines Güterschadens während der Obhutszeit des Frachtführers oder eines Verspätungsschadens voraus. Ein Güterschaden liegt bei Verlust und Beschädigung des Gutes vor. Ein Verlust ist anzunehmen, wenn das Gut in absehbarer Zeit nicht an den Berechtigten ausgeliefert werden kann, etwa weil das Gut zerstört wurde. Unter dem Begriff der Beschädigung ist eine Substanzverschlechterung zu verstehen. Ein vollständiger Substanzverlust ist dagegen als ein Verlust anzusehen. Der Verlust oder die Beschädigung müssen während der Obhutszeit eingetreten sein, das heißt in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung desselben. Der dem Absender oder Empfänger zu ersetzende Schaden muss durch den Güter- oder Verspätungsschaden verursacht worden sein. Allerdings muss der Frachtführer nach § 429 HGB keine Naturalrestitution leisten. Er hat bei Verlust oder Beschädigung nur den Wert des Gutes zu ersetzen. Im Falle einer Beschädigung des Gutes ist die Differenz zwischen dem Wert des unbeschädigten Gutes und dem des beschädigten Gutes zu ersetzen. Gemäß § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB wird vermutet, dass die Differenz dem Betrag entspricht, der zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzubringen ist. Ferner sind Schadensfeststellungskosten gem. § 430 HGB zu ersetzen.

1.4 HAFTUNGAUSSCHLÜSSE

Die Haftungsnorm des § 3 BinSchG schließt einen Entlastungsbeweis aus. § 3 ist jedoch abdingbar. Im Rahmen des Grundsatzes von Treu und Glauben ist eine allgemeine Freizeichnung von einer Haftung möglich. In Verlade- und Transportbedingungen sowie in Konnossementsbedingungen wird vielfach ein allgemeiner Ausschluss von jeder Haftung des Frachtführers vereinbart. Soweit nicht die Freizeichnung sogenannter Kardinalpflichten des Frachtführers betrifft, zum Beispiel die Freizeichnung von der Fahr- und Ladetüchtigkeit eines Schiffes, sind derartige Freizeichnungen, auch von nautischem Verschulden, zulässig.

Nach § 7 Abs. 2 BinSchG ist abweichend vom Seerecht die Haftung des Schiffsführers ausgeschlossen, wenn er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Indessen bleibt der Schiffsführer auch in diesem Falle verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

Nach dem HGB ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, soweit der Absender oder der Empfänger oder aber ein besonderer Mangel des Gutes bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat (§ 425 Abs. 2 HGB). Der allgemeine Haftungsausschlussgrund des § 426 HGB ist gegeben, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Ferner können dem Frachtführer die besonderen Haftungsausschlussgründe des § 427 HGB zur Seite stehen, etwa bei einem Transport mit offenen Fahrzeugen, Verladung auf Deck oder bei einer ungenügenden Verpackung des Gutes durch den Absender.

1.5 HAFTUNGSUMFANG

Beachtlich sind in erster Linie die Bestimmungen über die Begrenzung der Haftung nach § 4 ff. BinSchG. Dem Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25.08.1998 (BGBl, S. 2489) ist das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 04.11.1988 in das Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet worden. Die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung kommt dem Schiffseigner, Eigentümer, Charterer oder Ausrüster zugute (§§ 4, 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG). Personen, deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden den Vorgenannten zuzurechnen ist, sowie der Versicherer können sich ebenfalls auf die Haftungsbeschränkung berufen. Gemäß § 4 BinSchG kann die Haftung beschränkt werden für Personen- und Sachschäden, die an Bord mit dem Betrieb des Schiffes in unmittelbarem Zusammenhang, oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung eingetreten sind und für Ansprüche aus Wrackbeseitigung. Dies gilt jedoch nicht, wenn das Schiff nicht gewerblich genutzt, sondern für Sport und Erholung eingesetzt wird. § 5 BinSchG nennt diejenigen Ansprüche, für welche die Haftung nicht beschränkt werden kann. Es handelt sich dabei um Ansprüche aus Bergung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Havarei, Ansprüche nach dem Atomgesetz für nukleare Schäden, Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigners, Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

Die §§ 5 e) bis k) BinSchG regeln die Beträge der Haftungssummen, auf die für die Summe alle Ansprüche die Haftung beschränkt werden kann. Bezugsgrößen sind die Tragfähigkeit und die Antriebskraft, § 5 e) Abs. 1 Nr. 2 BinSchG. Für Schäden, die Dritten aus der Beförderung von Gefahrgut entstehen, legt § 5 h) BinSchG besondere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich und ausschließlich zur Befriedigung solcher Ansprüche fest.

Voraussetzung der Haftungsbeschränkung ist gem. § 5 d) Abs. 2 BinSchG die Errichtung eines Fonds nach der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung oder in einem anderen Vertragsstaat nach den Regeln der CLNI. Darüber hinaus kann die Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede ohne Errichtung eines Haftungsfonds gem. § 5 d) Abs. 3 BinSchG geltend gemacht werden.

Ausgangspunkt der Haftungsbeschränkung ist der Grundsatz der Globalhaftung. Das heißt, dass sich der jeweilige Begünstigte auch dann auf die Haftungsbeschränkung berufen kann, wenn aus anderem Rechtsgrund, insbesondere nach den Bestimmungen des HGB, höhere Haftungshöchstbeträge in Betracht kommen sollten.

Die Haftung des Frachtführers nach HGB ist ebenfalls summenmäßig begrenzt. Der Haftungshöchstbetrag beläuft sich bei Verlust oder Beschädigung auf 8,33 SZR (§ 431 Abs. 1 und 2 HGB). Im Falle einer Lieferfristüberschreitung beträgt das Haftungslimit das Dreifache der Fracht (§ 431 Abs. 3 HGB). Die vorgenannten Haftungsgrenzen sind grundsätzlich auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen gegen den Frachtführer anwendbar (§ 434 HGB).

1.6 BEWEISLAST

Im Rahmen des § 3 BinSchG hat grundsätzlich der Geschädigte im Rechtsstreit das konkrete schadensursächliche Verhalten eines Besatzungsmitglieds zu beweisen. Der Kläger hat alle anspruchsbegründenden, der Beklagte alle anspruchsvernichtenden Tatsachen darzulegen und zu beweisen. Dem Schädiger obliegt die Beweislast für ein Mitverschulden des Geschädigten, indessen muss der Geschädigte unter Umständen den Anschein eines Mitverschuldens widerlegen. Dem Beweisführer können die Regeln des Anscheinsbeweises zur Hilfe kommen.

Bei der Inanspruchnahme des Schiffsführers trifft den Geschädigten die Beweislast dafür, dass der Schiffsführer bei seinen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffsführers vernachlässigt hat. Der Geschädigte muss ferner beweisen, dass er zu dem Kreis der in § 7 Abs. 2 BinSchG genannten Personen gehört. Schließlich hat der Geschädigte bei Inanspruchnahme des Schiffseigners nach § 7 Abs. 3 BinSchG die Anweisung des Schiffseigners an den Schiffsführer und die Unterrichtung an den Schiffseigner über das Sachverhältnis zu beweisen.

Im Rahmen der §§ 425 ff. HGB hat der Anspruchsteller für Ansprüche aus dem Frachtvertrag nach allgemeinen Beweislastgrundsätzen alle rechtsbegründenden Tatsachen darzulegen und zu beweisen. Dazu zählt der Abschluss eines wirksamen Frachtvertrages, die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer, das Haftungsereignis Verlust oder Beschädigung bzw. Lieferfristüberschreitung, ihre Ursächlichkeit für den Schaden und im Falle von Güterschäden die Schadensentstehung im Obhutszeitraum.

1.7 VERJÄHRUNG

Verjährungsvorschriften enthalten insbesondere die §§ 117, 118 BinSchG. Ihre Bestimmungen stellen für die Dauer der Verjährungsfrist ein Sonderrecht gegenüber den Verjährungsvorschriften des BGB dar. Im § 117 Abs. 1 BinSchG ist ein Katalog von Ansprüchen aufgelistet, die mit dem Ablauf eines Jahres verjähren. Hierzu zählen vor allem die öffentlichen Schiffs- und Schifffahrtsabgaben, die aus Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, die Lotsengelder, die Beiträge zur großen Havarei, die Forderungen aus Geschäften, welcher der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat und die Forderung aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen. Die einjährige Verjährung des § 117 BinSchG gilt auch für solche Ansprüche, die nicht nur auf die §§ 3, 4, 114, 92 - 92 f), sondern auch auf allgemeine Rechtsvorschriften, beispielsweise §§ 823 ff. BGB gestützt werden. Gleiches gilt für Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung (nunmehr § 280 BGB) und aus Geschäftsführung ohne Auftrag.

Sämtliche Ansprüche aus einer dem HGB unterfallenden Beförderung, d. h. Ansprüche aus dem Frachtvertrag sowie konkurrierende deliktische Ansprüche, verjähren regelmäßig in einem Jahr (§ 439 Abs. 1 Satz HGB). Bei einem schweren Verschulden i. S. von § 435 HGB verlängert sich die Frist auf drei Jahre.

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Das gerichtliche Verfahren für Binnenschifffahrtssachen ist in dem Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen von 1952 (BGBl. I. S. 641, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27. Februar 2001 (BGBl. S. 1887) i.V.m. der Bekanntmachung vom 10. Juni 2002 (BGBl. I. S. 1944) geregelt. Gemäß § 1 sind in Binnenschifffahrtssachen im ersten Rechtszug streitwertunabhängig die

Amtsgerichte zuständig. Sie führen bei der Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen die Bezeichnung "Schiffahrtsgericht" (§ 5).

Die sachliche Zuständigkeit ergibt sich aus § 2. Danach sind Binnenschiffahrtssachen bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern durch Schiffe zusammenhängen. Der Katalog der einzelnen Binnenschiffahrtssachen ist in Abs. 1 unter lit. a - g aufgelistet. Überwiegend sind Binnenschiffahrtssachen Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen. Für die Verhandlung und Entscheidungen über Berufung und Beschwerden gegen Entscheidungen des Schiffahrtsgerichts in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten sowie in Straf- und Bußgeldsachen sind die Oberlandesgerichte zuständig. Sie führen hierbei die Bezeichnung "Schiffahrtsobergericht" (§ 11).

Eine besondere Zuständigkeit besteht für Rheinschiffahrtssachen. Rheinschiffahrtssachen sind die in den Artikeln 34 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte bezeichneten bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die sich auf Vorgänge auf dem Rhein abwärts von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel beziehen (§ 14 Abs. 2).

Bei der Verhandlung und Entscheidung von Rheinschiffahrtssachen führt das Amtsgericht anstelle der Bezeichnung "Schiffahrtsgericht" die Bezeichnung "Rheinschiffahrtsgericht" und das Oberlandesgericht die Bezeichnung "Rheinschiffahrtsobergericht" (§ 15).

Zu beachten ist, dass in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten (und Bußgeldsachen), die Rheinschiffahrtssachen sind, anstelle der Berufung oder der Rechtsbeschwerde an das Rheinschiffahrtsobergericht die Zentralkommission in Straßburg angerufen werden kann.

Neben dem Rheinschiffahrtsgericht besteht für Moselschiffahrtssachen (§ 18 a) die Zuständigkeit der Moselschiffahrtsgerichte und des "Moselschiffahrtsobergerichts" (§ 18 b). Als Berufungsgericht in Moselschiffahrtssachen kann entweder das Moselschiffahrtsobergericht der Berufungsausschuß der Moselkommission in Trier (§ 18 e) gewählt werden.

Im gesamten Bundesgebiet bestehen folgende Schiffahrts- bzw. Rheinschiffahrtsgerichte und ein Moselschiffahrtsgericht (I. Instanz):

- Konstanz
- Kehl
- Mannheim
- Mainz
- St. Goar (zugleich Moselschiffahrtsgericht)
- Saarbrücken
- Duisburg-Ruhrort
- Dortmund
- Minden
- Emden
- Bremen
- Hamburg
- Würzburg
- Regensburg
- Berlin;

Ferner folgende Schiffahrtsobergerichte bzw. Rheinschiffahrtsobergerichte und ein Moselschiffahrtsobergericht (II. Instanz):

Bundesrepublik Deutschland

- Karlsruhe für die Schifffahrts- bzw. Rheinschifffahrtsgerichte Konstanz, Kehl, Mannheim und Mainz
- Köln für die Schifffahrts- bzw. Rheinschifffahrtsgerichte St. Goar und Duisburg-Ruhrort und das Moselschifffahrtsgericht St. Goar
- Hamm für die Schifffahrtsgerichte Dortmund und Minden
- Hamburg für die Schifffahrtsgerichte in Mecklenburg-Vorpommern
- Nürnberg für das Gebiet des Landes Bayern
- Saarbrücken für das Schifffahrtsgericht Saarbrücken
- Kammergericht Berlin für die Schifffahrtsgerichte Berlin-Charlottenburg und Berlin-Tiergarten.

Die Örtliche Zuständigkeit der Binnenschifffahrtsgerichte stellt sich wie folgt dar:

1. Amtsgericht Konstanz für den zu Baden-Württemberg gehörenden Teil des Bodensees und für den Rhein vom Bodensee bis Kilometerpunkt 145,00 bei Rheinfelden;
2. Amtsgericht Kehl für den Rhein von Kilometerpunkt 145,00 bei Rheinfelden bis Kilometerpunkt 352,07 an der Mündung der alten Lauter;
3. Amtsgericht Mannheim für den Rhein von Kilometerpunkt 437,00 bei Lampertheim sowie für den Neckar und die zum Lande Baden-Württemberg gehörende Mainstrecke bei Wertheim;
4. Amtsgericht Mainz für den Rhein von Kilometerpunkt 437,00 bei Lampertheim bis Kilometerpunkt 529,00 an der Mündung der Nahe und für den Main von der Mündung bis zur hessisch-bayerischen Landesgrenze bei Kilometerpunkt 66,60 auf der rechten Mainseite und bei Kilometerpunkt 77,20 auf der linken Mainseite;
5. Amtsgericht St. Goar für den Rhein von Kilometerpunkt 529,00 an der Mündung der Nahe bis Kilometerpunkt 650,00 bei Oberkassel, für die Lahn, für die Saar von der Landesgrenze bis zur Mündung und für die Mosel von der Bundesgrenze bis zur Mündung;
6. Amtsgericht Saarbrücken für die Saar innerhalb des Saarlandes;
7. Amtsgericht Duisburg-Ruhrort für den Rhein von Kilometerpunkt 650,00 bei Oberkassel bis zur deutsch-niederländischen Grenze, für den Schifffahrtweg Rhein-Kleve, für den Rhein-Herne-Kanal vom Rhein bis zum Kilometerpunkt 29,00 unweit der Westgrenze der Stadt Herne, für den Wesel-Datteln-Kanal vom Rhein bis zur Zeche Auguste Victoria (Hafen) einschließlich und für die Ruhr vom Rhein bis einschließlich Wehr Kemnade unweit der Ostgrenze der Stadt Hattingen;
8. Amtsgericht Dortmund für den Dortmund-Ems-Kanal und für die Ems bis zur Landesgrenze zu Niedersachsen, für den Rhein-Herne-Kanal ab Kilometerpunkt 29,00 unweit der Westgrenze der Stadt Herne nach Osten, für den Wesel-Datteln-Kanal östlich von Zeche Auguste Victoria (Hafen) ausschließlich, für den Datteln-Hamm-Kanal und für die Ruhr oberhalb des Wehrs Kemnade unweit der Ostgrenze der Stadt Hattingen;
9. Amtsgericht Minden für den nordrhein-westfälischen Teil des Stromgebietes der Weser und des Mittellandkanals, ferner für den hessischen Teil des Stromgebietes der Weser, einschließlich der Werra und Fulda und für den niedersächsischen Teil des

Bundesrepublik Deutschland

Mittellandkanals einschließlich seiner Zweigkanäle sowie für den niedersächsischen Teil der Werra, Fulda und Weser abwärts bis Nienburg einschließlich;

10. Amtsgericht Emden - jeweils für die in Niedersachsen gelegenen Gewässerteile -für den Dortmund-Ems-Kanal, für die Ems, für die linksemsischen Kanäle und die Hase, für den Küstenkanal von der Ems bis Schleuse Oldenburg einschließlich und die von Süden in den Küstenkanal mündenden Kanäle, für die nördlich des Küstenkanals und der Emsmündung bis zur Nordseeküste gelegenen Kanäle und Gewässer und die Papenburger Kanäle;
11. Amtsgericht Bremen für die Weser nördlich von Nienburg, die Aller, die Leine, die bremischen Häfen nördlich der Geeste, die Lesum, die Wümme, die Hamme, den Hamme-Oste-Kanal, die Hunte mit Küstenkanal unterhalb der Schleuse Oldenburg, die Lune, die Ochtum sowie für die Geeste unterhalb der Schiffdorfer Schleuse (Landesgrenze Bremen - Niedersachsen);
12. Amtsgericht Hamburg für die Elbe von Schnackenburg, Kilometer 472,70, abwärts, den Aland, die Jeetzel, die Ilmenau, den Elbe-Seiten-Kanal bis zur Einmündung in den Mittellandkanal, die auf dem Westufer der Unterelbe einmündenden Wasserstraßen einschließlich Hadelner Kanal, Geeste-Kanal und Geeste bis zur Schiffdorfer Schleuse, soweit nicht das Amtsgericht Bremen zuständig ist, den Elbe-Lübeck-Kanal mit den Häfen in Lauenburg, die Trave, die Wakenitz und für die auf dem Ostufer der Unterelbe einmündenden Wasserstraßen einschließlich Nord-Ostsee-Kanal mit Gieselau-Kanal und Eider;
13. Amtsgericht Würzburg als Schifffahrtsgericht für die Gewässer in den Landgerichtsbezirken Aschaffenburg, Schweinfurt und Würzburg;
14. Amtsgericht Bamberg als Schifffahrtsgericht für die Gewässer in den Landgerichtsbezirken Bamberg, Bayreuth, Coburg und Hof;
15. Amtsgericht Nürnberg als Schifffahrtsgericht für die Gewässer in den Landgerichtsbezirken Ansbach, Ingolstadt und Nürnberg-Fürth sowie in den Amtsgerichtsbezirken Dillingen a. d. Donau, Günzburg, Neu-Ulm und Nördlingen;
16. Amtsgericht Regensburg als Schifffahrtsgericht für die Gewässer in den Landgerichtsbezirken Amberg, Deggendorf, Landshut, Passau, Regensburg und Weiden i. d. OPf.;
17. Amtsgericht Starnberg als Schifffahrtsgericht für die Gewässer in den Landgerichtsbezirken Augsburg - ausgenommen für die Gewässer in den Amtsgerichtsbezirken Dillingen a. d. Donau und Nördlingen -, München I, München II und Traunstein;
18. Amtsgericht Lindau (Bodensee) als Schifffahrtsgericht a) für den Bodensee, b) für die Gewässer in dem Landgerichtsbezirk Kempen (Allgäu) und c) für die Gewässer in dem Amtsgerichtsbezirk Memmingen;
19. Amtsgericht Berlin-Charlottenburg (nur Zivilsachen);
20. Amtsgericht Berlin-Tiergarten (nur Strafsachen);
21. Amtsgericht Brandenburg an der Havel für alle Binnenschifffahrtssachen im Land Brandenburg

(§ 6 GerZustV v. 03.11.1993,

<http://www.mdje.brandenburg.de/landesrecht/gesetzblatt/texte/K30/301-01.htm>)

Anfragen an die Justizministerien im Beitrittsgebiet haben darüber hinaus folgendes ergeben:

1. Die Senatsverwaltung für Justiz, 10825 Berlin, teilte mit Schreiben vom 03.06.2004 lediglich mit, die Errichtung weiterer, spezieller Schifffahrtsgerichte sei derzeit nicht geplant.
2. Mecklenburg-Vorpommern hat für Binnenschifffahrtssachen im Sinne des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen das Amtsgericht Waren (Müritz) bestimmt (§ 7 KonzVO M-V v. 28.03.1994, <http://www.mv-regierung.de/laris/daten/300/1/3/300-1-3-lv0.htm>). Die Verhandlung und Entscheidung über Berufungen und Beschwerden in Binnenschifffahrtssachen gegen die Entscheidungen des Amtsgerichts Waren (Müritz) ist dem HansOLG in Hamburg als Schifffahrtsobergericht zugewiesen (§ 1 des Abkommens zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Land Mecklenburg-Vorpommern über die Zuständigkeit des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Binnenschifffahrtssachen v. 01.06./12.08.1993, GVBl. M-V S. 594, <http://www.mv-regierung.de/laris/daten/300/9/0/300-9-0-lr0.htm>).
3. Nach § 3 der Verordnung über die Zuständigkeiten der Amtsgerichte und Landgerichte in Zivilsachen vom 01.09.1992 (GVBl. S. 664) sind die bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten in Binnenschifffahrtssachen dem Amtsgericht Magdeburg für die Bezirke aller Amtsgerichte des Landes Sachsen-Anhalt zugewiesen. Schifffahrtsobergericht ist das Oberlandesgericht Naumburg als einziges Oberlandesgericht in Sachsen-Anhalt.
4. In Sachsen sind die Binnenschifffahrtssachen im Sinne von § 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen aus allen Gerichtsbezirken bei dem Amtsgericht Torgau als Schifffahrtsgericht konzentriert (Ifd. Nr. 6 der Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 JuZustVO v. 06.05.1999, SächsGVBl. S. 281).
5. Das Justizministerium des Freistaates Thüringen wies mit Schreiben vom 25.05.2004 lediglich darauf hin, dass das Amtsgericht Magdeburg für die Führung des Binnenschiffsregisters zuständig sei.

Für Rechtsstreitigkeiten, die sich auf eine den Bestimmungen des HGB unterfallende Beförderung beziehen, sieht § 440 HGB ergänzend zu den Regelungen der ZPO einen weiteren Gerichtsstand vor. Nach § 440 Abs. 1 HGB ist das Gericht am Übernahme- oder Ablieferungsort zuständig. Überdies bestimmt § 440 Abs. 2 HGB, dass eine Klage gegen den ausführenden Frachtführer auch beim Gerichtsstand des vertraglichen Frachtführers eingereicht werden kann.

1.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Derzeit besteht keine gesetzliche Pflichtversicherung für Binnenschiffe. Dennoch dürften die eingesetzten Schiffe ausnahmslos versichert sein (Kasko- und P&I-Versicherung). Ein Direktanspruch gegen den Versicherer ist im Gegensatz zum Kfz-Bereich nicht gegeben. In der neueren Literatur wird in erster Linie eine Pflichtversicherung beschränkt auf Gefahrguttransporte diskutiert.

2. HAFTUNG BEI KOLLISIONEN

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Hier gelten gegenüber den obigen Ausführungen zu Ziff. 0.1. keine Besonderheiten.

2.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / 2.3 HAFTUNGSREGELUNG

Für Kollisionsschäden sehen die §§ 92 ff. BinSchG besondere Regelungen vor. Der Schiffseigner haftet für Schäden, die ein Besatzungsmitglied verschuldet hat, § 92 b. § 92 c sieht eine Regelung zur Teilung der Haftung bzw. gesamtschuldnerischen Haftung vor im Falle des Verschuldens aller beteiligten Schiffe.

Ein Zusammenstoß von Schiffen liegt nur vor, wenn sie miteinander in körperliche Berührung geraten.

Für die bei Kollisionen häufig auftretenden Beweisschwierigkeiten ist der Anscheinsbeweis von erheblicher Bedeutung.

Bei Personenschäden haften die beteiligten Schiffseigner, wenn der Schaden durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner, § 92 c Abs. 2 S. 1.

2.4 HAFTUNGSUMFANG

§ 92 a schließt von vornherein sämtliche Schäden aus, die dem Schiff oder an Bord befindlichen Personen durch Zufall, höhere Gewalt, oder ungewisse Ursache entstanden sind.

2.5 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

§ 92 f Abs. 2 bestimmt, dass die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners, der Besatzungsmitglieder und der Lotsen und über ihre Haftung aus Verträgen unberührt bleiben.

2.6 BEWEISLAST

Es gelten gegenüber den Ausführungen zu Ziff. 0.5. keine Besonderheiten.

2.7 VERJÄHRUNG

Für Ersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen gilt eine besondere Verjährungsfrist, § 118 BinSchG. Diese Ersatzansprüche verjähren in zwei Jahren, wobei die Verjährungsfrist mit dem Unfallereignis beginnt. Die zweijährige Verjährung gilt auch für Ansprüche, die auf allgemeinen Rechtsvorschriften, etwa §§ 823 ff. BGB, beruhen. Für Ausgleichsansprüche unter Gesamtschuldnern aus einem Schiffszusammenstoß gilt eine einjährige Verjährungsfrist.

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / 2.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Hier kann auf die obigen Ausführungen zu Ziff. 1.8 und 1.9 verwiesen werden.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN

3.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Da es sich um eine öffentlich-rechtliche Haftungsregelung handelt, kann sich eine Haftung nur aus Vorgängen ergeben, die innerhalb der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland zu einem einschlägigen Schaden geführt haben.

3.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / 3.3 HAFTUNGSREGELUNG

Die Haftung für Gewässerschäden ist in vornehmlich § 22 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) geregelt. Nach dieser Vorschrift ist derjenige, der in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet oder auf ein Gewässer derart einwirkt, dass die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird, zum Ersatz des darauf einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet (Handlungshaftung). Mehrere Schädiger haften als Gesamtschuldner.

Schadensersatzpflichtig ist mithin derjenige, der die tatsächliche wie auch die rechtliche Verfügungsmacht über die Einleitungs- bzw. Einwirkungsvorgänge hat. Abs. 1 folgt damit einem dem übrigen deutschen Recht nicht bekannten verhaltensbezogenen ("gefährlichen Tun") Haftungskonzept. Das Einwirken kann inner- und außerhalb des WHG-Geltungsbereichs geschehen, wenn nur der Schaden auf dem Bundesgebiet eingetreten ist. Für Verrichtungsgehilfen haftet der Geschäftsherr nach § 831 Abs. 1 BGB.

Die Verwirklichung des Haftungstatbestands erfordert ein zielgerichtetes Handeln, d.h. auf ein Gewässer gerichtete Handlungen, die nach ihrem äußeren Ablauf objektiv geeignet sind, dem Gewässer Schadstoffe zuzuführen. Nicht jede Verursachung des Hineingelagens ist demnach Einbringen oder Einleiten. Daher scheidet etwa eine Haftung nach § 22 Abs. 1 aus, wenn aufgrund eines Stör- oder Unfalls Schadstoffe in ein oberirdisches Gewässer gelangen und dort Schaden verursachen. Einbringen und Einleiten können auch durch Unterlassen verwirklicht werden. Einbringen bezieht sich auf feste Stoffe. Eingeleitet werden können flüssige, auch schlammige, Stoffe und Gase.

Mit der Beschaffenheit des Wassers, deren Änderung einen Schadensersatzanspruch begründet, ist diejenige gemeint, die ohne das Einleiten, Einbringen oder sonstiges Einwirken vorhanden sein würde. Da § 22 Abs. 1 eine Gefährdungshaftung begründet, kommen nach den dafür geltenden Prinzipien als Haftungstatbestände nur solche Einwirkungen (im weitesten Sinne) in Betracht, die ihrer Natur nach typischerweise für das Wasser gefährlich und allgemein geeignet sind, die Beschaffenheit des Wassers zu verschlechtern und die aus der Wasserqualität herrührenden Schadensmöglichkeiten zu erhöhen.

Ersatzberechtigt ist, wer durch die Veränderung der Wasserbeschaffenheit einen Schaden erleidet. Dies ist nicht nur der geschädigte Gewässereigentümer, sondern auch derjenige, der nach dem Schutzzweck der Norm durch die Veränderung der Wasserbeschaffenheit "persönlich" betroffen ist.

Gelangen aus einem Schiff, insbesondere einem Tankschiff, das Stoffe befördert, derartige Stoffe in ein Gewässer, so ist der Eigner oder Ausrüster zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens

3.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Gemäß § 22 Abs. 2 S. 2 WHG tritt eine Ersatzpflicht im Bereich der Anlagenhaftung nicht ein, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht ist.

3.5 HAFTUNGSUMFANG

Der Umfang des Schadensersatzanspruchs bestimmt sich nach den allgemeinen zivilrechtlichen §§ 249 ff. BGB. Die Ersatzpflicht ist ihrer Höhe nach unbegrenzt.

3.6 BEWEISLAST

Für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes des § 22 Abs. 1, 2 WHG einschließlich des Ursachenzusammenhangs ist grundsätzlich beweispflichtig, wer den Anspruch erhebt. Sache auch der potentiellen Schädiger ist es aber, zur Klärung des Sachverhalts beizutragen. Ist eine Schädigung eingetreten, haben sie unter Umständen darzutun und zu beweisen, dass sie die ihnen zumutbaren Vorkehrungen getroffen haben, um eine Gewässerverunreinigung zu vermeiden, und dass sie als Schädiger nicht in Betracht kommen. Oft wird auch der Geschädigte bei typischen Geschehensabläufen seiner Beweispflicht nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises genügen können.

3.7 VERJÄHRUNG

Die Verjährung richtet sich nach den für das Deliktsrecht geltenden Vorschriften des BGB, die regelmäßige Verjährungsfrist beträgt 3 Jahre, § 195 BGB. Die kürzere Verjährung des § 117 BinSchG greift ein, wenn die Verwirklichung eines Tatbestandes § 22 WHG in einem engen Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb steht.

3.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Für die Entscheidung über Streitigkeiten nach § 22 WHG sind die allgemeinen Zivilgerichte zuständig. Gerichtsstand ist nach § 32 ZPO sowohl derjenige Ort, an dem das Gewässer verunreinigt worden ist, als auch der Ort des Schadenseintritts, z.B. der Ort des Fischsterbens.

3.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Zahlreiche Versicherer bieten spezielle Gewässerschaden-Haftpflichtversicherungen an. Es besteht keine Versicherungspflicht. Zwischen dem geschädigten Dritten und dem Versicherer bestehen keinerlei Rechtsbeziehungen.

4. HAFTUNG FÜR SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG

4.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Das IPR kommt hier nicht zur Anwendung, da es sich um eine öffentlich-rechtliche Haftung handelt. Hierunter fallen nach allgemeinen Grundsätzen nur Vorgänge, die sich innerhalb des Bundesgebietes ereignet haben.

4.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / 4.3 HAFTUNGSREGELUNG

Gemäß § 24 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) haben die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Aufgabe, zur Gefahrenabwehr alle Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um die Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten (Strompolizei). Zur strompolizeilichen Überwachung der Bundeswasserstraßen dürfen Beauftragte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung u.a. Wasserfahrzeuge betreten.

Strompolizeiliche Maßnahmen, die durch das Verhalten von Personen erforderlich werden, sind gegen den Verursacher der Gefahr oder Störung zu richten, § 25 Abs. 1. WaStrG (Eigner, Ausrüster). Abs. 2 regelt die Haftung für den Verrichtungsgehilfen. Strompolizeiliche Maßnahmen, die durch den Zustand einer Sache erforderlich werden, richten sich gegen den Eigentümer, Abs. 3.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter können zur Erfüllung der Aufgaben nach § 24 Abs. 1 strompolizeiliche Verfügungen erlassen, § 28 Abs. 1. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, § 29, ist beachtlich. Ersatzvornahme ist möglich. Auch die Inanspruchnahme Dritter zur Abwehr unmittelbar bevorstehender Gefahren kommt in Betracht.

4.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / 4.5 HAFTUNGSUMFANG

Haftungsausschlussvorschriften sind nicht vorhanden. Bei der Beseitigung von Schifffahrtshindernissen kann es ggf. zu einer Haftungsbeschränkung auf den Wert der geborgenen Gegenstände kommen.

4.6 BEWEISLAST

Es gilt grundsätzlich der Amtsermittlungsgrundsatz. Die Unerweislichkeit einer Tatsache geht grundsätzlich zu Lasten des Beteiligten, der aus ihr eine ihm günstige Rechtsfolge herleitet (sog. materielle Beweislast oder Feststellungslast).

4.7 VERJÄHRUNG

Es gelten die allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (§ 53). Hat die Behörde - wie es regelmäßig der Fall sein wird - einen Verwaltungsakt erlassen, hemmt dieser zunächst die Verjährung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit oder bis sechs Monate nach dessen anderweitiger Erledigung. Ist der Verwaltungsakt unanfechtbar geworden, beträgt die Verjährungsfrist 30 Jahre.

4.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Für die Entscheidung von Streitigkeiten über die vorstehenden Bestimmungen des Bundeswasserstraßengesetzes sind die Verwaltungsgerichte berufen.

4.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Es existiert weder das eine noch das andere. Soweit ersichtlich, sind Haftungsrisiken im Zusammenhang mit dem Bundeswasserstraßengesetz derzeit nicht versicherbar.

Frankreich

Deutsche Version

Vorwort

Das französische Binnenschiffahrtsrecht ist in zwei Rechtsordnungen gegliedert. Zum einem das lokale Recht Elsass Lothringens (anwendbar auf dem Rhein und dem internationalen Teil der Mosel), welches noch das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) in seiner Fassung von 1898 in Kraft hält, zum anderen die französischen Rechtsnormen, die sich aus dem Code de Commerce und dem Code Civil ergeben.

Allerdings ist seit dem 1. September 2007 die CMNI in Frankreich in Kraft. Insofern unterliegen die internationalen Frachtverträge der CMNI.

Was die CLNI anbelangt, ist keine Ratifikation erfolgt. Das Übereinkommen, von Frankreich zwar unterzeichnet, ist auf französischen Gewässern nicht anwendbar.

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG

A. Schifffahrt auf dem Rhein

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Gemäss Gesetz vom 01.06.1924 findet das deutsche BinSchG nur auf dem Rhein und dem dem internationalem Regime unterliegenden Teil der Mosel Anwendung. Die Kollisionsnorm richtet sich folglich nach der Lex loci delicti. Die unerlaubte Handlung auf dem Rhein unterliegt der Anwendung des BinSchG.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Die Haftung beruht auf dem BinSchG von 1895 in der Fassung, die bis 1918 in Deutschland galt.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG

- a. Haftung für eigenes Verschulden → Es gilt das Prinzip der Verschuldenshaftung aus BinSchG. Diese ist den Bestimmungen des Art 1382 des Code Civils identisch.
- b. Haftung für die Erfüllungsgehilfen → Diese ergibt sich aus § 831 BGB.
- c. Kollisionshaftung → Es gilt das Prinzip der Verschuldenshaftung nach Gesetz vom 5 Juli 1934 und dem Genfer Kollisionsübereinkommen vom 15. März 1960.

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Haftungsausschluss bei Mangel des Verschuldens und Beweis, dass kein Verschulden bei der Auswahl der Erfüllungsgehilfen vorliegt.

1.5 HAFTUNGSUMFANG

Begrenzung der Haftung auf Schiff und Fracht. Es gilt hier das alte deutsche Exekutionssystem. Die Vollstreckung ist nur bis in Höhe des Schiffwertes und des Wertes der Fracht möglich.

1.6 BEWEISLAST

Sie obliegt der Partei die ihre Forderung geltend machen will. Das Verschulden muss bewiesen werden.

1.7 VERJÄHRUNG

Forderungen aus Anwendung des BinSchG verjähren innerhalb von einem Jahr.
Forderungen aus Kollision verjähren in 2 Jahren.

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Das Tribunal de Grande Instance de Strasbourg hat als Schifffahrtsgericht hier sachliche Kompetenz. Berufungsinstanz ist der *Cour d'Appel de Colmar* oder die Berufungskammer der ZKR.

B. Schifffahrt auf den anderen französischen Wasserstrassen

Diese unterliegt dem allgemeinen französischen Deliktsrecht, das sich aus dem Code Civil ergibt.

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Die Kollisionsnorm betreffend Deliktansprüche verweist auf die Lex loci delicti. Diese Kollisionsnorm wird auch von der nun anwendbaren EU Richtlinie Rom II übernommen.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Die Haftung beruht auf den Artikeln 1382 bis 1384 des Code Civil.

Ausnahme ist jedoch die Lex specialis, die auf Kollisionen anwendbar ist. Hier gilt das Gesetz vom 5. Juli 1934.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG

- a. Haftung aus Verschulden → Das französische Recht kennt das Prinzip der Verschuldenshaftung aus Art 1382 des Code Civil.
- b. Gefährdungshaftung → Darüber hinaus kennt das französische Recht nach Art. 1384 Code Civil eine allgemeine Gefährdungshaftung desjenigen, der eine Sache in seiner Obhut hat.
- c. Kollisionshaftung → Es gilt das Prinzip der Verschuldenshaftung nach dem Gesetz vom 5 Juli 1934 und dem Genfer Kollisionsübereinkommen vom 15. März 1960.

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Haftungsausschluss für die Verschuldenshaftung bei Mangel des Verschuldens. Sonst höhere Gewalt, Verschulden eines Dritten.

1.5 HAFTUNGSUMFANG

Unbegrenzt.

1.6 BEWEISLAST

Sie obliegt der Partei die ihre Forderung geltend machen will. Das Verschulden muss bewiesen werden.

Im Falle einer Gefährdungshaftung hat der Dritte die Kausalität des Schadens der Sache nachzuweisen. Haftungsausschlüsse hat der Schuldner zu beweisen.

1.7 VERJÄHRUNG

10 Jahre. Forderungen aus Kollision verjähren in 2 Jahren.

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Kompetenz liegt bei dem Gericht des Ortes, wo sich der Schaden ereignet hat oder des Wohnsitzes des Schuldners.

2. HAFTUNG AUS VERTRAG

A. Schifffahrt auf dem Rhein

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Die Kollisionsnorm betreffend vertraglicher Ansprüche verweist auf das Recht, mit dem der Vertrag die engste Verbindung aufweist. Es gilt die Vermutung aus Art. 4 des Römer Übereinkommens von 1980, wonach die engste Verbindung des Vertrages mit dem Recht des Staates des Frachtführers vermutet wird, soweit der Staat des Hauptsitzes des Frachtführers auch Lade- oder Löschart ist.

2.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Die internationalen Frachtverträge für grenzüberschreitende Transporte auf dem Rhein unterliegen dem internationalen Frachtrecht der CMNI (siehe unter Einleitung CMNI).

Gemäss Gesetz vom 01.06.1924 findet das deutsche BinSchG nur auf dem Rhein und dem dem internationalen Regime unterliegenden Teil der Mosel Anwendung.

Die Haftung beruht auf dem BinSchG von 1895 in der Fassung, die am bis 1918 in Deutschland galt. Es gelten die §§ 26 bis 76 BinSchG.

2.3 HAFTUNGSREGELUNG

Die Haftung des Frachtführers wird vermutet, es sei denn er beweist, dass ein sorgfältiger Frachtführer den Schaden nicht abwenden konnte.

2.4 HAFTUNGSUMFANG

Die Bestimmungen des BSchG sind weitgehend dispositiv; sie können abgedungen werden.

2.5 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Begrenzung der Haftung auf Schiff und Fracht ist auch hier möglich. Es gilt hier das alte deutsche Exekutionssystem. Die Vollstreckung ist nur bis in Höhe des Schiffswertes und des Wertes der Fracht möglich. Allerdings besteht die Möglichkeit einer Begrenzung im Rahmen des Frachtvertrags.

2.6 BEWEISLAST

Sie obliegt der Partei die ihre Forderung geltend machen will. Das Verschulden muss bewiesen werden.

2.7 VERJÄHRUNG

Forderungen aus Anwendung des BinSchG verjähren innerhalb von einem Jahr.

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Je nach Bestimmungen des Frachtvertrages, sonst Hauptsitz des Angeklagten.

B. Schifffahrt auf den anderen französischen Wasserstrassen

Diese unterliegt dem allgemeinen französischen Recht.

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Die Kollisionsnorm betreffend vertraglicher Ansprüche verweist auf das Recht, mit dem der Vertrag die engste Verbindung aufweist. Es gilt die Vermutung aus Art. 4 des Römer Übereinkommens von 1980, wonach die engste Verbindung des Vertrages mit dem Recht des Staates des Frachtführers vermutet wird, soweit der Staat des Hauptsitzes des Frachtführers auch Lade- oder Löschort ist.

2.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Internationale Frachtverträge für grenzüberschreitende Transporte unterliegen dem CMNI Übereinkommen (siehe unter Einleitung CMNI). Dieses ist insbesondere anwendbar, wenn der Frachtvertrag dem französische Recht unterliegt.

Für innerfranzösische Transporte gilt das französische Transportrecht.

Haftungsgrundlage ist Art. L 133-1 Code de Commerce in Verbindung mit den *Contrats type*, das heisst Bedingungswerken die mangels Übereinkommen der Parteien den Vertrag kraft Gesetzes regeln. Es handelt sich um den *Contrat type au voyage*, *Contrat type au tonnage* und *Contrat type à temps*. Diese Bedingungswerke sind durch Regierungsverordnung erlassen.

2.3 HAFTUNGSREGELUNG

Gefährdungshaftung für Verlust und Schaden an den beförderten Gütern.

2.4 HAFTUNGSUMFANG

Richtet sich nach den *Contrats* types. Grundsätzlich für Sachschäden und Verlust: 760 Euro pro Tonne in der Grenze von 150 Euro mal geladene Tonnen an Bord des Schiffes.

Haftung für Verspätung: auf die Fracht begrenzt, ausser im *Contrat type à temps* wird die Haftungsbegrenzung zwischen den Parteien vereinbart.

2.5 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Haftungsausschluss nur bei höherer Gewalt, Verschulden eines Dritten oder des Absenders, Eigenmangel des Gutes.

2.6 BEWEISLAST

Sie obliegt der Partei die ihre Forderung geltend machen will. Es gilt gegen den Frachtführer zu beweisen, dass der Schaden während des Transportes erfolgt ist.

Der Frachtführer hat den Haftungsausschluss zu beweisen.

2.7 VERJÄHRUNG

1 Jahr.

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Kompetenz liegt bei den Handelsgerichten – Tribunaux de Commerce. Zuständig ist das Gericht des Wohnortes, Hauptsitzes des Angeklagten.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN

Diese richtet sich nach der allgemeinen Delikthaftung. Strafrechtliche Grundlage bildet Art. L 216- 6 ff des *Code de l'environnement*.

France

English version

Introduction

The inland navigation in France is subject to a duality of legal regimes. On the one hand, the German Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) in its version of 1898 is still in force on the French side of the Rhine and the international part of the Mosel. On the other hand, the French legal norms based on the Code Civil and Code de Commerce are applicable on the rest of the French waterways.

Since the French ratification on September 1st 2007, the Convention of Budapest on the carriage of goods by inland waterways (CMNI convention) is in force in France. According to French law, international contracts of carriage by inland waterways are subject to this international Convention.

The CLNI convention is not applicable on French waterways, as France has yet to ratify this convention.

1. LIABILITY IN TORT

A. Navigation on the Rhine

1.1 INTERNATIONAL PRIVATE LAW

According to the Law dated 01.06.1924 the German BinSchG remained in force on the French side of the Rhine and on the international part of the Mosel. The law applicable to the liability in tort is ascertained according to the Lex loci delicti. Liability in tort on the Rhine is ruled by the BinSchG.

1.2 BASIS OF LIABILITY

The liability is governed by the Binnenschiffahrtsgesetz of 1895 as in force in 1918.

1.3 RULE OF LIABILITY

- a. Fault liability → The BinSchG states the principle of the fault liability being identical with the provisions of article 1382 of the French Code Civil.
- b. Liability for servants → The liability in tort for servants is set out in § 831 of the German BGB.
- c. Liability in case of collision → The principle of fault liability applies according to the Law of July 5th 1934 and the international Geneva Convention dated March 15th 1960 on collisions on inland waterways.

1.4 EXCLUSIONS OF LIABILITY

No liability ascertained if the fault of the owner may not be demonstrated. In the same way the owner will not be liable if he proves that he committed no fault in choosing his servants.

1.5 LIMITATION OF LIABILITY

The liability of the ship-owner is limited to the value of the ship and the freight.

1.6 BURDEN OF PROOF

The claimant has to prove the fault.

1.7 TIME BAR

Actions basing on the BinSchG are time barred 1 year after the end of the year in which the accident occurred. Collision actions are barred after 2 years.

1.8 COMPETENT COURT

The *Tribunal de Grande Instance de Strasbourg* has competence for navigation matters as Tribunal de la Navigation.

Appeal may be introduced before the *Cour d'Appel de Colmar* or the Chamber of appeals of the Central Rhine Commission (ZKR).

B. Navigation on other French waterways

This is ruled by the liability in tort provisions of the French Civil Code.

1.1 INTERNATIONAL PRIVATE LAW

The rule of conflict of law designates the *lex loci delicti*, as derived from the Rome II EU Regulation.

1.2 BASIS OF LIABILITY

The liability is set out in articles 1382 to 1384 of the French Civil Code.

The exception is the specific rule for collision liability of the Law dated July 5th 1934.

1.3 RULE OF LIABILITY

- a. Liability for fault → Art 1382 of the French Civil Code sets out the general principle of fault liability.
- b. Strict liability for items under custody → French liability in tort regulations do contain provisions for liability for items one has under his custody.
- c. Collision liability → Collision liability rules are based on fault liability.

1.4 EXCLUSIONS OF LIABILITY

The liability is excluded for liability based on fault in case of lack of fault. Otherwise force majeure or act of a third party allows to exclude the liability.

1.5 LIMITATION OF LIABILITY

Unlimited.

1.6 BURDEN OF PROOF

The burden of proof lays on the claimant, who also has to prove the fault that is made. Nevertheless in case of liability for items in custody, the claimant has to prove the damage and the link between the item and the damage.

1.7 TIME BAR

10 years. Claims for collisions are barred after 2 years.

1.8 COMPETENT COURT

The competent court is the court where the defendant has his domicile.

2. CONTRACTUAL LIABILITY

A. Navigation on the Rhine

2.1 INTERNATIONAL PRIVATE LAW

The law governing the contract of carriage is designated by the rule of conflict as defined in the Rome Convention on applicable law on contractual relations of June 24th 1980. Art. 4 creates the assumption that the national law of the carrier applies to the contract of carriage if the place of loading of the goods or the place of discharge is situated in the same state as the domicile or the headquarters of the carrier. The obligation having the closest link to the contract is taken into account.

2.2 BASIS OF LIABILITY

Due to the entry into force of the CMNI convention in France, international carriages are governed by the CMNI (see introduction CMNI).

Local law will apply for carriages in between two French ports on the Rhine. According to the law dated 01.06.1924, the German BinSchG is applicable on the French part of the Rhine and the international part of the Mosel.

German BinSchG of 1895 as this has been in force since 1918.
§§ 26 to §§ 76 BinSchG deal with the contract of freight carriage.

2.3 RULE OF LIABILITY

The carrier is presumed liable unless he proves that the damage could not been avoided by a diligent carrier.

2.4 EXCLUSIONS OF LIABILITY

The provisions of the BinSchG are not mandatory, so the parties may stipulate otherwise in their contracts.

2.5 LIMITATION OF LIABILITY

Claims under contract of carriage may be subject to the global limitation of the ship-owner up to the value of the vessel and the freight .

2.6 BURDEN OF PROOF

The claimant has to carry the burden of proof and the fault of the carrier.

2.7 TIME BAR

1 year.

2.8 COMPETENT COURT

Either according to the provisions of the contract of carriage or the competent court of the domicile of the defendant.

B. Navigation on other French waterways

Contracts of carriage on other French waterways are ruled by the general French Transport law.

2.1 INTERNATIONAL PRIVATE LAW

The law governing the contract of carriage is designated by the rule of conflict as defined in the Rome Convention on applicable law on contractual relations of June 24th 1980. Art. 4 creates the assumption that the national law of the carrier applies to the contract of carriage if the place of loading of the goods or the place of discharge is situated in the same state as the domicile or the headquarters of the carrier. The obligation having the closest link to the contract is taken into account.

2.2 BASIS OF LIABILITY

As long as French law is applicable to international contracts of carriage, the CMNI applies (see introduction CMNI).

The Provisions of the French Transport law apply only to carriages performed within France.

Article L 133-1 of the Code de Commerce rules the liability and the other provisions of the contract of carriage are, in absence of any provisions between the parties, ruled by the *Contrats types*. These are contractual provisions set out by decree and applying to contract of carriage without any stipulations of the parties.

For inland navigation there are 3 contract types: *Contrat au voyage* (applying for one voyage), *Contrat au tonnage* (for the carriage of a certain tonnage) and *Contrat à temps* (time charter). They create provisions regarding the rights and obligations of the parties to a contract of carriage.

2.3 RULE OF LIABILITY

Strict liability for loss or damage to the goods.

2.4 EXCLUSIONS OF LIABILITY

Force majeure, act of a third party or inherent vice of the good.

2.5 LIMITATION OF LIABILITY

Limitation of liability is governed by the contract. In absence of stipulation, the contract types provide a limitation of 760 Euros per ton within the limit of the number of tons loaded multiplied by 150 Euros.

A total limitation of liability is null and void according to article 133-1 of the Code de Commerce.

Limitation of liability in case of delay is possible according to the contract types up to the freight, except for the time charter contract. The liability in the time charter contract is determined by the contract and to a sum multiplied by the number of days of delay.

2.6 BURDEN OF PROOF

The claimant has to establish the damage. The carrier has to demonstrate the case of force majeure, third party act or inherent vice.

2.7 TIME BAR

1 year.

2.8 COMPETENT COURT

Competence of the *Tribunaux de Commerce* and competent court is the court of the domicile of the defendant.

3. LIABILITY FOR WATER POLLUTION

The liability in tort is ruled in accordance with both the liability in tort and the provisions of the EU environmental directive.

The penal sanctions are set out in 216- 6 and following of the Code de l'environnement.

Hungary

1. LIABILITY IN TORT (DELICTUAL LIABILITY)

1.1 PRIVATE INTERNATIONAL LAW (Law-Decree No. 13 of 1979 on International Private Law)

1.1.1 General rule

In respect of liability in tort the law applicable at the place and time of the act or omission causing damage is to be applied. Should the law of the state where the damage occurred be more favourable for the injured party, the law of this state is to be applied. If the party causing and the party suffering the damage are domiciled in the same state, the law of that state is to be applied.

1.1.2 Special rules for transportation

If the place of the activity or omission causing damage is a listed watercraft, the law of that state shall apply to the damage caused and the consequences thereof - outside territorial waters - under the flag or other markings of which the vehicle traveled at the time of the violation of the law. The law of the place of the conduct causing damage shall apply to whether the conduct causing damage was realized through the violation of the rules of traffic or another rule of safety.

1.1.3 Procedural questions

A Hungarian court may not establish liability for a conduct, which is not unlawful according to the Hungarian law, and a Hungarian court may not establish a legal consequence on the grounds of liability for damage caused which is not recognized by the Hungarian law.

1.2 BASIS OF LIABILITY

There are no separate legal provisions for this type of liability in respect of owners of operators of inland vessels. This liability is governed by the provisions of the Civil Code concerning delictual liability. There is one exception where a separate liability régime applies namely the liability for collision of inland vessels in respect of which Hungary signed and ratified the Geneva Convention of March 1960 on the unification of certain rules in respect of liability relating to collision of inland vessels.

1.3 THE LIABILITY RULE

1.3.1 In general

Strict liability, as opposed to fault liability prevailing as a general rule in the Civil Code. Strict liability is attached to activities which are considered to involve aggravated danger. Though there is no express rule stating that operating an inland vessel is an activity of this kind, any Hungarian court would no doubt consider the liability of an inland waterway operator coming under this provision.

Under this liability anybody carrying on an activity involving aggravated danger is obliged to pay for damages emanating from that activity.

1.3.2 Collision liability

Fault liability. No presumed fault can be prescribed by local legislation.

1.4 LIABILITY EXCLUSIONS

1.4.1 By way of legal provision

Civil Code 345 par. (1): Those carrying on an activity involving aggravated danger will be relieved from this liability if they can prove that the damage was due to an unavoidable cause outside the sphere of that activity.

Civil Code 345 par. (2): Damages shall not be compensated to the extent they originate from the imputable activity of the damaged person.

1.4.2 By way of contract

Any exclusion of limitation of liability for damage caused in connection with an activity involving aggravated danger is void, except for damage to things. Even in this latter case liability cannot be excluded for damage caused by wilful misconduct or gross negligence or by crime.

1.5 EXTENT OF LIABILITY

The person causing damage is obliged to pay compensation for:

- the decrease in the value of the property of the damaged person
- the profit lost
- expenses necessary to eliminate or decrease the pecuniary or non-pecuniary losses of the damaged person
- non-pecuniary (immaterial) damages

There is no limit to this liability, the actual loss detailed above is to be compensated.

1.6 BURDEN OF PROOF

The fact that damage occurred and the extent thereof, furthermore that the damage was caused by the act of the person alleged to be the party causing damage is to be proved by the aggrieved party.

Existence of a circumstance exempting the person causing damage from liability is to be proved by that person.

1.7 TIME-BAR

The liability of a person carrying on the activity in question becomes time-barred in three years from the date of the damage. This is different from the generally prevailing prescription period of five years.

1.8 JURISDICTION

The jurisdiction in Hungary shall be regulated on two levels with respect to the special regulations concerning Member States of the European Union.

1.8.1 Jurisdiction within the European Union (EC Regulation)

Provisions of Council Regulation (EC) No 44/2001 ("EC Regulation") on jurisdiction in civil and commercial matters shall be directly applicable in Hungary in relations with all Member States of the European Union with the exception of Denmark.

1.8.2 General provisions

Hungarian courts shall have jurisdiction in all cases in which the defendant domiciled in Hungary irrespective of the nationality of this person.

1.8.3 Special jurisdiction

Hungarian courts shall also have jurisdiction provided the person being sued is domiciled in any Member States and the harmful event occurred or may occur within the territory of Hungary.

1.8.4 The exception of Kingdom of Denmark

With regard to Kingdom of Denmark jurisdiction shall be regulated in an Agreement concluded between European Community and Kingdom of Denmark on October 19, 2005 ("Agreement"), which stipulates that this Agreement shall in any event be applied in matters of jurisdiction, where the defendant is domiciled in Denmark, or the jurisdiction is conferred on the courts of Denmark by this Agreement. The agreement practically adopts the provisions of the EC Regulation above.

1.8.5 Hungary and non-member States of the EU

Regulations of Hungarian Law-decree on International Private Law shall be applied concerning non Member States of the European Union prescribing that Hungarian courts shall have jurisdiction in all cases in which the defendant's domicile or residence or, if the defendant is a legal person, its registered seat is in Hungary or in legal disputes when the place of performance designated by Hungarian law as the place of performance regarding the claim under litigation is in Hungary.

1.9 THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE

Act XLII. of 2000 on waterway transportation ("Waterway Transportation Act") contains provisions on compulsory third party liability insurance, but these provisions will only enter into force if a separate law provides so. The main provisions of the Act provide that a vessel carrying either goods or passengers is only allowed to participate in inland waterway transportation, if a third party liability insurance contract has been previously executed. For any inland watercraft in order to enter the border of Hungary an international certificate proving the execution of such a third party liability contract or a contract concluded at the time of entering the border of Hungary by the owner of the vessel for a definite period of time is prescribed. In case the owner does not execute or does not certify the existence of the third party liability insurance contract, the customs authority denies entry of the watercraft.

2. CONTRACTUAL LIABILITY

2.1 PRIVATE INTERNATIONAL LAW

2.1.1 General rule

Under the provisions of International Private Law Act the law relating to the contract of carriage shall be the law which the parties have stipulated in their contract or, in absence of such stipulation, the law of the state in which the carrier has his place of residence, usual place of abode, registered seat or premises at the date of the conclusion of the contract.

2.1.2 CMNI

In cases covered by the scope of application of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI), the CMNI will apply, nevertheless - by way of Article 29 of CMNI - in cases not provided for in the CMNI the contract of carriage will be governed by the law of the State agreed by the Parties, and in the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shippers principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shippers principal place of business is also located in that State.

2.2 BASIS OF LIABILITY

2.2.1 Carriage of goods

- A. Contractual liability in respect of inland waterway contracts of carriage to and from Hungarian ports is basically covered by the provisions of CMNI. In respect of Hungary CMNI applies to national (local) transports as well.
- B. Chapter XLI. of the Hungarian Civil Code on the provisions relating to the contract of carriage, should Hungarian law be the governing law chosen by the parties, or the law of the carrier also applies to the extent CMNI does not provide otherwise.

2.2.2 Carriage of passengers and luggage

According to par. 506(3) of the Civil Code carriage of passengers is subject to the provisions of the Civil Code dealing with contracts of undertaking that is contracts whereby production of a certain result is undertaken in exchange of a stipulated reward, unless a legal rule provide otherwise.

Within the sphere of external economic relations, when an international contract, or agreement of the parties or valid international civil law stipulates the application of Civil Code, it shall be applied with regard to the rules of Law Decree No. 8 of 1978 on the Application of the Civil Code Regarding External Economic Relations (hereinafter referred to as: *Foreign Trade Decree*)

Hungary

There is a *General Terms of Carriage* of passengers and their luggage issued by the Ministry of Transport in the form of a regulation (10/1971 KPM). Its scope covers carriages performed by Hungarian vessels. When the carriage is to or from abroad provisions of this regulation are to be applied only as far as international conventions or agreements do not provide otherwise.

Furthermore the regulation makes a distinction between hand baggage and traveling luggage subjecting the latter in respect of the liability of the carrier to the rules of General Terms of Inland Waterway Carriage (HáSZ) which is not in force since 2006.

2.3 THE LIABILITY RULE

2.3.1 Carriage of goods

- A. According to the CMNI the carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can prove that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.
- B. On the basis of the Civil Code in respect of loss or damage to the cargo caused by the carrier before taking over the goods or after delivery fault liability applies with no limit as to the amount (See 1.5. above).
- C. There are certain specified obligations to be fulfilled by the carrier in the course of the contract of carriage non-observation of which results in compensation to be paid by him. For example when documents necessary to the forwarding of the consignment are handed over to the carrier he is liable for damage caused by these documents being lost or misused.
- D. According to the Civil Code in case of delay in delivery the liability of the carrier is limited to the amount of freight, save when the carrier expressly undertook the delivery within a defined deadline and is unable to prove that the delay was due to an unavoidable cause outside the sphere of its activity.

2.3.2 Carriage of passengers

- a. Non-performance of the contract (the passenger is not carried to the destination named in the contract) → Strict liability (General Terms of Carriage).
- b. Damage caused by breach of contract (ie. personal injury or damage to the passenger's property) → Strict liability (rules of delictual liability is to be applied by way of par. 318(1) of the Civil Code).
- c. Any other breach of contract → Fault liability.

2.4. LIABILITY EXCLUSIONS

2.4.1 Carriage of goods

CMNI

Carrier and actual carrier – until proven to the contrary - shall be relieved from liability of loss, damage, or delay occurred as a result of special circumstances and risks listed as follows:

- acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;

Hungary

- carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
- lack of or defective condition of packaging;
- insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
- rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
- nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage(especially through breakage, rust, decay, action of vermin or rodents etc);
- carriage of live animals.

The shipper - until proven to the contrary - shall be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of omission of certain obligations of the shipper prescribed by the Convention.

Civil Code

Liability for breach of contract can be excluded in two ways:

1. The disadvantage incurred as a consequence of the breach of the contract can be offset by the adequate reduction of the consideration or by some other advantage;
2. Legal regulation on domestic contracts connected with foreign trade contracts provides exclusion of liability.

Foreign Trade Decree

The exclusion of liability for breach of contract can be stipulated by the parties.

2.4.2 Carriage of passengers

Liability for a breach of contract that has been caused willful misconduct, by gross negligence, or by crime damaging life, physical integrity or health cannot be validly excluded.

According to the General Terms of Carriage the carrier shall be relieved from liability of non-performance of the contract if the obstacle to travel occurred as a result of unavoidable cause outside the sphere of the activity of carrier.

In other cases liability can be excluded in accordance with 2.4.1. under point b above.

2.5 EXTENT OF LIABILITY

2.5.1 Carriage of goods

CMNI

Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight.

Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents shall be null and void. However with regard to special events determined in the Convention contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses.

Civil Code

According to par. 314 (2) of the Civil Code a legal entity that is for example a river shipping company cannot exclude or limit his liability for breach of contract. That means that in excess of the mentioned limits of liability the carrier cannot apply any further limitations (e.g. per package limitation).

The provisions of liability in tort shall be applied to liability for breach of contract and to the extent of indemnification, with the difference that such indemnification may not be reduced, unless otherwise prescribed by legal regulation. (See 1.5 above)

2.5.2 Carriage of passengers

According to the *General Terms of Carriage* in case of non-performance or partial performance of contract (the passenger is not carried to the place of destination) the liability of the carrier – with regard to the exclusion in 2.4.2. above - is limited to the reimbursement of the fare paid by the passenger for the non-performed travel.

In other cases the rules of delictual liability shall be applied.

2.6 BURDEN OF PROOF

2.6.1 Carriage of goods

The carrier has to prove the following:

- the damage occurred as a consequence of an unavoidable cause outside the sphere of the carrier's activity;
- insufficiency of packing.

The consignor or consignee has to prove the following:

- the damage is not connected to the inherent nature of the goods;
- the damage is not related to the insufficiency of packing;
- when the loading and discharging was performed by the consignor or consignee that the damage was not caused by loading or discharging;
- the extent of damage (there are detailed rules of ascertaining the quantity and quality of cargo loaded and discharged).

2.6.2 Carriage of passengers

In accordance with the general rules (see 1. 6 above).

2.7 TIME-BAR

2.7.1 Carriage of goods

Both in CMNI and in the Civil Code one year which starts counting from the date of delivery. Running of the time can be stopped by submitting a written claim to the carrier. No extension is allowed, but shortening possible by written agreement.

2.7.2 Carriage of passengers

In respect of damage caused by breach of contract three year, for non-performance of contract five year. No extension is allowed, but shortening possible by written agreement.

2.8 JURISDICTION

Jurisdiction within the European Union (EC Regulation)

In matters relating to a contract, the Hungarian courts shall have jurisdiction in cases provided the place of performance of the obligation in question is in Hungary and the defendant domiciled in a Member State.

Regarding Kingdom of Denmark regulations above shall also be adopted in the Agreement concerned.

Jurisdiction outside the European Union

Under the rules of International Private Law Act the Hungarian courts shall have jurisdiction in all cases in which the defendant's domicile or residence or, if the defendant is a legal person its registered seat is in Hungary or in legal disputes when the damage was caused in Hungary or if its consequence occurs in Hungary.

2.9 LIABILITY INSURANCE

No liability insurance is prescribed for damages caused by breach of the contract of carriage.

3. LIABILITY FOR WATER POLLUTION

3.1 BASIS OF LIABILITY

Act LIII of 1995 on the general rules of environmental protection contains the basic rules of liability for water pollution.

The regulation on the order of inland waterway traffic issued by the Ministry of Economy and Transport (39/2003. (VI. 13.) GKM) contains a specific obligation for inland vessels not to let any substance endangering the environment and in particular oil or its mixture with water, waste or bilge water or garbage get into the water from an inland vessel.

Polluting the water is also a minor offence for which a penalty up to HUF 150.000,- can be imposed.

Causing damage to the environment is also a crime if the damage is of significant extent.

The penalty can be, subject to the measure of the damage:

- Imprisonment up to three or five years.
- Imprisonment of two to eight years.

3.2 THE LIABILITY RULE

3.2.1 Liability for damages

An inland vessel operator polluting the water is obliged to:

- a. stop polluting the water and finish damaging the environment;
- b. accept responsibility for the damage he caused;
- c. restore the state of the environment existing before the activity or defined in other legal acts .

The owner and the operator (user) of the inland vessel bear joint and several liability for polluting the water, until evidence is provided to the contrary. The owner shall be exempted from the joint and several liability, if he/she names the actual user of the inland vessel and proves beyond any doubt whatsoever that the responsibility does not lie with him.

The provisions of the Civil Code on activities involving aggravated danger shall be applied (Civil Code, Sections 345 and 346 - see 1.2. above) to damages caused by water pollution.

If the injured party does not wish to enforce its claim for damages against the party causing the damage - on the basis of a relevant statement made by the injured party within the prescription period - the Minister of Environmental Affairs may enforce the said claim to the credit of the environmental protection related chapter of the state budget.

3.2.2 Environmental Fine

Those who violate the regulations aimed at the protection of the environment and contained in a legal rule or a decision of an authority or who exceed the standards established therein shall pay an environmental fine in conformity with the level, weight and recurrence of the environmental pollution and environmental damage they caused. The fine shall not exempt one from liability under criminal law, misdemeanor liability and from liability for damages, furthermore, from the fulfillment of obligations to restrict, suspend or ban the activities, to develop adequate protection and to restore the natural environment or the environment that existed before.

3.3 LIABILITY EXCLUSIONS

Any exclusion or limitation of liability for damage caused in connection with an activity involving aggravated danger is void, except for damage to things. Even in this latter case liability cannot be excluded for damage caused by willful misconduct or serious carelessness or by crime.

Irrespective of the above liability for environmental fine imposed by authorities, misdemeanor or criminal liability occurred in connection with environmental pollution or damage shall not be excluded.

Luxemburg

Kurze Einleitung

Luxemburg kennt im Bereich der Haftungsregelung ein Regime welches sich vom Code Napoleon ableitet. Auf internationaler Ebene hat Luxemburg auch die CMNI, per Gesetz vom 25. März 2004 sowie die CLNI, per Gesetz vom 8. Juli 1993 ratifiziert.

Introduction

Le Luxembourg connaît un régime de la responsabilité civile qui découle du Code Napoléon. Sur le niveau international, le Luxembourg a aussi ratifié la CMNI par loi du 25 mars 2004 et la CLNI par loi du 8 juillet 1993.

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG / RESPONSABILITE DELICTUELLE

1.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASE LEGALE

Art. 1382 und 1383 Code Civil (CC).

Art. 1382 et 1383 Code Civil (CC).

1.2 HAFTUNGSREGELUNG / PRINCIPES DE LA RESPONSABILITE

Jeder Beförderer (Eigner oder Betriebsführer eines Schiffes) haftet für Schäden, die Dritten durch sein Fehlverhalten, sein Zutun, seine Nachlässigkeit oder seine Unvorsichtigkeit verursacht werden (Art. 1382 und 1383 CC).

Er haftet ebenfalls für Schäden, die durch das Zutun von Personen, für welche er verantwortlich ist (Art. 1384 CC, para. 1), oder durch Gegenstände wofür er Sorge trägt (Art. 1384 CC, para. 2 und 3), verursacht werden. Die Haftung gilt auch für Schäden, welche von Gehilfen, oder Angestellten innerhalb der Funktionsbereiche, in denen sie tätig sind, verursacht werden. Handwerker haften für den von ihren Lehrlingen verursachten Schaden während der Zeit, in der sie unter ihrer Überwachung stehen.

Tout transporteur (propriétaire ou exploitant d'un bateau) est responsable des dommages causés à autrui par sa faute, son fait, sa négligence ou son imprudence (art. 1382 et 1383 CC).

Il est également responsable des dommages causés par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'ill a sous sa garde (bateau).

Sa responsabilité joue également dans le cas de dommages causés par les domestiques et les préposés dans les fonctions auxquelles ils sont employés. Les artisans répondent du dommage causé par leurs apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance (art. 1384 CC).

1.3 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / EXONERATION DE LA RESPONSABILITE

Art. 1382:

- Verschulden des Geschädigten;
- Einwilligung des Geschädigten;
- kein Kausalzusammenhang zwischen Ursache und Schaden;
- kein unmittelbarer, sicherer und aktueller Schaden.

Art. 1384, para. 1:

- keine aktive Rolle der Sache;
- keine Obhut der Sache im Sinne eines aktuellen, sicheren und unmittelbaren Schadens;
- Beweis einer äußeren Ursache (Naturvorkommen, Handlung des Geschädigten, Handlung eines Dritten).

Art. 1384, para. 2 und 3:

- kein untergeordnetes Verhältnis;
- eine Tat ohne Zusammenhang mit der ausgeübten Funktion;
- eine Tat, die einen Funktionsmissbrauch darstellt.

Art. 1382:

- *faute de la victime;*
- *acceptation du risque par la victime;*
- *pas de lien direct de cause à effet;*
- *pas de préjudice direct, certain et actuel.*

Art. 1384, para. 1:

- *pas de rôle actif de la chose;*
- *pas de garde de la chose dans le sens de l'exercice du pouvoir d'usage, de direction et de contrôle;*
- *preuve d'une cause étrangère (événement de la nature, fait de la victime, fait d'un tiers).*

Art. 1384, para. 2 et 3:

- *absence de lien de subordination;*
- *acte étranger aux fonctions;*
- *acte commis par abus de fonction.*

1.4 HAFTUNGSUMFANG / PREJUDICE

- der Schaden muss aktuell, sicher, direkt und unmittelbar sein;
- Reparatur in Natura, falls dies gefordert wird und möglich ist;
- die Werterhöhung, welche aus der Reparatur in Natura hervorgeht, ist die notwendige und unumgängliche Folge der Reparatur;
- der Betriebsverlust des Schiffes muss in den Betrag des Schadens einbezogen werden;
- die Beurteilung des Schadens geschieht durch den Richter am Tage des Urteils (Sachverständigengutachten oder anders);
- es besteht keine Höchstbegrenzung unbeschadet der Bestimmungen des CLNI Übereinkommens vom 4.11.1988.

- *il faut que le préjudice soit actuel, certain, direct et immédiat;*

- *réparation en nature si elle est demandée et possible;*
- *l'enchérissement résultant d'une réparation en nature est la conséquence nécessaire et inévitable de la réparation;*
- *l'immobilisation du bateau est à comprendre dans le montant du préjudice;*
- *l'évaluation du préjudice se fait par le juge au jour de la décision (par expertise ou autrement;*
- *pas de limite supérieure; sans préjudice des dispositions de la Convention CLNI du 4.11.1988.*

1.5 BEWEISLAST / CHARGE DE LA PREUVE

Die Beweislast liegt beim Anspruchsteller.

Incombe au demandeur.

1.6 VERJÄHRUNG / PRESCRIPTION

30 Jahre, ungeachtet der Tatsache, dass diese Schäden als Folge eines Verhaltens, das im Widerspruch zum Polizeireglement steht, verursacht wurden.

Trentenaire nonobstant le fait que les dégâts ont été causés à la suite d'un acte ayant le caractère de contravention aux règlements de police.

1.7 GERICHTSBARKEIT / SPEZIALGERICHTE // COMPETENCE JUDICIAIRE / JURIDICTION SPECIALE

In zivilen und kommerziellen Angelegenheiten ist der Friedensrichter für alle Affären zuständig wo ihm Kompetenzen durch dieses Gesetzbuch oder andere gesetzlichen Dispositionen übertragen werden (Art. 1 NCPC).

Es wird ein Gericht für die Schifffahrt auf der Mosel gegründet, dessen Kompetenzen von dem Friedensgericht in Luxemburg wahrgenommen werden (Art. 1 - *loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle*).

In zivilen und kommerziellen Angelegenheiten ist das Gericht für die Schifffahrt auf der Mosel allein zuständig für Klagen bezüglich:

- a. (...)
- b. Schäden welche von den Schifffahrern verursacht wurden während der Fahrt oder der Einschiffung, auch wenn die Parteien einen Vertrag haben; seine Kompetenz dehnt sich jedoch nicht auf Klagen aus, welche auf einem Vertrag beruhen und gegen ein Schiff gerichtet sind wegen Schaden der durch dessen Schuld sich an Bord befindenden Personen oder Gütern zugeführt wurde (Art. 3).

Sonst findet allgemeines Recht Anwendung.

In zivilen, kommerziellen, Personal-, Mobiliar- und Immobiliangelegenheiten ist es in letzter Instanz bis zu 1.250 Euro zuständig, und unter Berufung, bis zu 10.000 Euro (Art. 2 NCPC).

In zivilen und kommerziellen Angelegenheiten ist das Amtsgericht (*tribunal d'arrondissement*) zuständig für alle Angelegenheiten wo es keine explizite Kompetenzzuteilung an eine andere Gerichtsbarkeit gibt, aus Ursachen der Natur oder der Werthöhe des Gesuches (Art. 20 NCPC).

In strafrechtlichen Angelegenheiten ist das Gericht für die Schifffahrt auf der Mosel allein zuständig für Klagen bezüglich der Missachtung von Schifffahrts- sowie Polizeiverordnungsvorschriften. Falls aber die polizeilichen Zuwiderhandlungen mit einem Delikt oder einem Verbrechen zusammenhängen, werden sie von dem jeweils zuständigen Gericht abgehandelt.

Falls die polizeilichen Zuwiderhandlungen mit anderen polizeilichen Zuwiderhandlungen zusammenhängen, ist das Gericht für die Schifffahrt auf der Mosel allein zuständig für alle Klagen bezüglich dieser polizeilichen Zuwiderhandlungen.

Sonst findet allgemeines Recht Anwendung, d.h. das Friedensgericht ist zuständig für die Polizeiverordnungsvorschriften, die *Chambre correctionnelle* des Amtsgerichts für Delikte und die *Chambre criminelle* des Amtsgerichts für Verbrechen.

En matière civile et commerciale, le juge de paix connaît de toutes les affaires pour lesquelles compétence lui est attribuée par le présent code ou par d'autres dispositions légales (art. 1 NCPC).

Il est créé un tribunal pur la navigation de la Moselle dont les attributions sont exercées par la justice de paix à Luxembourg (art.1 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle).

En matière civile et commerciale le tribunal pour la navigation de la Moselle est seul compétent pour connaître des contestations relatives:

- a. (...)
- b. *aux dommages causés du fait de la navigation par les bateliers pendant le voyage ou en abordant, même si les parties sont liées par un contrat; sa compétence ne s'étend cependant pas aux actions fondées sur un contrat et dirigées contre un bâtiment pour dommages causés par la faute de celui-ci (art. 3).*

Sinon le droit commun s'applique.

En matière civile et commerciale, personnelle ou mobilière et en matière immobilière, il est compétent en dernier ressort jusqu'à la valeur de 1.250 euros et à charge d'appel jusqu'à la valeur de 10.000 euros (art. 2 NCPC).

En matière civile et commerciale, le tribunal d'arrondissement est juge de droit commun et connaît de toutes les affaires pour lesquelles compétence n'est pas attribué expressément à une autre juridiction en raison de la nature ou du montant de la demande (art. 20 NCPC).

En matière pénale le tribunal pour la navigation de la Moselle est seul compétent pour connaître des contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale. Toutefois, lorsque ces contraventions sont connexes à des crimes ou délits, elles sont jugées par la juridiction compétente pour connaître de ces crimes ou délits.

Lorsque ces contraventions sont connexes à d'autres contraventions, le tribunal pour la navigation de la Moselle est seul compétent pour connaître de toutes les contraventions.

Sinon le droit commun s'applique, à savoir est compétent le tribunal de paix pour les contraventions, la Chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement pour les délits et la Chambre criminelle du tribunal d'arrondissement pour les crimes.

1.8 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / ASSURANCE OBLIGATOIRE ET RECOURS DIRECT

Es gibt keine obligatorische Haftpflichtversicherung für Binnenschiffe.

Il n'y a pas d'assurance obligatoire responsabilité civile pour des bateaux de navigation intérieure.

2. HAFTUNG AUS VERTRAG / RESPONSABILITE CONTRACTUELLE

Die Haftung aus Vertrag kann niemals verbunden werden mit deliktischer oder quasi- deliktischer Haftung.

La responsabilité contractuelle ne peut jamais être cumulée avec la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

2.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASE LEGALE

- Art. 1782 - 1786 CC
- Art. 103 - 108 Code Commerce

- *Art. 1782 - 1786 Code Civil*
- *Art. 103 – 108 Code Commerce.*

2.2 HAFTUNGSREGELUNG / PRINCIPES DE LA RESPONSABILITE

- die Frachtführer haften für die Überwachung und Aufbewahrung der Gegenstände, die ihnen anvertraut wurden (in ihrem Schiff, bei Abgabe im Hafen oder im Lager vor der Verschiffung);
- sie haften für die Beschädigung oder den Verlust der Gegenstände, für Unfälle die Passagieren zustossen, wenn sie nicht beweisen, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Unfälle die Folge einer fremden Ursache sind, die ihnen nicht zugerechnet werden kann.

- *les transporteurs sont responsables pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées (dans leur bâtiment ou remises dans le port ou l'entrepôt pour être placées dans le bâtiment);*
- *ils sont responsables de l'avarie ou de la perte des choses ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'ils ne prouvent que la perte, l'avarie ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut leur être imputée.*

2.3 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / EXONERATION DE LA RESPONSABILITE

- für die Unfälle, die Passagieren zustossen, gilt dass jede Vereinbarung, die im Widerspruch mit der Haftungsregelung (siehe unter 2.2.) steht, nichtig ist;
- im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern kann keine Freizeichnungsklausel bestehen, die den Frachtführer von jeder Haftung, auch im Falle von Fahrlässigkeit oder schwerem Verschulden, freistellt, weil eine solche Vereinbarung gegen die guten Sitten verstossen würde da sie zum Ziel hat, jede Haftung beim Beförderer auszuschliessen.;

- Diese Freizeichnungsklausel hat aber eine Freistellung von der Verschuldensvermutung zu Lasten des Beförderers auf Grund Code Civil und Code Commerce zur Folge. Demzufolge trägt der Versender die Beweislast für Verlust oder Beschädigung;
 - falls auf Grund von höherer Gewalt der Transport nicht innerhalb der vereinbarten Frist durchgeführt werden konnte, ist kein Schadensersatz für einen Verspätungsschaden zu leisten;
 - mit dem Empfang der beförderten Güter und der Zahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer;
 - der Beweis des Verschulden des Geschädigten, eines äußeren Grundes oder des Verschulden eines Dritten für den der Beförderer nicht verantwortlich ist.
-
- *pour les accidents survenus aux voyageurs, toute convention contraire au principe de la responsabilité énoncé sous 2.2. est nulle de plein droit;*
 - *en matière de transport de marchandises, la clause de non-garantie qui aurait pour but ou pour résultat de décharger les transporteurs de leur responsabilité même en cas de dol ou de faute lourde est contraire aux bonnes moeurs et ne peut avoir pour effet de les affranchir de la responsabilité de toutes fautes;*
 - *la clause de non-garantie a cependant pour effet de les affranchir de la présomption de faute établie a leur charge par le Code Civil et le Code de Commerce et transfère par suite à l'expéditeur la preuve à faire en cas de perte ou d'avarie;*
 - *si par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu a indemnité pour cause de retard;*
 - *la réception des objets transportés et le paiement du prix du transport éteignent toute action contre le transporteur;*
 - *la preuve de la faute de la victime, d'une cause étrangère ou du fait d'un tiers dont le transporteur ne doit répondre.*

2.4 HAFTUNGSUMFANG / PREJUDICE

Siehe unter 1.4.

Voir sous 1.4.

2.5 BEWEISLAST / CHARGE DE LA PREUVE

- die Beweislast liegt beim Anspruchsteller;
 - der Frachtführer haftet nur für sichtbare Beschädigungen, die er überprüfen konnte;
 - im Falle von nicht sichtbaren Beschädigungen haftet er nur, wenn bewiesen ist, dass der Schaden auf der durchgeführten Reise eingetreten ist;
 - im Falle von nicht sichtbaren Beschädigungen wird davon ausgegangen, dass der Beförderer/Frachtführer die Güter in unbeschädigtem Zustand empfangen hat, und dass die Schäden durch sein Verschulden verursacht wurden.
 - Um sich von der Haftung freizustellen, muss er beweisen, dass er entweder die Güter in beschädigtem Zustand empfangen hat und dass die Beschädigungen die Folge eines vorherigen Ereignisses sind oder, dass sie durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden eines Unterfrachtführers verursacht worden sind.
-
- *incombe au demandeur;*
 - *le transporteur n'est responsable que des avaries apparentes et qu'il a pu vérifier;*
 - *en cas d'avaries non-apparentes, sa responsabilité n'est engagée que s'il est établi que l'avarie a dû se produire dans le parcours effectué par lui;*

- *en cas d'avaries non-apparentes, le transporteur est réputé avoir reçu les objets en bon état et être en faute relativement au dommage survenu; pour s'affranchir des effets de la responsabilité qui pèse sur lui, il faut qu'il établisse, ou bien qu'il a reçu les objets en mauvais état et que les avaries sont les conséquences d'un vice préexistant, ou bien qu'elles ont pour cause la force majeure ou bien que l'avarie est arrivée par la faute d'un transporteur intermédiaire.*

2.6 VERJÄHRUNG / PRESCRIPTION

Alle Ansprüche aus Beschädigungen, Verlust und Verspätung verjähren innerhalb von einem Jahr, ausgenommen bei Betrug oder Untreue. Alle anderen Ansprüche verjähren innerhalb von zwei Jahren; die Verjährung bezieht sich nur auf den Gütertransport.

Für Ansprüche, die sich auf den Personentransport beziehen: 30-jährige Verjährung (Zivilprozessrecht).

Les actions pour avaries, pertes ou retards sont prescrites dans un délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité; toutes les autres actions sont prescrites dans le délai de deux ans; ces prescriptions ne concernent que les transports de marchandises.

Pour des actions concernant le transport de personnes: prescription trentenaire (Droit de la procédure civile).

2.7 GERICHTSBARKEIT / SPEZIALGERICHTE // COMPETENCE JUDICIAIRE / JURIDICTION SPECIALE

Siehe unter 1.7.

Voir sous 1.7.

2.8 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / ASSURANCE OBLIGATOIRE ET RECOURS DIRECT

Siehe unter 1.8.

Voir sous 1.8.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN / RESPONSABILITE DUE A LA POLLUTION DES EAUX

3.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASE LEGALE

- Gesetz vom 16. Mai 1929 in der geänderten Fassung, das sich auf Räumung, Unterhalt und Verbesserung der Wasserstrassen bezieht;
- Polizeiverordnung für die Moselschifffahrt;
- Artikel 1382 – 1384 Code Civil CC;
- Gesetz vom 19. Juli 1993 betreffend den Schutz und die Verwaltung des Wassers.

- *loi modifiée du 16 mai 1929 concernant le curage, l'entretien et l'amélioration des cours d'eau;*
- *règlement de police pour la navigation de la Moselle;*

- *articles 1382 -1384 Code civil;*
- *loi du 19 juillet 1993 concernant la protection et la gestion de l'eau.*

3.2 HAFTUNGSREGELUNG / PRINCIPES DE LA RESPONSABILITE

- es ist verboten, feste Gegenstände oder Flüssigkeiten, die geeignet sind, die Schifffahrt oder sonstige Benutzer der Wasserstrasse zu behindern oder zu gefährden, in die Wasserstrasse zu werfen, zu giessen oder sonst wie einzubringen oder einzuleiten;
- es ist verboten, Ölrückstände jeder Art, auch wenn sie mit Wasser vermischt sind, in die Wasserstrasse zu werfen, zu giessen oder sonst wie einzuleiten;
- die Schiffsführer haben Rückstände von Öl und flüssigen Brennstoffen einschl. ölhaltiger Abwasser in regelmässigen, durch den Zustand und den Betrieb des Fahrzeuges, bestimmten Abständen an die von den zuständigen Behörden zugelassenen Sammelstellen gegen Quittung abzugeben und darüber einen Vermerk im Ölkontrollbuch einzutragen;
- es ist verboten, Gegenstände, Flüssigkeiten und Gase, welche verseucht, schädlich oder möglicherweise schädlich sind, direkt oder indirekt, absichtlich oder unabsichtlich in Oberflächengewässer und unterirdische Gewässer zu werfen, abzulegen oder einzuleiten.
- *il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser écouler, soit directement, soit indirectement, dans les cours d'eau aucune matière susceptible de nuire à la conservation des eaux, à leur écoulement, à leur salubrité et à leur utilisation;*
- *il est interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou de mélanges de ces déchets avec de l'eau;*
- *obligation de déposer, contre reçu, les déchets pétroliers ou leurs mélanges avec de l'eau à des intervalles réguliers déterminés dans des installations agréées (carnet de contrôle);*
- *il est interdit de jeter, de déposer ou d'introduire directement ou indirectement, volontairement ou involontairement, dans des eaux superficielles ou souterraines des substances solides, liquides ou gazeuses, polluées polluantes ou susceptibles de polluer.*

3.3 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / EXONERATION DE LA RESPONSABILITE

- das Ablassen (von Gegenständen, Flüssigkeiten und Gasen) ist möglich, falls dies genehmigt wurde und verschiedenen technischen Bedingungen entspricht;
- sind ausgenommen von einer Genehmigung das Ablassen (von Gegenständen, Flüssigkeiten und Gasen) von unbedeutender Menge oder Schädlichkeit. Diese Ausnahme entbindet nicht von der Auflage den Zufluss zu reinigen.
- *des déversements (de substances solides, liquides ou gazeuses) sont possibles si ceux-ci sont autorisés et remplissent certaines conditions techniques;*
- *sont exemptés de l'autorisation les déversements (de substances solides, liquides ou gazeuses) de quantité ou de nocivité négligeables. Cette exemption ne dispense pas de l'obligation d'épurer les affluents.*

3.4 HAFTUNGSUMFANG / ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

- Die Verurteilung wird eine Wiederherstellung des Verstosses zu einem festgelegten Zeitpunkt auferlegen. Im Falle einer Nichterfüllung wird der Staat dafür zu Lasten des Schuldigen Sorge tragen, welcher die Kosten zurückerstatten muss;
- die Gemeinden können auf dem Zivilprozessweg vorgehen, um Wiederherstellung eines Zustandes der Gewässer zu erreichen.
- *le jugement de condamnation imposera la réparation de l'infraction dans un délai fixé; en cas d'inexécution, l'Etat pourvoira aux frais du contrevenant qui doit rembourser les dépenses;*
- *les communes peuvent agir par action civile pour obtenir la réparation de tout fait de nature à porter atteinte aux cours d'eau.*

3.5 BEWEISLAST / CHARGE DE LA PREUVE

Die Beweislast liegt beim Anspruchsteller.

Incombe au demandeur.

3.6 VERJÄHRUNG / PRESCRIPTIONS

- dreissig Jahre → Zivilprozessrecht
- drei Jahre (Vergehen) → Vorschrift der Strafprozessordnung
- ein Jahr (Ordnungswidrigkeit) → Vorschrift der Strafprozessordnung
- *trentenaire → Procédure civile*
- *trois ans (délit) → Prescription de l'action publique*
- *un an (contravention) → Prescription de l'action publique*

3.7 GERICHTSBARKEIT / SPEZIALGERICHTE // COMPETENCE JUDICIAIRE / JURIDICTION SPECIALE

Siehe unter 1.7.

Voir sous 1.7.

3.8 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / ASSURANCE OBLIGATOIRE ET RECOURS DIRECT

Siehe unter 1.8.

Voir sous 1.8.

4. HAFTUNG FÜR SCHIFFAHRTPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ODER MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG / RESPONSABILITE CIVILE EN VERTU DES MESURES DE POLICE DESTINEES A EVITER DES DANGERS OU A ELIMINER UNE PERTURBATION

4.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASE LEGALE

- Gesetz vom 28. Juni 1984, das die Polizeiverordnung für die Binnenschifffahrt und den Wasserfreizeitsport enthält;
- Polizeiverordnung für die Moselschifffahrt.
- *loi du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation;*
- *règlement de police pour la navigation de la Moselle (art. 1.04 RPNM).*

4.2 HAFTUNGSREGELUNG / PRINCIPES DE LA RESPONSABILITE

Im allgemeinen haben die Schiffsführer alle Vorsichtsmassregeln zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt gebieten, um:

- die Gefährdung von Menschenleben;
- Beschädigungen anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, Beschädigungen der Ufer, der Regelungsbauwerke sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstrasse oder an ihren Ufern;
- Behinderungen der Schifffahrt zu vermeiden;
- und Umweltschäden vorzubeugen die vermeidbar sind.
- *D'une manière générale, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter :*
- *de mettre en danger la vie des personnes;*
- *de causer des dommages aux autres bâtiments et autres matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;*
- *de créer des entraves à la navigation;*
- *et d'empêcher de porter atteinte à l'environnement alors que cela peut être évité.*

4.3 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / EXONERATION DE LA RESPONSABILITE

Keine.

Aucune.

4.4 HAFTUNGSUMFANG / ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

Vollständige Wiederherstellung der verursachten Schäden (siehe 1.4.) wie festgelegt in Art. 1382-1384 Code Civil.

Réparation intégrale des dégâts commis (voir 1.4.) action basée sur les art. 1382 -1384 Code Civil.

4.5 BEWEISLAST / CHARGE DE LA PREUVE

Liegt beim Anspruchsteller, im allgemeinen der Staat.

Incombe au demandeur, en principe l'Etat.

4.6 VERJÄHRUNG / PRESCRIPTIONS

Strafprozessordnung:

- Vergehen → 3 Jahre
- Ordnungswidrigkeiten → 1 Jahr

Zivilprozessrecht → 30 Jahre

Action Pénale:

- *Délits* → 3 ans
- *Contraventions* → 1 an

Action Civile → 30 ans

4.7 GERICHTSBARKEIT / SPEZIALGERICHTE // COMPETENCE JUDICIAIRE / JURIDICTION SPECIALE

Siehe unter 1.7.

Voir sous 1.7.

4.8 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH /ASSURANCE OBLIGATOIRE ET RECOURS DIRECT

Siehe unter 1.8.

Voir sous 1.8.

Niederlande

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG / AANSPRAKELIJKHEID UIT ONRECHTMATIGE DAAD

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Mangels einer Rechts- oder Forumwahl der Parteien in einem Vertrag, oder nach dem Entstehen einer Rechtsstreitigkeit findet das Internationale Privatrecht (IPR) Anwendung. Anhand des Internationalen Privatrechts müssen die gerichtliche Zuständigkeit (siehe unter 1.8.) und das anwendbare Recht festgestellt werden.

Wet conflictenrecht onrechtmatige daad (Konfliktrechtliche Regelung bei unerlaubter Handlung - WCOD)

Wenn eine Forderung auf einer unerlaubten Handlung beruht, muss gemäss der niederländischen konfliktrechtlichen Regelung das anwendbare Recht anhand der WCOD festgestellt werden.

Artikel 3 WCOD besagt, dass Verpflichtungen aus unerlaubter Handlung unter die Anwendung des Rechts desjenigen Staates fallen, in dessen Hoheitsgebiet die Handlung stattfindet (lex loci delicti). Ein sich auf See befindendes Schiff, das in einem derartigen Staat registriert ist oder aufgrund eines amtlichen Untertanen dieses Staates gehört, wird dem gleichgestellt.

Gemäss Artikel 3 Abs. 2 WCOD wird – abweichend von Abs. 1 – das Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich die schädliche Wirkung einer Tat auf eine Person, eine Sache oder die Umwelt ausübt, anders als in dem Staat in dessen Hoheitsgebiet die Handlung erfolgt, Anwendung finden (Erfolgsort). Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Täter die Wirkung dort vernünftigerweise nicht vorhersehen konnte.

Wenn der Täter und der Geschädigte ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet desselben Staates haben, findet abweichend von Artikel 3 Abs. 1 und 2 WCOD das Recht dieses Staates Anwendung (Artikel 3 Abs. 3 WCOD).

Artikel 5 WCOD bildet eine weitere Ausnahme auf die 'lex loci delicti-Regel' in Artikel 3 WCOD aufgrund der Zugehörigkeitsanknüpfung. Diese Ausnahme bedeutet, dass, wenn eine unerlaubte Handlung eng mit einem anderen Rechtsverhältnis verbunden ist, beispielsweise einem Vertrag, auf die unerlaubte Handlung nicht die lex loci delicti-Regel, sondern das Recht, des anderen Rechtsverhältnisses, Anwendung findet.

Neben diesen Regeln bietet Artikel 6 WCOD den Parteien die Möglichkeit, abweichend von Artikel 3 bis einschließlich 5 WCOD, das von Parteien gewählte Recht auf die unerlaubte Handlung Anwendung finden zu lassen.

Indien partijen geen rechts- en forumkeuze hebben gemaakt, dan zal aan de hand van het internationaal privaatrecht dienen te worden vastgesteld welke rechter bevoegd is over de vordering te oordelen (zie onder 1.8.) en naar welk recht deze vordering vervolgens beoordeeld dient te worden.

Wet conflictenrecht onrechtmatige daad (WCOD)

Indien de vordering gebaseerd is op een onrechtmatige daad, dient aan de hand van de 'regeling van het conflictenrecht met betrekking tot verbintenissen uit onrechtmatige daad' (WCOD), het toepasselijke recht op de onrechtmatige daad te worden vastgesteld.

Artikel 3 WCOD bepaalt dat verbintenissen uit onrechtmatige daad worden beheerst door het recht van de Staat op welk grondgebied de daad plaatsvindt (lex loci delicti). Voor de goede orde wordt hierbij opgemerkt dat ingevolge artikel 1 WCOD een zich op volle zee bevindend schip dat door of vanwege die Staat teboek gesteld is of van een zeebrief of daarmee gelijk te stellen document is voorzien, dan wel bij gebreke van enige teboekstelling, zeebrief of daarmee gelijk te stellen

document, toebehoort aan een onderdaan van die Staat, gelijk wordt gesteld met het grondgebied van die Staat.

In artikel 3 lid 2 WCOD wordt vervolgens bepaald dat - in afwijking van lid 1 - het recht van de Staat op welk grondgebied de schadelijke inwerking van een daad op een persoon, een goed op het natuurlijk milieu, elders dan in de Staat op welk grondgebied die daad plaatsvindt, van toepassing is, het zogenaamde Erfolgsortbeginsel. Deze bepaling is niet van toepassing indien de dader de inwerking aldaar redelijkerwijs niet heeft kunnen voorzien.

Indien de dader en de benadeelde in dezelfde Staat hun gewone verblijfplaats hebben dan wel plaats van vestiging hebben, is in afwijking van artikel 3 lid 1 en 2 WCOD, het recht van de Staat van de gewone verblijfplaats / plaats van vestiging van toepassing (artikel 3 lid 3 WCOD).

Artikel 5 WCOD geeft vervolgens een tweede uitzondering op de 'lex loci delicti-regel' uit artikel 3 WCOD op grond van accessoire aanknoping. Deze uitzondering houdt in dat indien een onrechtmatige daad nauw verbonden is met een andere rechtsverhouding, bijvoorbeeld een overeenkomst, op de onrechtmatige daad niet de lex loci delicti wordt toegepast, maar het recht dat van toepassing is op die andere rechtsverhouding.

Naast bovenstaande regels geeft artikel 6 WCOD partijen de mogelijkheid, om in afwijking van artikel 3 tot en met 5 WCOD, het door partijen gekozen recht op de onrechtmatige daad van toepassing te laten zijn.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Laut Art. 8:880 Burgerlijk Wetboek (BW) finden die Bestimmungen des Seerechts Art. 8:361 BW bis 8:366 BW auf die Betriebsführung von Binnenschiffen Anwendung.

Titel 11 von Buch 8 BW bezieht sich auf die Haftung des Eigners eines Binnenschiffes für diejenigen Schäden, die das Schiff an einem anderen Binnenschiff, dessen Mitfahrenden oder Gütern, die kein Bestandteil des Schiffes sind, und an anderen Sachen, die kein Schiff sind, verursacht hat. Auf alle anderen Zusammenstöße mit Binnenschiffen finden die Seerechtsbestimmungen von Titel 6 Abteilung 1 BW Anwendung.

Art. 8:880 BW verklaart de zeerechtbepalingen van art 8:361 BW tot en met 8:366 BW van overeenkomstige toepassing op de exploitatie van een binnenschip.

Titel 11 van Boek 8 BW regelt de aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip slechts wanneer dit schip schade heeft veroorzaakt aan een ander binnenschip, de opvarenden of de zaken aan boord van een ander binnenschip en aan zaken die geen schip zijn. Voor alle andere aanvaringen of schadeaanvaringen met binnenschepen zijn de zeerechtbepalingen van titel 5 afdeling 1 Boek 8 BW van toepassing.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG / AANSPRAKELIJKHEIDSREGELING

Für Schäden die durch Verschulden eines Binnenschiffes verursacht wurden, haftet der Eigner dieses Schiffes (Art. 8:1005 BW). Wenn zwei oder mehrere Binnenschiffe gemeinsam Schäden schuldhaft verursacht haben, haften die Eigner dieser Schiffe nicht als Gesamtschuldner für Schäden an ebenfalls mithaftenden Schiffen und Gütern, die sich an Bord dieser Schiffe befinden. Sie haften aber als Gesamtschuldner für alle übrigen Schäden (Art. 8:1006 BW).

Schäden, die durch Zufall oder höhere Gewalt verursacht wurden und Schäden, deren Ursachen nicht festgestellt werden können, werden von denen selbst getragen, die sie erlitten haben (Art. 8:1004 Abs. 2 BW). Aufgrund der Bestimmungen des allgemeinen Rechtes oder aufgrund anderer

gesetzlicher Bestimmung kann Haftung auch ohne Verschulden unterstellt werden. Es wird dem Richter überlassen, zu bestimmen, in welchen Fällen von "Verschulden" eines Schiffes gesprochen werden kann (Gefährdungshaftung).

Voor schade, veroorzaakt door de schuld van een binnenschip is de eigenaar van dit schip verplicht de schade te vergoeden (art. 8:1005 BW). Indien twee of meer binnenschepen gezamenlijk door hun schuld schade hebben veroorzaakt, zijn de eigenaren daarvan zonder hoofdelijkheid aansprakelijk voor de schade, toegebracht aan medeschuldige schepen en goederen, die zich aan boord daarvan bevinden en hoofdelijk voor alle overige schade (art. 8:1006 B W).

Indien schade is veroorzaakt door toeval, indien zij is toe te schrijven aan overmacht of indien haar oorzaken niet kunnen worden vastgesteld, wordt deze gedragen door hen, die haar hebben geleden (art. 8: 1004 lid 2 BW). Op grond van regels van algemeen recht of uit hoofde van een of andere wettelijke bepaling kan aansprakelijkheid ook buiten schuld worden aangenomen. Het is aan de rechter overgelaten te beslissen, wanneer van "schuld van een schip" kan worden gesproken (risicoaansprakelijkheid).

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Eine Haftung für Schäden durch Zufall und höhere Gewalt ist ausgeschlossen (Art. 8:1004 Abs 2 BW).

Aansprakelijkheid voor schade die door toeval is veroorzaakt, of toe is te schrijven aan overmacht, is uitgesloten (art. 8: 1004 lid 2 BW).

1.5 HAFTUNGSUMFANG / OMFANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

1.5.1 Handlung der Gegenpartei ausserhalb Vertrag

Eine Partei eines Betriebsführungsvertrags haftet der Gegenpartei gegenüber für einen bei der Betriebsführung entstandenen Schaden ausserhalb des Vertrags lediglich in Höhe des im Vertrag festgelegten Betrags (Art. 8:362 BW). Dasselbe gilt auch für die Haftung gegenüber einer dritten Betriebsführungsvertragspartei (Art. 8:363 BW).

1.5.1 Aktie door wederpartij buiten overeenkomst

Een partij bij een exploitatieovereenkomst is jegens haar wederpartij ter zake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst (art. 8:362 BW, parallelsprong). Hetzelfde geldt ook voor de aansprakelijkheid tegenover een andere partij bij een exploitatieovereenkomst (art. 8:363 BW, paardensprong).

1.5.2 Haftung gegenüber Dritten

Ein Reeder oder Befrachter eines Schiffes oder ein Beförderer mit einem Schiff, der wegen Tod oder Körperverletzung einer Person oder wegen Sachschäden von einem Dritten ausserhalb eines Betriebsführungsvertrags in Anspruch genommen wird, haftet dem Dritten gegenüber lediglich in Höhe des im Betriebsführungsvertrag festgelegten Betrags (Art. 8:364 BW).

1.5.2 Aansprakelijkheid tegenover derden

Een reder of een bevrachter van een schip of een vervoerder met een schip die ter zake van dood of letsel van een persoon of ter zake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken wordt door iemand die geen partij is bij een exploitatieovereenkomst, is tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn (art. 8: 364 BW).

1.5.3 Haftung für einen Verrichtungsgehilfen ausserhalb Vertrag

Art. 8:365 BW regelt die Haftung einer Partei für Schäden aus einem Betriebs-führungsvertrag, die von Verrichtungsgehilfen in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht wurden. Verrichtungsgehilfen erhalten denselben Schutz wie der Geschäftsherr. Dieser Schutz gilt nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

1.5.3 Actie buiten overeenkomst tegen een ondergeschikte van een partij bij de exploitatieovereenkomst

Art. 8:365 BW regelt de gevallen van aansprakelijkheid van een partij bij een exploitatieovereenkomst ter zake van door ondergeschikten binnen zijn werkzaamheden veroorzaakte schade. De ondergeschikten genieten dezelfde bescherming als hun principaal zou hebben gehad. Zulke bescherming blijft bij eigen opzet of grove schuld achterwege.

1.5.4 Haftung beim Transport gefährlicher Güter

Am 1. Februar 1995 ist das "Gesetz Haftung für gefährliche Stoffe und Umweltverschmutzung" in Kraft getreten. Dieses Gesetz beruht auf dem Grundgedanken, dass auf dem Eigentümer eines Schiffes eine Gefährdungshaftung für Schäden, die durch gefährliche Stoffe an Bord eines Schiffes verursacht wurden, ruht. Als gefährliche Stoffe gelten die in den ADR-Listen aufgeführten Stoffe, ausgenommen Bunkeröl in Binnenschiffen. Unter Schäden sind alle Schäden zu verstehen, auch Personenschäden und Kosten für preventive Massnahmen. Als haftbarer Eigentümer wird der registrierte Eigentümer betrachtet, es sei denn, er beweist, dass ein anderer die Verantwortung über die Verwendung des Schiffes hatte, wie ein Bareboat Charterer oder ein wirtschaftlicher Eigentümer, der nicht in das Register eingetragen ist. Der Eigentümer ist nur in sehr besonderen Fällen seiner Gefährdungshaftung enthoben, unter anderem bei (Bürger)Krieg, einem Naturereignis ausserordentlicher, unvermeidbarer und unwiderstehbarer Art, vorsätzlicher Schadensverursachung einer Protestgruppe und in Fällen, in denen der Absender oder jegliche andere Person nicht seiner Informationspflicht bezüglich der Gefährlichkeit des Stoffes nachgekommen ist und der Eigentümer nicht wissen konnte, dass der Stoff gefährlich ist.

1.5.4 Aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 februari 1995 is in werking getreden de "Wet Aansprakelijkheid voor Gevaarlijke Stoffen en Milieuverontreiniging" (Afdeling 8.11.4 BW). De essentie van deze wet is dat op de eigenaar van een schip risicoaansprakelijkheid rust voor schade veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van dat schip. Gevaarlijke stoffen zijn aangewezen in een algemene maatregel van bestuur (Uitvoeringsbesluit aansprakelijkheid gevaarlijke stoffen en milieuverontreiniging), waarbij bunkerolie in binnenschepen wordt uitgezonderd. Onder schade valt personenschade, zaaksschade buiten het schip met gevaarlijke stoffen en kosten van preventieve maatregelen. Als aansprakelijke eigenaar wordt beschouwd de geregistreerde eigenaar, tenzij die bewijst dat een ander de zeggenschap over het gebruik van het schip had, zoals een exploitant/huurder of een economische eigenaar die niet in het register is ingeschreven. De eigenaar is slechts in zeer bijzondere gevallen van zijn risicoaansprakelijkheid ontheven, onder meer bij (burger)oorlog, een natuurgebeuren van uitzonderlijke, onvermijdbare en onweerstaanbare aard, opzettelijke schadetoebrenging door een derde en wanneer de afzender of enige andere persoon niet heeft voldaan aan zijn informatieplicht omtrent de gevaarlijke aard van de stof en de eigenaar niet kon weten dat de stof gevaarlijk was (art. 8:1033 lid 2 BW).

1.5.5 Haftungsbeschränkung

Am 1 Januar 1997 ist Abteilung 12 von Buch 8 in Kraft getreten. In den Artikeln 1060 bis 1066 ist die Regelung bezüglich der Beschränkung der Haftung des Eigentümers eines Binnenschiffes oder des Hilfeleistenden an bzw. von einem Binnenschiff aufgenommen. Damit sind die Artikel 951a bis 9519 VVK vervallen. Erwähnte Artikel beinhalten eine nationale Regelung der Beschränkung der Haftung

für Gewässerschäden und für Schäden durch gefährliche Güter verursacht, wofür im Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (Strassburger Übereinkommen vom 3. November 1988) von den Niederlanden die Vorbehalte der Artikel 18 Absatz 1 a und b gemacht wurden. Die Artikel 1060 - 1066 finden auf Haftung, resultierend aus Ereignissen, die nach deren Inkrafttreten am 1. Januar 1997 eingetreten sind, Anwendung.

1.5.5 Beperking van de aansprakelijkheid

Op 1 januari 1997 is titel 12 van Boek 8 in werking getreden. In de artikelen 1060 tot en met 1066 is een regeling van de limitering van aansprakelijkheid van de eigenaar van een binnenschip of de hulpverlener op of vanuit een binnenschip opgenomen. Hiermede zijn de artikelen 951a tot en met 951g WvK vervangen. Genoemde artikelen bevatten een nationale uitwerking van de beperking van de aansprakelijkheid voor schade tengevolge van waterverontreiniging en verontreiniging door gevaarlijke stoffen, waarvoor in het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (Verdrag van Straatsburg van 3 november 1988) door Nederland het voorbehouden van artikel 18 lid 1 sub a en sub b zijn gemaakt. De artikelen 1060- 1066 zijn van toepassing op aansprakelijkheid voortvloeiende uit een voorval dat na hun inwerkingtreding op 1 januari 1997 heeft plaatsgevonden (art. V/, Stb. 1996, 548).

A. Personen, die sich auf die Beschränkung berufen können: Eigner des Binnenschiffes und der Hilfeleistende. Dem Eigner werden gemäss Art. 8:1060 Abs. 2 BW, der Befrachter, der Mieter oder andere Benützer, einschliesslich desjenigen, der die Betriebsführung des Binnenschiffes innehat, gleichgestellt. In Art. 8:1061 BW werden diejenigen Personen genannt, für deren Handlungen, Nachlässigkeit oder Fahrlässigkeit der Eigner oder der Hilfeleistende grundsätzlich haften, sowie der Haftungsversicherer derjenigen Person, die zur Haftungsbeschränkung ermächtigt ist (Art. 8:1061 Abs. 2 BW). In Art. 8:1061 Abs. 2 BW wird die Bildung eines oder mehrerer Haftungsbeschränkungs-fonds als Bedingung für die Haftungsbeschränkung genannt.

A. De eigenaar van een binnenschip en de hulpverlener kunnen hun aansprakelijkheid beperken door één of meer limitatiefondsen in te stellen. Ingevolge het tweede lid van art. 8:1060 BW worden met de eigenaar gelijkgesteld de bevrachter, de huurder of andere gebruikers, met inbegrip van degene in wier handen de exploitatie van het binnenschip is gelegd. Art. 8:1061 BW breidt de aansprakelijkheidsbeperking uit voor personen voor wier handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid de eigenaar of de hulpverlener in beginsel aansprakelijk zijn en voor de verzekeraar van de persoon die bevoegd is tot beperking van zijn aansprakelijkheid (art. 8:1061 lid 2 BW).

B. Forderungen, die sich laut Art. 8:1062 BW zur Beschränkung eignen: Art. 8:1062 BW nennt die Forderungen, für die aufgrund von Vertrag oder ausserhalb eines Vertrags eine Beschränkung der Haftung möglich ist. Dabei handelt es sich um Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung, wegen Verlust oder Beschädigung von Gegenständen an Bord des Binnenschiffes. Ansprüche wegen Verzögerungen, Ladungstransport, Beförderung von Personen und deren Gepäck; Ansprüche wegen anderer Schäden wegen Missbrauch eines Vermögensrechtes, das nicht auf einem Vertrag basiert; Ansprüche für das Losziehen, Entfernen, Vernichten oder Unschädlich machen eines gesunkenen See- oder Binnenschiffes; Ansprüche für das Entfernen, Vernichten oder unschädlich machen von Ladung eines Binnenschiffes; Ansprüche wegen Massnahmen zur Verhinderung oder Verringerung von Schäden.

B. Vorderingen die vatbaar zijn voor beperking (art. 8:1062 BW): Art. 8:1062 BW somt op voor welke vorderingen, ingesteld op grond van overeenkomst of buiten overeenkomst de bevoegdheid tot beperking van de aansprakelijkheid bestaat. Dit zijn in het kort opgesomd personen- en zaakschade, vertragingschade, zuivere vermogensschade, wrakopruiming of redding van lading en preventieve maatregelen.

C. Forderungen, die sich nicht zur Beschränkung eignen (Art. 8:1063 Abs. 1 BW) Von Haftungsbeschränkung sind folgende Ansprüche ausgeschlossen: Ansprüche für Hilfeleistung oder Beiträge in Grosser Havarei; Ansprüche, die auf einem internationalen Vertrag oder Gesetz, das die Beschränkung von Kernenergieschäden regelt oder verbietet, beruhen; Ansprüche gegen den Betreiber eines nuklearen Binnenschiffes wegen Kernenergieschäden; Ansprüche von Verrichtungsgehilfen oder Rechtsnachfolgern aus einem Arbeitsvertrag gegen den Eigner oder Hilfeleistenden.

C. Vorderingen die van beperking zijn uitgesloten (art. 8:1063 lid 1 BW): Voor beperking van aansprakelijkheid zijn de volgende vorderingen uitgesloten: vorderingen uit hoofde van hulpverlening of bijdrage in avarij-grosse; vorderingen gebaseerd op enig internationaal verdrag of wet die de beperking van aansprakelijkheid voor kernschade regelt of verbiedt; vorderingen tegen de exploitant van een nucleair binnenschip terzake van kernschade; vorderingen uit hoofde van een arbeidsovereenkomst tegen de eigenaar of de hulpverlener ingesteld door zijn ondergeschikten of hun rechtsverkrijgenden.

D. Haftungsgrenzen (Art. 8:1065 BW und Durchführungsbeschluss): Feststellung der Haftungsgrenzen aufgrund von Art. 8:1065 BW wird den Bestimmungen des Durchführungsgesetzes überlassen (Koninklijk Besluit van 29. November 1996, Staatsblatt 587). Dieser Artikel besagt, dass die Masstäbe für die Beträge der beschränkten Haftung für verschiedene Schiffe unterschiedlich sein können. Der Beschluss über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt kennt im Allgemeinen folgende Haftungsbeschränkungsfonds:

- Fonds für Personenschäden, ausgenommen Schäden von Reisenden), Art. 1 Abs. I a Besluit 1990;
- Fonds für Gewässerverschmutzungsschäden (Kosten und Schadenersatz wegen Gewässerverschmutzung, ausgenommen Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung), Art. 1 Abs. I b Besluit 1990;
- Fonds für Passagierschäden (Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden an Bord eines Binnenschiffes), Art. 2 Besluit 1990;
- Fonds für Sachschäden (alle übrigen Forderungen), Art. 1 Abs. I c Besluit 1990.

D. De aansprakelijkheidsgrenzen (art. 8:1065 BW en Besluit van 29 november 1996 ter uitvoering van art. 1065 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek): Vaststelling van de omvang van de verschillende limitatiefondsen op grond van art. 8:1065 BW geschiedt bij algemene maatregel van bestuur (Koninklijk Besluit van 29 november 1996, Staatsblad 587). Dit artikel bepaalt dat de maatstaven voor de bedragen van beperkte aansprakelijkheid verschillend kunnen zijn voor verschillende soorten schepen. Het besluit voor beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart kent in het algemeen de volgende limitatiefondsen:

- *personenfondsen (personenschade m.u.v. die van passagiers), art. 1 lid 1 sub a van het Besluit;*
- *waterverontreinigingsfondsen (kosten en schadevergoeding wegens waterverontreiniging m.u.v. vorderingen voor dood en letsel,) art. 1 lid 1 sub b van het Besluit;*
- *zakenfondsen (alle overige schade niet zijnde personenschade), art. 1 lid 1 sub c van het Besluit;*
- *passagiersfondsen (vorderingen terzake van dood of letsel van passagiers aan boord van een binnenschip), art. 2 van het besluit.*

E. Allgemeine Haftungsgrenzen (Art. 1 Besluit: Personen-, Gewässerverschmutzungs- und Sachschädenfonds): Ausgenommen für den Fonds für Passagierschäden dient der Fonds für Personenschäden als Basis zur Berechnung des Haftungsbeschränkungsfonds. Der Fonds für

Gewässer-verschmutzungs-schäden ist gleich gross wie der Fonds für Personenschäden, der Fonds für Sachschäden ist halb so gross. Für den Fonds für Personenschäden gelten folgende Beträge:

- für Schiffe, die nicht für den Transport von Gütern vorgesehen sind insbesondere Fahrgastschiff e: 200 Rechnungseinheiten pro Kubikmeter Wasserverdrängung bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten für jedes KW der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
- für Schiffe, vorgesehen für den Gütertransport: 200 Rechnungseinheiten pro Tonne der Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten pro KW der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
- für Schlepp- und Schubboote 700 Rechnungseinheiten pro KW der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
- für Schiffe, die gemäss Art. 8:1060 Abs.4 BW Binnenschiffen gleichgestellt werden, ein Betrag, entsprechend dem Wert zum Zeitpunkt des Ereignisses, das zum Anspruch geführt hat (Tragflügelboote, schwimmende Kräne, Elevatoren, Bagger und alle schwimmenden und beweglichen Anlagen, Pontons oder Geräte ähnlicher Art).

E. De algemene aansprakelijkheids grenzen (art. 1 lid 1 sub a van het Koninklijk Besluit van 29 november 1996, Staatsblad 587): Behalve voor het passagiersfonds dient voor de berekening van de limitatiefonds het personenfonds als basis. Het waterverontreinigingsfonds bedraagt hetzelfde als het personenfonds; het zakenfonds de helft van het bedrag van het personenfonds. Voor het personenfonds zijn de volgende bedragen vastgesteld:

- *voor schepen die niet bestemd zijn voor het vervoer van zaken, in het bijzonder passagiersschepen, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootst toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van motorvermogen met 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het motorvermogen (art. 1 lid 1 sub a onder punt 1);*
- *voor schepen bestemd voor het vervoer van zaken, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van motorvermogen met 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het motorvermogen (art. 1 lid 1 sub a onder punt 2).*
- *voor sleep- en duwboten 700 rekeneenheden voor elke kilowatt van het motorvermogen (art. 1 lid 1 sub a onder punt 3).*
- *voor schepen die volgens art. 8:1060, lid 4 BW worden gelijkgesteld met binnenschepen een bedrag gelijk aan hun waarde op het tijdstip van het voorval, dat aanleiding gaf tot de vordering (draagvleugelboten, veerponten en kleine vaartuigen, baggermolens, drijvende kranen, elevatoren en alle drijvende en verplaatsbare werktuigen, pontons of materiaal van soortgelijke aard) (art. 1 lid 1 sub a onder punt 6).*

F. Schubeinheiten und andere Koppelverbände (Art. 1 Abs. 1 sub 5 und 6 und Abs. 2 Besluit). Der Haftungsfonds des Schubbootes oder Schubschiffes, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere fest gekoppelte Schiffe fortbewegt, erhöht sich um die Hälfte des Betrages für jede Tonne der Tragfähigkeit oder für jeden Kubikmeter Wasserverdrängung der fest gekoppelten Schiffe.

F. Duweenheden en andere gekoppelde samenstellen van schepen (art. 1 lid 1 sub a onder punt 4 en punt 5 en lid 2 van het Besluit): Het fonds van de duwboot of het duwend schip wordt vermeerderd met 100 SDR per ton laadvermogen of kubieke meter waterverplaatsing van de geduwde bakken of andere schepen, indien in een duweenschap, of anderszins gekoppeld verband wordt gevaren (art. 1 lid 1 sub a onder punt 4 en punt 5). Daartegenover staat dat het fonds gesteld door de eigenaar van de duwbakken met datzelfde bedrag wordt verminderd (art. 1 lid 2).

G. Haftungsgrenzen beim Transport gefährlicher Güter (Artikel 3 besluit): Die Haftung beim Transport gefährlicher Güter kann durch die Bildung von Fonds für Personen- und Güter beschränkt werden. Die Fonds werden auf Basis der Wasser- t verdrängung und des Antriebsvermögens des Schiffes berechnet. Der Personenfonds kann nicht niedriger als SZR 1.000.000 und nicht höher als SZR 1 4.000.000 sein. Der Güterfonds kann nicht niedriger als SZR 750.000 und nicht höher als I SZR 3.000.000 sein. Wenn ein mit gefährlichen Gütern beladenes Schiff geschleppt oder 1 geschoben oder in einem Koppelverband mitgenommen wird, wird angenommen, dass sich die Ladung dieses Schiffes an Bord des schleppenden/schiebenden Schiffes befindet. Die Haftungshöchstbeträge beim "Personenfonds für gefährliche Güter" sind doppelt so 1 hoch wie bei der allgemeinen Haftungsgrenze. Für den "Fonds für Sachschäden beim Transport gefährlicher Güter sind die Haftungshöchstsummen dreimal so hoch wie bei der allgemeinen Haftungsgrenze. I

G. Aansprakelijkheidsgrenzen bij vervoer van gevaarlijke stoffen (art. 3 van het Besluit): De aansprakelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden beperkt door het stellen van een gevaarlijkestoffenpersonenfonds en/of een gevaarlijkestoffenzakenfonds. De fondsen worden berekend op basis van de waterverplaatsing en het voortstuwend vermogen van het schip. Het personenfonds kan niet lager zijn dan 1.000.000 SDR en niet hoger dan 4.000.000 SDR, het zakenfonds kan niet lager zijn dan 750.000 SDR en niet hoger dan 3.000.000 SDR (art. 3 lid 3 van het Besluit). Als een met gevaarlijke stof beladen schip gesleept of geduwd wordt of in koppelverband meegenomen, wordt de lading van dat schip geacht zich te bevinden aan boord van het slepende/duwende schip. De limieten zijn voor het "gevaarlijkestoffenpersonenfonds" twee keer hoger dan het bestaande personenfonds. Voor het "gevaarlijkestoffenzakenfonds" zijn de limieten ten opzichte van het bestaande zakenfonds verdrievoudigd.

1.6 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Die geschädigte Partei muss beweisen, dass der Zusammenstoss durch Verschulden des Binnenschiffes verursacht wurde.

De schadelijgende partij moet bewijzen dat de aanvaring veroorzaakt is door de schuld van het binnenschip.

1.7 VERJÄHRUNG / VERJARING

Schadenersatzansprüche zur Vergütung von Schäden, die aufgrund eines Zusammenstosses mit einem Binnenschiff verursacht wurden, verjähren innerhalb von zwei Jahren nach dem Tag, an dem sich der Zusammenstoss ereignet hat (Art. 8:1793 BW). Ersatzansprüche wegen Körperverletzung eines Reisenden verjähren drei Jahre nach dem Tag, an dem das Ereignis oder der Unfall stattgefunden hat (Art. 8:1751 Abs. 1 BW). Dasselbe gilt für Ersatzansprüche wegen Tod eines Reisenden, wobei die Verjährungsfrist nach dem Tag, an dem der Reisende gestorben ist, beginnt (Art. 8:1751 Abs. 2 BW). Ersatzansprüche wegen Schäden am Gepäck (Kabinen- oder Handgepäck) eines Reisenden verjähren ein Jahr nach dem Tag, an dem der Reisende das Transportmittel verlassen hat oder verlassen musste (Art. 8:1750 Abs. 2 BW). Alle in diesem Paragraphen beschriebenen Ersatzansprüche gegen einen Beförderer erlöschen, wenn der Berechtigte nicht innerhalb einer Frist von drei Monaten den Beförderer über das Ereignis oder den Unfall unterrichtet hat. Davon ausgenommen sind gemäss Art. 8:1753 BW:

- wenn der Berechtigte innerhalb von drei Monaten schriftlich beim Beförderer eine Forderung geltend gemacht hat;
- das Ereignis oder der Unfall vom Beförderer verschuldet sind;
- wenn über das Ereignis oder den Unfall aus Gründen, die dem Berechtigten nicht anzurechnen sind, keine Mitteilung gemacht wurde;

- wenn der Beförderer innerhalb der Frist von drei Monaten aus einer anderen Quelle über das Ereignis oder den Unfall informiert wurde.

Een rechtsvordering tot vergoeding van schade veroorzaakt door een aanvaring met een binnenschip, verjaart door verloop van twee jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van dit voorval (art. 8:1793 BW). Een rechtsvordering jegens de vervoerder ter zake van aan een reiziger overkomen letsel verjaart door verloop van drie jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval (art. 8: 1751 lid 1 BW). Hetzelfde geldt ook voor een rechtsvordering ter zake van de dood van de reiziger, met dien verstande dat de verjaringstermijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van overlijden van de reiziger (art. 8: 1751 lid 2 BW). Rechtsvorderingen jegens de vervoerder ter zake van aan de bagage (geen hut- of handbagage zijnde) van een reiziger toegebrachte schade verjaart na verloop van een jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reiziger het vervoermiddel heeft verlaten of hat moeten verlaten (art. 8:1750 lid 1 en lid 2 BW). Alle in deze paragraaf omschreven rechtsvorderingen jegens een vervoerder vervallen indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval, met uitzondering van de volgende gevallen (art. 8: 1753 BW):

- *indien de rechthebbende binnen drie maanden schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;*
- *het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;*
- *indien van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven aan de vervoerder wegens omstandigheden die niet voor rekening van de rechthebbende komen;*
- *de vervoerder binnen de termijn van drie maanden uit anderen hoofde kennis had van het voorval of ongeval.*

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

Mangels einer Forumwahl der Parteien in einem Vertrag, oder nach dem Entstehen einer Rechtsstreitigkeit findet das Internationale Privatrecht (IPR) Anwendung. Anhand des IPR müssen die gerichtliche Zuständigkeit und das anwendbare Recht (siehe unter 1.1.) festgestellt werden.

EEX-Vo

In einer internationalen Rechtsstreitigkeit wird das zuständige Gericht anhand der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EEX-Vo) festgestellt.

Aufgrund von Artikel 2 EEX-Vo ist grundsätzlich das Gericht zuständig, in dem der Verklagte seinen Wohnsitz hat. Neben dieser Hauptregel kennt die EEX-Vo gemäß Artikel 5 besondere Zuständigkeiten. Für die Binnenschifffahrt sind folgende Bestimmungen relevant.

Wenn eine unerlaubte Handlung Gegenstand des Verfahrens bildet, ist das Gericht des Ortes, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist, zuständig (5 lid 3 EEX-Vo).

Wenn es sich um eine Streitigkeit wegen Zahlung von Berge- und Hilfslohn handelt, der für Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten gefordert wird, die zugunsten einer Ladung oder einer Frachtforderung erbracht worden sind, ist gemäß Artikel 5 Abs. 7 das Gericht, in dessen Zuständigkeitsbereich diese Ladung oder die entsprechende Frachtforderung a) mit Arrest belegt worden ist, um die Zahlung zu gewährleisten, oder b) mit Arrest hätte belegt werden können, jedoch dafür eine Bürgschaft oder eine andere Sicherheit geleistet worden ist.

Wie erwähnt können Parteien vertraglich oder nach Entstehen einer Rechtsstreitigkeit eine Gerichtsstandsvereinbarung treffen. Wenn eine der Parteien ihren Wohnsitz in einem Mitgliedstaat

der Europäischen Union hat, muss diese Gerichtsstandsvereinbarung anhand von Art. 23 EEX-Vo geprüft werden.

Neben diesen Bestimmungen in EEX-Vo bestehen in den Niederlanden auch die sogenannten Rheinschiffahrtsgerichte. Aufgrund von Artikel 71 EEX-Vo haben die Mannheimer Akte und die darin erwähnten Rheinschiffahrtsgerichte Vorrang.

Aufgrund von Artikel 33 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte sollen in geeigneten, am Rhein oder in dessen Nähe gelegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen, die für die Artikel 34 erwähnten Straf- und Zivilsachen kompetent sind. Die Niederlande haben in Gesetz vom 16. Juli 1869 (Stb. 139), mit Gesetz vom 19. März 1913 (Stb 139) geändert, die Amtsgerichte und die Landesgerichte als solche angewiesen, um 'innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit' die in Artikel 34 erwähnten Sachen zu behandeln.

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent in Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften;

In Zivilsachen sind die Rheinschiffahrtsgerichte zuständig zur Entscheidung im summarischen Prozeßverfahren über Klagen:

- a. wegen Zahlung der Lotsen-, Kran-, Waage-, Hafen- und Bohlwerksgebühren und ihres Betrages;
- b. wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades;
- c. wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden andern verursacht haben;
- d. wegen der den Eigentümern der Zugpferde beim Herausziehen der Schiffe zur Lastgelegten Beschädigungen am Grundeigentum

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind unbeschadet des Artikels 35ter ebenfalls nach Artikel 34 Ziffer II Buchstabe c zuständig, wenn die Parteien in einem Vertragsverhältnis stehen; ihre Zuständigkeit erstreckt sich jedoch nicht auf die auf einen Vertrag gestützten Klagen gegenein Schiff wegen Schäden, die an Bord desselben befindliche Personen oder Güter durch sein Verschulden erlitten haben.

In Strafsachen (Art. 34 I) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht kompetent (=zuständig), indessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Zivilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden mußte (Art 34 II a), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Art 34 II b,c,d).

Aufgrund des Verlaufs des Rheins kommen die Landesgerichte Arnhem, Dordrecht, Rotterdam und Utrecht als Rheinschiffahrtsgerichte in Betracht.

Entspricht der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge einem Wert von mehr als 20 Sonderziehungsrechten im Sinne des Artikels 32, so kann gegen das Urteil erster Instanz bei der Zentralkommission (Art. 43) oder bei dem Obergericht des Landes (Art. 38), in welchem das Urteil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Indien partijen geen forumkeuze- en/of rechtskeuze hebben gemaakt, dan zal aan de hand van het internationaal privaatrecht dienen te worden vastgesteld welke rechter bevoegd is over de vordering te oordelen en naar welk recht (zie onder 1.1.) deze vordering vervolgens beoordeeld dient te worden.

EEX-Vo

In een internationaal geschil wordt de rechter die bevoegd is over de vordering te oordelen in beginsel bepaald aan de hand van de 'Verordening (EG) Nr. 44/2001 van de raad van 22 december

2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken' (EEX-Vo).

Op grond van artikel 2 EEX-Vo is de rechter van de woonplaats van gedaagde bevoegd kennis te nemen van de vordering. Naast de hoofdregel van artikel 2 EEX-Vo kent het EEX-Vo ook alternatieve fora die zijn geformuleerd in artikel 5 EEX-Vo. Met betrekking tot internationale geschillen die rijzen in de binnenvaart zijn de volgende bepalingen van belang.

Ten aanzien van vorderingen uit onrechtmatige daad volgt uit artikel 5 lid 3 EEX-Vo dat de rechter van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan of zich kan voordoen, bevoegd is.

Ten aanzien van geschillen betreffende de betaling van de beloning wegens de hulp en berging die aan een lading of een vracht ten goede is gekomen, is conform artikel 5 lid 7 het gerecht in het rechtsgebied waarvan op deze lading of de daarop betrekkende vracht a) beslag is gelegd tot zekerheid van deze betaling of b) daartoe beslag had kunnen worden gelegd maar borgtocht of andere zekerheid is gesteld, bevoegd over de vordering te oordelen.

Zoals hierboven aangegeven kunnen partijen in een overeenkomst dan wel na het ontstaan van het geschil een forumkeuze maken. Indien één van beide partijen is gevestigd in een Europese lidstaat dient deze forumkeuze te worden getoetst aan artikel 23 EEX-Vo.

Naast deze bepalingen in het EEX-Vo kent Nederland ook de zogenaamde Rijnvaartgerechten. Op grond van artikel 71 EEX-Vo heeft de Akte van Mannheim en de daarin genoemde Rijnvaartgerechten voorrang boven de EEX-Vo.

Nederland is samen met Duitsland, België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Noord-Ierland en Zwitserland partij bij de Herziane Rijnvaartakte (Akte van Mannheim) van 17 oktober 1868. Op grond van artikel 33 van de Akte van Mannheim worden aan of in de nabijheid van de Rijn (dat houdt tevens de Waal tot Gorcum en de Lek tot Krimpen in) rechtbanken (hierna: 'Rijnvaartgerechten') ingesteld die bevoegd zijn te oordelen over de in artikel 34 van de Akte van Mannheim genoemde zaken. Nederland heeft bij de wet van 16 juli 1869 (Stb. 139), gewijzigd bij wet van 19 maart 1913 (Stb. 139), de kantongerechten en de arrondissementsrechtbanken (thans de rechtbanken) aangewezen om 'binnen de gewone grenzen hunner bevoegdheid' kennis te nemen van de in artikel 34 genoemde zaken.

De Rijnvaartgerechten zijn bevoegd in strafzaken tot het onderzoek van en de uitspraak over alle overtredingen van de voorschriften betreffende de scheepvaart en de waterpolitie. In burgerlijke zaken zijn de Rijnvaartgerechten bevoegd tot het doen van een uitspraak na een summiere behandeling in geschillen betreffende (artikel 34):

- a. de betaling en het bedrag van loods-, kraan-, waag-, haven- en kadegelden;
- b. de belemmering door particulieren van het gebruik der jaagpaden;
- c. de schade, veroorzaakt door schippers en houtvlotter gedurende de reis of bij het aanleggen daarvan;
- d. de vorderingen, ingesteld tegen eigenaren van voor het slepen van schepen gebruikte trekpaarden wegens aan onroerend goed toegebrachte schade.

Daarnaast zijn de Rijnvaartgerechten eveneens bevoegd (artikel 34 bis) onverminderd artikel 35ter, indien partijen door een privaatrechtelijke overeenkomst zijn gebonden. De bevoegdheden van de Rijnvaartgerechten strekken zich echter niet uit tot op een privaatrechtelijke overeenkomst gebaseerde rechtsovereenkomst tegen een vaartuig terzake van de schade door de schuld van dat vaartuig veroorzaakt aan personen of goederen die zich aan boord van dat vaartuig bevinden.

Ingevolge artikel 35 berust de bevoegdheid in strafzaken bij het Rijnvaartgerecht in wier gebied de overtreding is begaan. In burgerlijke zaken berust de bevoegdheid van het Rijnvaartgerecht, in wier gebied de betaling had moeten geschieden, of de schade is veroorzaakt. In Nederland worden de

rechtbanken in de arrondissementen Arnhem, Dordrecht, Rotterdam en Utrecht als Rijnvaartgerechten aangemerkt.

Indien door een partij hoger beroep wordt overwogen van een uitspraak van een Rijnvaartgerecht dan heeft deze partij de keuze het hoger beroep bij het Gerechtshof in eigen land of de Kamer van Beroep in Straatsburg in te stellen (artikel 37).

1.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE ACTIE

Es besteht keine gesetzliche Pflichtversicherung für Binnenschiffe. Abgesehen davon sind die meisten Schiffe versichert.

Es besteht kein Direktanspruch gegen den Versicherer.

Er bestaat geen wettelijk verplichte verzekering van binnenschepen. Afgezien daarvan zijn in het algemeen de meeste binnenschepen verzekerd door hun eigenaren of exploitanten.

Er bestaat geen directe actie tegen de verzekeraar.

2. HAFTUNG AUS VERTRAG / AANSPRAKELIJKHEID UIT OVEREENKOMST

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT / INTERNATIONAAL PRIVAATRECHT

Mangels einer Rechts- und Forumwahl der Parteien in einem Vertrag, oder nach dem Entstehen einer Rechtsstreitigkeit findet das Internationale Privatrecht (IPR) Anwendung. Anhand des IPR müssen die gerichtliche Zuständigkeit (siehe unter 2.4.) und das anwendbare Recht festgestellt werden.

EVÜ

Die Feststellung des anwendbaren Rechts erfolgt anhand des „Übereinkommens von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht von 1980“ (EVÜ). Artikel 1 EVÜ besagt, dass die Vorschriften dieses Übereinkommens auf vertragliche Schuldverhältnisse bei Sachverhalten, die eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweisen, anzuwenden sind. Das Übereinkommen findet demzufolge nur auf vertragliche Verhältnisse mit einem internationalen Charakter Anwendung.

Artikel 3 EVÜ bietet die Möglichkeit der freien Rechtswahl. Die Rechtswahl muss ausdrücklich sein oder sich mit hinreichender Sicherheit aus den Bestimmungen des Vertrages oder aus den Umständen des Falles ergeben.

Das mangels Rechtswahl anzuwendende Recht bestimmt sich nach Artikel 4 EVÜ. Soweit das auf den Vertrag anzuwendende Recht nicht nach Artikel 3 vereinbart worden ist, unterliegt der Vertrag dem Recht des Staates, mit dem er die engsten Verbindungen aufweist (Abs. 1). Es wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem die Partei, welche die charakteristische Leistung zu erbringen hat, im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ihren gewöhnlichen Aufenthalt oder, wenn es sich um eine Gesellschaft, einen Verein oder eine juristische Person handelt, ihre Hauptverwaltung hat (Abs. 2).

Die Vermutung nach Absatz 2 gilt nicht für Güterbeförderungsverträge. Bei diesen Verträgen wird vermutet, daß sie mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Als Güterbeförderungsverträge gelten für die Anwendung dieses Absatzes auch Charterverträge für eine einzige Reise und andere Verträge, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen.

Indien partijen geen forumkeuze- en/of rechtskeuze hebben gemaakt, dan zal aan de hand van het internationaal privaatrecht dienen te worden vastgesteld welke rechter bevoegd is (zie onder 2.4.) over de vordering te oordelen en naar welk recht deze vordering vervolgens beoordeeld dient te worden.

EVO

De vaststelling van het toepasselijk recht op overeenkomsten is vastgelegd in het 'Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst' (EVO). Uit artikel 1 EVO volgt dat dit Verdrag van toepassing is op overeenkomsten 'in gevallen waarin uit het recht van verschillende landen moet worden gekozen'. Het EVO is dan ook alleen van toepassing op overeenkomsten die een internationaal karakter hebben.

Artikel 3 EVO schept een ruime mogelijkheid voor partijen om zelf het op hun overeenkomst toepasselijke rechtsstelsel aan te wijzen. Artikel 3 EVO stelt als vereisten dat de rechtskeuze uitdrukkelijk moet zijn gedaan of dat de rechtskeuze voldoende duidelijk moet blijken uit de bepalingen van de overeenkomst of omstandigheden van het geval.

Indien partijen geen (geldige) rechtskeuze in de overeenkomst hebben opgenomen, zal, op grond van artikel 4 EVO, het toepasselijke recht op de overeenkomst dienen te worden bepaald. Artikel 4 lid 1 EVO bepaalt dat 'voor zover geen keuze overeenkomstig het op de overeenkomst toepasselijke recht is gedaan, de overeenkomst wordt beheerst door het recht van het land waarmee zij het nauwst mee is verbonden'. In artikel 4 lid 2 EVO is vervolgens bepaald dat de overeenkomst wordt vermoed het nauwst verbonden te zijn met het land waar de partij die de kenmerkende prestatie moet verrichten haar hoofdbestuur heeft.

Voor overeenkomsten tot vervoer van goederen (en bevrachtingen) is in artikel 4 lid 4 EVO een uitzondering gemaakt. Het vermoeden zoals geformuleerd in artikel 4 lid 2 EVO geldt derhalve niet voor overeenkomsten tot vervoer van goederen. Artikel 4 lid 4 EVO bepaalt dat bij overeenkomsten tot vervoer van goederen het land waar de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft ten tijde van de sluiting, tevens het land is waar de plaats van de inlading of lossing, dan wel de hoofdvestiging van de verzender is gelegen, wordt vermoed het nauwst verbonden te zijn met het recht van dat land.

2.2 NATIONALE TRANSPORTE / NATIONAAL VERVOER

2.2.1 HAFTUNGSRUNDLAGE / BASIS VOOR DE AANSPRAKELIJKHEID

Für den nationalen Gütertransport finden die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, Buch 8, Anwendung, es sei denn, die Vertragsparteien haben vertraglich die Anwendung des CMNI-Übereinkommens vereinbart. Die Niederlande haben dazu bei der Ratifizierung die Erklärung gemäss Artikel 31 Absatz a) CMNI abgegeben, womit es den Vertragsparteien ermöglicht wird, um das Übereinkommen auch auf nationale Transporte vertraglich zu vereinbaren. Zu diesem Zweck wurde ein Artikel 8:899 in das Bürgerliche Gesetzbuch aufgenommen. Die Niederlande haben ausserdem bei der Ratifizierung die Erklärung gemäss Artikel 31 Absatz b) CMNI abgegeben, wonach das Übereinkommen auch auf unentgeltliche Beförderungen Anwendung findet. Für die Anwendung des CMNI-Übereinkommens siehe weiter unter 2.3.

Voor het nationale goederenvervoer gelden de bepalingen van Boek 8 Burgerlijk Wetboek, tenzij partijen contractueel het CMNI-verdrag van toepassing hebben verklaard. Nederland heeft daartoe bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid a) CMNI afgelegd, waardoor het voor partijen mogelijk wordt om CMNI ook op nationaal vervoer contractueel overeen te komen. Met dat doel is artikel BW 8:899 voorafgaande aan artikel 8:890 BW ingevoegd. Voorts is door Nederland bij ratificatie de verklaring overeenkomstig artikel 31 lid b) CMNI afgelegd, inhoudende dat CMNI ook vervoer om niet behelst. Voor de toepassing van het CMNI-verdrag zie verder onder 2.3.

2.2.2 HAFTUNGSREGELUNG / AANSPRAKELIJKHEIDSREGELING

Die Haftung des Beförderers basiert auf einer Erfolgsverpflichtung. Der Beförderer haftet grundsätzlich für jeden Schaden, den die Gegenpartei aufgrund von Verlust, Beschädigung oder Verzögerung während der Reise erleidet (Art. 8:895 und 8:896 BW). Der Beförderer ist verpflichtet, für die Tauglichkeit und Eignung des Schiffes und des übrigen Materials, dessen er sich bedient, oder das er zur Verfügung stellt, zu haften. Für Untauglichkeit oder Nichteignung von Material, das vom Absender oder Empfänger zur Verfügung gestellt wurde, haftet er, wenn er es nicht benutzen hätte sollen (Art. 8:898 Abs. 2 BW). Der Beförderer haftet gemäss Art. 8:974 BW für Schäden wegen Tod oder Körperverletzung des Reisenden, sofern der Unfall durch schuldhaftes Handeln des Beförderers verursacht wurde. Wenn der Unfall teilweise durch Mitverschulden eines Dritten verursacht wurde, haftet der Beförderer trotzdem für den ganzen Schaden (Art. 8:974 Abs. 4 BW). Für die Haftung für Kabinen- und Handgepäck gilt dasselbe wie für Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Reisenden (Art. 8:975 BW). Art. 8:976 BW regelt die Haftung des Beförderers für Güter des Reisenden, die sich in einem von dem Reisenden mitgenommenen Kraftfahrzeug oder Schiff befinden. Für dieses Gepäck hat der Beförderer lediglich eine Aufwandsverpflichtung, die weder durch eine Tauglichkeitsgarantie des Schiffes, noch durch die Vermutung von Schuld bei Schiffskatastrophen erschwert wird. Unter diesen Artikel fällt auch die Haftung des Beförderers für lebende Tiere. Von oben beschriebenen Haftungsregeln können Parteien nur innerhalb der vom Gesetz erlaubten Grenzen abweichen. Art. 8:902 BW legt fest, wie weit diese Vertragsfreiheit geht.

De aansprakelijkheid van de vervoerder over de binnenwateren berust op een resultaatsverbintenis. De vervoerder is in principe aansprakelijk voor iedere schade die zijn wederpartij lijdt doordat de goederen tijdens het vervoer verloren gaan, beschadigd raken of vertraging oplopen (art. 8:895 en 8:896 BW). De vervoerder is verplicht in te staan voor de deugdelijkheid en geschiktheid van het schip en overig materiaal, waarvan hij zich bedient of die hij ter beschikking stelt. Voor ondeugdelijkheid of ongeschiktheid van materiaal dat door de afzender of ontvanger ter beschikking is gesteld, is hij niet aansprakelijk indien hij als zorgvuldig vervoerder te werk is gegaan (art. 8:898 lid 2 BW). Art. 8:974 BW stelt de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger voorzover het voorval door de schuld van de vervoerder is veroorzaakt. Indien het voorval gedeeltelijk door schuld van een derde is teweeggebracht, is de vervoerder desalniettemin voor de gehele schade aansprakelijk. Enkel wanneer de oorzaak van de schade in zijn geheel aan een derde toegerekend kan worden, kan de vervoerder zich disculperen (art. 8:974 lid 4 BW). Voor de aansprakelijkheid van de vervoerder ten opzichte van hut of handbagage geldt hetzelfde als voor aansprakelijkheid bij dood of letsel van de passagier (art. 8:975 BW). Art. 8:976 BW regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder voor geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage van een passagier tijdens het vervoer. Jegens deze bagage heeft de vervoerder slechts een inspanningsverplichting, die niet verzwaaard wordt door een garantie voor de deugdelijkheid van het schip, noch een vermoeden van schuld bij scheepsrampen met zich brengt. Onder dit artikel valt ook de aansprakelijkheid van de vervoerder ten opzichte van een levend dier. Van het hierboven omschreven aansprakelijkheidsstelsel kunnen partijen de op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast verminderen in geval van beschadiging voor het laden in of na het lossen uit het schip, of in geval van het vervoer van zaken met een karakter die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen (art. 8:902 BW).

2.2.3 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE / UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Der Beförderer haftet nicht, wenn der Schaden an den Gütern durch Umstände entstanden ist, die ein sorgfältiger Beförderer nicht vermeiden konnte und dessen Folgen ein sorgfältiger Beförderer nicht verhindern konnte (objektiv zu beurteilende höhere Gewalt, Art. 8:898 BW). Um sich auf höhere Gewalt zu berufen, muss der Beförderer zunächst beweisen, dass der Umstand, auf den er

sich beruft, unter die allgemeinen Bedingungen von Art. 8:898 BW fällt und weiter, dass er nicht verhindern konnte, dass der Umstand zur Beschädigung geführt hat. Der allgemeinen Definition von höherer Gewalt werden einige in Art. 8:899 und 8:900 BW genannte Umstände hinzugefügt. Art. 8:899 BW nennt eine Anzahl von Schadensursachen, die ein sorgfältiger Beförderer vermutlich nicht vermeiden kann: Brand, Explosion, Kälte, Ungeziefer und andere. In Art. 8:900 BW wird angenommen, dass ein sorgfältiger Beförderer Schadensursache und Beschädigung nicht vermeiden konnte, wenn es sich um folgende

Fälle handelt:

- Schäden an Sachen, die nach ihrer Art leicht Schäden oder Verlust erleiden können.
- Tod oder Schäden an lebenden Tieren.
- Schäden an Inhalt einer Ladungskiste, während die Kiste selbst unbeschädigt ist.

Der Beförderer haftet nicht für Navigationsfehler des Schiffes, ausser für eigenen Vorsatz oder Fahrlässigkeit und den Fall, dass bei einer sorgfältigen Auswahl der Verrichtungsgehilfen der Fehler nicht entstanden wäre. Unter Navigationsfehler fallen auch Fehler, die bei der Zusammenstellung von Schub- oder Schleppeinheiten begangen wurden. Irrelevant ist dabei, ob der Beförderer verhindern hätte können, dass der Navigationsfehler zur Beschädigung führte (Art. 8:901 BW). Der Beförderer von Gepäck haftet nicht für die Eignung des von ihm verwendeten Schiffes. Der Beförderer haftet nicht für Geldmünzen, Gold, Juwelen usw., sowie für ihm unbekannte Gegenstände (Art. 8:977 und 8:978 BW).

De vervoerder is niet aansprakelijk indien de schade, aan de goederen toegebracht, ontstaan is door omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulks een vervoerder de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (objectief te beoordelen overmacht, art. 8:898 BW). De vervoerder zal, wil hij zich op overmacht beroepen, in de eerste plaats moeten bewijzen dat de omstandigheid waarop hij beroep doet valt onder de algemene omschrijving van art. 8:898 en daarnaast dat hij niet heeft kunnen verhinderen dat de omstandigheid tot de beschadiging heeft geleid. Aan de algemene omschrijving van overmacht worden een aantal in de art. 8:899 en 8:900 BW genoemde omstandigheden toegevoegd. Art. 8:899 BW somt een aantal schadeoorzaken op die een zorgvuldig vervoerder, naar wordt vermoed, niet kan voorkomen zoals brand, ontploffing, koude, hitte, bederf, lekkage, smelting, corrosie en optreden van ongedierte.

In art. 8:900 BW wordt een zorgvuldig vervoerder vermoed schadeoorzaak en beschadiging niet te hebben kunnen voorkomen, indien het om het volgende gaat:

- zaken, schade of verlies lijdenden, aan welke schade of verlies zij door hun aard licht onderhevig zijn;
- sterfte van of schade aan levende dieren welke niet aan de vervoerder toe te rekenen is;
- schade aan de inhoud van een laadkist terwijl de laadkist zelf onbeschadigd is.

De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door navigatiefouten van het schip behoudens eigen opzet of roekeloosheid en behoudens het geval dat bij een zorgvuldiger keuze van het personeel de fout niet gemaakt zou zijn. Onder navigatiefouten vallen ook fouten, gemaakt bij de samenstelling van een duw- of sleepeenheid. Dit geldt ook wanneer de schadeoorzaak een omstandigheid als gevolg van de navigatiefout betreft, die de zorgvuldig vervoerder heeft kunnen verhinderen, alsmede de eventuele gevolgen daarvan (art. 8: 901 BW).

De vervoerder van passagiersbagage in de binnenvaart staat niet in voor de geschiktheid van het door hem gebezigde schip. De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van door de passagier meegebrachte geldstukken, goud, juwelen etcetera, alsmede ook bij onbekendheid met meegebrachte zaken (art. 8:977 en 8:978 BW).

2.2.4 HAFTUNGSUMFANG / OMVANG VAN DE AANSPRAKELIJKHEID

Die Haftung für Schäden wird mittels Durchführungsgesetz festgelegt. Jede abweichende Vertragsbedingung ist ungültig (Art. 8:905 BW). Die Haftung des Beförderers bei der Beförderung von Personen beschränkt sich auf den mittels Durchführungsgesetz festzustellenden Betrag oder festzustellende Beträge (Art. 8:983 BW).

De limitering van aansprakelijkheid wordt bij algemene maatregel van bestuur vastgelegd. Ieder afwijkend beding ten nadele van de vervoerder is nietig (art. 8:905 BW).

De aansprakelijkheid van de vervoerder bij personenvervoer is beperkt tot een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen bedrag of bedragen (art. 8:983 BW).

2.2.5 BEWEISLAST / BEWIJSLAST

Der Absender ist verpflichtet, die Beschädigung durch den Beförderer, die zum Vermögensschaden geführt hat, zu beweisen. Wenn dies dem Absender gelingt, haftet der Beförderer im Prinzip.

Soweit die Vermutung gilt, dass der Beförderer die Schadensursachen von Art. 8:899 BW und sowohl die Schadensursachen, als auch die Beschädigungen, wie in Art. 8:900 BW beschrieben, nicht vermeiden konnte, müssen die Ladungsbeteiligten den Gegenbeweis antreten, wenn sie den Beförderer haftbar machen wollen. Wenn der Absender den Beförderer für die wegen eines Navigationsfehlers an Gütern entstandenen Schäden haftbar machen will, muss er den Vorsatz oder die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers beweisen.

Bei der Beförderung von Personen muss die Gegenpartei eines Beförderers grundsätzlich beweisen, dass die Beförderung aufgrund eines Beförderungsvertrags stattgefunden hat. Er muss ferner beweisen, dass ein vom Beförderer zu vermeidendes Ereignis den Unfall während der Beförderung verursacht und zum Tod oder zur Körperverletzung des Reisenden, geführt hat und dass dadurch ein Vermögensschaden verursacht wurde. Wenn der Schaden wegen Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Brand verursacht wurde, wird ein Verschulden des Beförderers vermutet. Dies bedeutet für die Gegenpartei eine Beweiserleichterung (Art. 8:974 Abc. 2 BW). Dasselbe gilt für Ereignisse, die aufgrund von Mangelhaftigkeit oder schlechten Funktionierens des Schiffes oder des Materials entstanden sind. Ohne die Zulässigkeit des Gegenbeweises wird als Ursache des Schadensereignisses ein Verschulden des Beförderers vermutet. Bei Schäden an Kabinen- und Handgepäck muss der Reisende beweisen, dass das Schadensereignis durch Verschulden des Beförderers verursacht wurde.

De afzender die vermogensschade lijdt is verplicht te bewijzen dat de vervoerder de schade heeft veroorzaakt. Indien de afzender hierin slaagt, is de vervoerder in beginsel aansprakelijk. wijzigen

De vermoedens dat de vervoerder de schadeoorzaken van art. 8:899 BW en zowel de schadeoorzaken, als ook de beschadigingen in art. 8: 900 BW omschreven niet heeft kunnen voorkomen, moeten met tegenbewijs door de ladingbelanghebbenden gesteld en bewezen worden, wil men de vervoerder voor de schade aanspreken. Indien de afzender de vervoerder voor de aan de goederen door een navigatiefout toegebrachte schade wil aanspreken, moet hij de opzet of de grove schuld van de vervoerder bewijzen. Bewijslast ontleend aan art. 17 lid 2 CMR, zie art. 18 lid 1 → bewijslast ligt bij vervoerder.

Bij personenvervoer moet de wederpartij van de vervoerder in principe bewijzen dat het vervoer op grond van een vervoersovereenkomst plaats heeft gevonden en dat een door de vervoerder te

vermijden omstandigheid het voorval tijdens het vervoer heeft veroorzaakt en geleid heeft tot dood of letsel van de reiziger, of vermogensschade hebben opgeleverd.

Bij omstandigheden die tot schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand hebben geleid, wordt de schuld van de vervoerder vermoed en is de bewijslast van de wederpartij van de vervoerder verlicht (art. 8:974 lid 2 BW). Hetzelfde geldt ook voor omstandigheden, ontstaan door gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of het materiaal. Zonder de mogelijkheid tot tegenbewijs door de vervoerder Staat de aanwezigheid van zijn schuld als oorzaak van het voorval vast, Bij aansprakelijkheid voor hut- of handbagage alsmede ook voor overige bagage moet de reiziger bewijzen dat het voorval dat geleid heeft tot schade door schuld van de vervoerder is ontstaan.

2.2.6 VERJÄHRUNG / VERJARING

Alle Forderungen aus einem Vertrag zur Beförderung von Gütern unterliegen grundsätzlich einer Verjährungsfrist von einem Jahr (Art. 8:1751 BW).

Ansprüche wegen Körperverletzung eines Reisenden verjähren drei Jahre nach dem Tag, an dem das Ereignis oder der Unfall stattgefunden hat (Art. 8: 1751 Abs. 1 BW). Dasselbe gilt für Rechtsforderungen wegen Tod eines Reisenden, wobei die Verjährungsfrist nach dem Tag, an dem der Reisende gestorben ist, beginnt (Art. 8:1751 Abs. 2 BW).

Ansprüche wegen Schäden am Gepäck (Kabinen- oder Handgepäck) eines Reisenden verjähren ein Jahr nach dem Tag, an dem der Reisende das Transportmittel verlassen hat oder verlassen musste (Art. 8:IEO Abs. 2 BW).

Alle in den vorigen 2 Absätzen beschriebenen Rechtsforderungen gegen einen Beförderer verfallen, wenn der Berechtigte nicht innerhalb eines Termins von drei Monaten den Beförderer über das Ereignis oder den Unfall unterrichtet hat. Davon ausgenommen sind gemäss Art. 8:1753 BW:

- wenn der Berechtigte innerhalb von drei Monaten schriftlich beim Beförderer einen Anspruch geltend gemacht hat;
- das Ereignis oder der Unfall vom Beförderer verschuldet sind;
- wenn über das Ereignis oder den Unfall aus Gründen, die dem Berechtigten nicht anzurechnen sind, keine Mitteilung gemacht wurde;
- wenn der Beförderer innerhalb von einer Frist von drei Monaten aus einer anderen Quelle über das Ereignis oder den Unfall informiert wurde.

Alle vorderingen uit hoofde van een overeenkomst van goederenvervoer zijn in principe onderhevig aan verjaring in een termijn van een jaar (art. 8:1711 BW).

Een rechtsovereenkomst jegens de vervoerder ter zake van aan een reiziger overkomen letsel verjaart door verloop van drie jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval (art. 8:1751 lid 1). Hetzelfde geldt ook voor een rechtsovereenkomst ter zake van de dood van de reiziger, met dien verstande dat de verjaringstermijn met de aanvang van de dag, volgende op de dag van overlijden van de reiziger begint (art. 8:1751 lid 2 BW).

Rechtsovereenkomsten jegens de vervoerder ter zake van aan de bagage (geen hut- of handbagage zijnde) van een reiziger toegebrachte schade verjaart door verloop van een jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reiziger het vervoermiddel heeft verlaten of het moeten verlaten (art. 8:1750 lid 2 BW).

Alle rechtsvorderingen in de vorige twee alinea's jegens een vervoerder vervallen indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval, met uitzondering van de volgende gevallen (art. 8:1753 BW):

- *indien de rechthebbende binnen drie maanden schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;*
- *de voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;*
- *indien van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven wegens omstandigheden die niet voor rekening van de rechthebbende komen;*
- *de vervoerder binnen de termijn van drie maanden uit andere hoofde kennis had van het voorval of ongeval.*

2.3 INTERNATIONALE GÜTERBEFÖRDERUNG / INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER

Für den internationalen, grenzüberschreitenden Gütertransport auf Binnenwasserstrassen findet das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) Anwendung. Die Niederlande haben das CMNI-Übereinkommen mit Gesetz vom 16. Februar 2006 ratifiziert. Das Übereinkommen ist am 1. Oktober 2006 in Kraft getreten (siehe unter Einleitung CMNI).

Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben. Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist (Artikel 29 CMNI).

Op het internationale, grensoverschrijdende goederenvervoer over de binnenwateren vindt het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI-verdrag) toepassing. Nederland heeft het CMNI-verdrag met wet van 16 februari 2006 goedgekeurd. Het Verdrag is op 1 oktober 2006 in werking getreden (zie onder Einleitung CMNI).

Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat of bij gebrek aan een rechtskeuze door het recht van de Staat waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft (artikel 29 CMNI).

2.4 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE / JURISDICTIE EN SPECIALE GERECHTEN

EEX-Vo

Parteien können vertraglich oder nach Entstehen einer Rechtsstreitigkeit eine Gerichtsstandsvereinbarung treffen. Mangels einer Vereinbarung wird das zuständige Gericht anhand der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EEX-Vo) festgestellt.

Wenn eine der Parteien ihren Wohnsitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, muss diese Gerichtsstandsvereinbarung anhand von Art. 23 EEX-Vo geprüft werden.

Aufgrund von Artikel 2 EEX-Vo ist grundsätzlich das Gericht zuständig, in dem der Verklagte seinen Wohnsitz hat. Neben dieser Hauptregel kennt die EEX-Vo gemäß Artikel 5 besondere Zuständigkeiten. Für die Binnenschifffahrt sind folgende Bestimmungen relevant.

Wenn Ansprüche aus einem Vertrag Gegenstand des Verfahrens bilden, kann eine Person, die ihren Wohnsitz in einem Mitgliedsstaat hat, vor dem Gericht des Ortes, an dem die Verpflichtung erfüllt worden ist oder zu erfüllen wäre, verklagt werden (Artikel 5 Abs. 1 EEX-Vo).

Neben diesen Bestimmungen in EEX-Vo bestehen in den Niederlanden auch die sogenannten Rheinschiffahrtsgerichte. Aufgrund von Artikel 71 EEX-Vo haben die Mannheimer Akte und die darin erwähnten Rheinschiffahrtsgerichte Vorrang (siehe unter 1.8.).

EEX-Vo

Partijen kunnen in een overeenkomst dan wel na het ontstaan van het geschil een forumkeuze maken. Bij gebrek aan een forumkeuze wordt in een internationaal geschil de rechter die bevoegd is over de vordering te oordelen in beginsel bepaald aan de hand van de 'Verordening (EG) Nr. 44/2001 van de raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken' (EEX-Vo). Indien één van beide partijen is gevestigd in een Europese lidstaat dient deze forumkeuze te worden getoetst aan artikel 23 EEX-Vo.

Op grond van artikel 2 EEX-Vo is de rechter van de woonplaats van gedaagde bevoegd kennis te nemen van de vordering. Naast de hoofdregel van artikel 2 EEX-Vo kent het EEX-Vo ook alternatieve fora die zijn geformuleerd in artikel 5 EEX-Vo. Met betrekking tot internationale geschillen die rijzen in de binnenvaart zijn de volgende bepalingen van belang.

Ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst kan een wederpartij worden opgeroepen voor het gerecht van de plaats waar de verbintenis die aan de eis ter grondslag ligt is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd (artikel 5 lid 1 EEX-Vo).

Naast deze bepalingen in het EEX-Vo kent Nederland ook de zogenaamde Rijnvaartgerechten. Op grond van artikel 71 EEX-Vo heeft de Akte van Mannheim en de daarin genoemde Rijnvaartgerechten voorrang boven de EEX-Vo (zie verder onder 1.8.).

2.5 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH / VERPLICHTE VERZEKERING EN DIRECTE ACTIE

Es besteht keine gesetzliche Pflichtversicherung für Binnenschiffe. Abgesehen davon sind die meisten Schiffe versichert.

Es besteht kein Direktanspruch gegen den Versicherer.

Er bestaat geen wettelijk verplichte verzekering van binnenschepen. Afgezien daarvan zijn in het algemeen de meeste binnenschepen verzekerd door hun eigenaren of exploitanten.

Er bestaat geen directe actie tegen de verzekeraar.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN / AANSPRAKELIJKHEID VOOR WATERVERONTREINIGING

Keine spezifische Gesetzgebung.

Beschränkung der Haftung möglich aufgrund von Art. 8:1065 BW und des Durchführungsbeschlusses (Besluit van 29.1.1996, Staatsblatt 587) - Gewässerverschmutzungsfonds (Kosten und Schaden-

ersatz wegen Gewässerverschmutzung, ausgenommen Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung).

Geen specifieke wetgeving.

Beperking van de aansprakelijkheid mogelijk op grond van art. 8:1065 BW en de regelingen bij algemene maatregel van bestuur (besluit van 29.1 1.1996, Staatsblad 587) - Waterverontreinigingfonds (kosten en schadevergoeding wegens waterverontreiniging m.u.v. vorderingen voor dood en letsel).

Poland

1. LIABILITY IN TORT

1.1 LEGAL BASIS

Delictual liability of the carrier is recognized according to the rules of Civil Code (issued in 1964). Poland is also a party of the Convention relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation (of 15 March 1960).

1.2 LIABILITY RULE

Carrier's liability for torts is strict, as it is based on the principle of risk. Therefore carrier shall be held liable for damages resulting of torts, regardless of culpability.

In two situations the carrier's liability is based on the principle of fault:

- a. when the damage was caused to person carried "by courtesy";
- b. in case of collision with other vessel – both shipowners can hold each other liable only, if they manage to prove fault to one another. However, both shipowners bear joint and several liability for the damage that was caused to third party due to their collision. Such a third party liability is still based on the principle of the risk (regardless of the fault).

1.3 LIABILITY EXCLUSIONS

Strict liability of the carrier cannot be excluded or limited in advance. Only the following circumstances exonerate the carrier from strict liability:

- a. "act of God" (force majeure);
- b. aggrieved party's exclusive fault;
- c. exclusive fault of a third party, which the carrier is not responsible for.

In case of international inland navigation, exonerations and limits of carrier's contractual liability provided by Polish Maritime Code apply also to tort liability, as long as the damage concerns the cargo.

1.4 EXTENT OF LIABILITY

Delictual liability is generally limited only to the extent of the damage. Compensation for damage should cover both direct damage (*damnum emergens*) and loss of profit (*lucrum cessans*).

If the damage resulted of action or desistance of more than one person, then the one who paid the damages may claim for return of a certain part of it by other participants. This claim shall be considered according to specific circumstances (e.g. a fault of other persons and their contribution to causing the damage).

If the carrier paid the compensation for the damage, which he was liable for regardless of fault, he is entitled to a recourse claim against the doer, if the damage resulted of doer's fault.

1.5 BURDEN OF PROOF

Burden of proof is on the aggrieved party. The following has to be proven:

1. existence and extent of the damage;
2. carrier's wrongful act or any other circumstance, that carrier is liable for (regardless of the fault);
3. causal nexus between the damage and point 2).

1.6 PERIOD OF LIMITATION

Claims for damage compensation have a 3 year time-bar, counting from the day the aggrieved party found out about the damage and the personality of the party liable for it. This claim is considered as definitely time-barred after 10 years from the occurrence that caused the damage.

If the damage resulted of crime, claim for compensation has a 20 years period of limitation, counting from the day the crime was committed (regardless when did the aggrieved party find out about the existence of damage and the personality of the perpetrator).

In case of claims for compensation for injuries to the person, period of limitation cannot be shorter than 3 years, counting from the day the aggrieved party found out about the existence of damage and the personality of a person liable for it.

2. CONTRACTUAL LIABILITY

2.1 LEGAL BASIS

Polish inland navigation is generally regulated by the “Statute about Inland Navigation” regulations (issued on 21 December 2000). This act however does not regulate the matter of carrier’s liability, which therefore should be recognized according to the appropriate rules of:

1. Carriage Law (issued on 15 October 1984 but revised many times since then);
2. Civil Code (issued on 23 April 1964 and constantly being revised since then) – especially general rules regarding obligations, as well as the rules concerning particularly “Contract of carriage” are applicable.

Pursuant to art. 91 of Carriage Law, international carriage in inland navigation, bill of lading, general average and time charter are covered by the rules of Polish Maritime Code (MC). Carrier’s liability rules in MC are partly differently determined than in the Carriage Law. For instance, MC includes much more circumstances excluding or reducing carrier’s liability regardless if the liability arises from contractual or non-contractual obligations (e.g. tort liability). It is therefore essential to establish whether the particular inland navigation carriage is international or domestic, as it is eventually crucial to evaluate whether MC or Carriage Law liability rules should be applied.

2.2 LIABILITY RULE

Contractual liability in carriage is generally based on the principle of carrier’s risk. Therefore, carrier is not liable only for the damages resulting from the circumstances excluding his liability (see: point 2.3). Contractual liability for non-cargo damages is based on carrier’s diligence.

2.3 EXCLUSIONS OF LIABILITY

Carrier’s liability for loss, wastage or damage to the cargo, or the delay in delivery is excluded, if the above resulted from:

- a. causes (reasons) appearing on the side of the sender or receiver not caused by the carrier’s fault;
- b. cargo properties;
- c. “act of God” (force majeure).

The carrier shall also be exonerated from liability when the loss, wastage or damage to the cargo results from at least one of the circumstances or risks listed below:

- d. the cargo which is either excluded from carriage or should be transported on particular terms, was registered under the name that is incorrect, inaccurate or insufficient, or the consignor failed to meet the particular terms of transport;
- e. insufficiency, lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
- f. particular exposure to damage, resulting from nature of the cargo or its defects;
- g. handling, loading, stowage or discharge of the goods by the sender or consignee;
- h. carriage of goods, which according to the rules or the contract, should be supervised - if the damage resulted from circumstances which the supervisor should prevent the cargo from.

If the carrier did not check the mass/quantity of goods when taking the cargo over for carriage, he shall not be liable for the wastage of the cargo if he delivers it without signs of injury and, if cargo is transported in a sealed container, also with unimpaired consignor's seals, unless the entitled person proves, that the cargo has been damaged between the time it was taken over by the carrier for carriage and its delivery.

In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable only for that part of the wastage, which exceeds normal wastage as determined by the regulations or established practice, unless the wastage does not result from circumstances justifying the application of normal wastage standards.

2.4 EXTENT OF LIABILITY

Carrier is liable for loss, wastage or damage to the cargo caused between the time of taking the cargo over for carriage and the time it is received, as well as for the delay in delivery. Generally, the compensation for loss, wastage, or damage to the cargo should not exceed the value of the cargo. Carrier is also obliged to return transport charges and other carriage-related costs (fully – in case of loss of the cargo; partly – in case of wastage; proportionally – when there is a damage to the cargo). In case of non-cargo damages resulting from delay in carriage, carrier is obliged to pay compensation up to the doubled value of the transport charges (freight). Regardless of this liability, if the delay causes also a damage to the cargo, carrier shall be held liable for both types of damages. If the damage does not result exclusively from the circumstances which the carrier is liable for, carrier's liability is limited to the scope, in which these circumstances contributed to the damage.

Compensation for loss or wastage of the cargo cannot exceed the value established in the following order:

1. according to the price indicated in the deliverer's or seller's invoice, or (if impossible)
2. according to the price appearing from the price-list valid at the time of taking the cargo over for carriage, or (if impossible)
3. according to the value of a similar cargo (of the same sort and type) at the time and place of taking the cargo for carriage.

Should the assessment of the value in any of the above defined ways prove to be impossible, the actual value will be determined by experts.

If the value of the cargo has been declared prior to loading, then:

- in case the cargo was lost – the compensation amounts to this declared value;
- in case of wastage – the compensation amounts to a certain part of the declared value.

Compensation for the damage to the cargo amounts to the percentage loss in value. However, this compensation shall not exceed the value of the compensation for the wastage or for total loss of the cargo.

The carrier is not entitled to any of the above-mentioned limitations of liability, if he caused the damage with intent or by gross negligence.

Carrier is liable for the damage resulting from loss, lack of usage or improper usage of the transport documents, unless the fault can not be attributed to the carrier. However, this liability is considered by Polish Carriage Law as non-contractual.

2.5 BURDEN OF PROOF

To pursue a contractual claim against the carrier for the damage to the cargo, the entitled party should:

1. state the existence of damage and its extent, and
2. indicate, that the damage to the cargo was caused during the contracted carriage.

As for point 2), the burden of proof is basically on the claiming party. However, if the carrier took the cargo over for carriage without objections, a legal presumption is made, that the cargo was in apparent order prior to the commencement of carriage. Therefore, if the damage is claimed at the moment of receipt of the goods, it shall be presumed that the damage was caused during the carriage and so the burden of proof is shifted to the carrier.

The carrier has to prove the existence of circumstances (mentioned in 2.3 a to c) exonerating him from liability.

With regard to the circumstances mentioned in 2.3 d) to h), they also exonerate carrier from liability, however the carrier does not have to definitely prove that the loss, wastage or damage to the cargo resulted from these circumstances. Instead of a solid proof, carrier can indicate that it is possible that at least one of these circumstances could have caused the loss, wastage or damage. If the carrier succeeds to do so, it shall be presumed that loss, wastage or damage to the cargo were in fact caused by one of these circumstances. This rebuttable presumption will stand as a fact unless opposing party comes forward to contest it and prove that none of these circumstances caused the loss, wastage or damage.

Another presumption in favor of the carrier is made, when the cargo has been transported in a closed, unimpaired and sealed container which was sealed by the sender. In this case it shall be presumed that the damage to the cargo did not occur during carriage.

As for the cargo which by reason of its nature is exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable for normal wastage only if the entitled party proves, that the wastage did not result from the circumstances justifying the application of normal wastage standards.

2.6 TIME-BAR

The general period of limitation for contractual claims is 1 year. Carrier's recourse claims against other carriers are considered as time-barred after 6 months. Claims arising from non-cargo damages resulting from delay in delivery have a 2-month period of limitation.

Before legal action against the carrier can be taken, the entitled party has to first entirely use the complaint proceedings (in case of claims between the carriers, complaint proceedings are not

required to start legal action). Legal action is therefore possible, if carrier did not pay the claimed compensation in 3 months from the moment he received the complaint. During the complaint proceedings course of limitation is suspended (up to 3 months).

Claims arising from wastage or damage to the cargo are considered to be expired, if the cargo is received by the entitled person without objections. This rule cannot be applied, if:

1. the damage has been stated in the protocol before the cargo has been received by the entitled party,
2. the damage has not been stated in the protocol due to carrier's fault,
3. the wastage or damage to the cargo resulted from carrier's intentional act or gross negligence,
4. damage was unnoticeable from the outside. In this case however, the entitled party has seven days (from the moment of receiving the cargo) to demand a determination of the cargo condition. The entitled party also has to prove, that the damage occurred between the time the cargo was taken over for carriage and its receipt.

3. LIABILITY FOR WATER POLLUTION

3.1 LEGAL BASIS

Polish law does not specifically regulate the matter of liability for water pollution resulting from inland navigation. Carrier's liability can be therefore recognized according to rules of several statutes. The most important are:

- Civil Code – regulates the rules of tort liability,
- Environment Protection Law (issued on 27 April 2001), – regulates particular matters of civil liability for damages to environment (article 322 and following articles); also some administrative orders and fines are described here.

Some regulations of Water Law and Statute about Inland Navigation also apply.

Apart from civil liability, water pollution can also lead to different types of responsibility:

- penal responsibility,
- administrative fines or orders.

3.2 LIABILITY RULE

As for the civil law, water pollution is considered as a tort and therefore tort liability rules are applied, including the risk of the carrier as the basis of the liability.

3.3 LIABILITY EXCLUSIONS

There are no particular exclusions or limits of liability for water pollution. Therefore, the carrier shall be exonerated from liability, if the water pollution results from:

- a. "act of God" (force majeure),
- b. aggrieved party's exclusive fault,
- c. exclusive fault of a third party, which the carrier is not responsible for.

3.4 EXTENT OF LIABILITY

The carrier is liable for the full extent of damage caused by the water pollution. This liability includes compensation for both: direct damage (damnum emergens), and loss of profit (lucrum cessans).

Inland waterways are state-owned, and therefore water pollution claims will be likely pursued by the State Management for Water Economy or the ministry responsible for marine affairs (as for today, it is Ministry of Infrastructure).

Anyone who suffered damage due to water pollution, is also entitled to request the following from the party responsible for the pollution:

1. restoration of order (i.e. taking actions which will restore the state as before the pollution),
2. taking preventive actions for the future (for instance, installing devices which will help preventing from pollution in future).

The above can be claimed not only by the aggrieved party, but also by the State Treasury, local authorities or ecological organization.

Restoration of order by will be required from the carrier by the administrative authorities, if a serious damage to the environment occurred (including water pollution), due to the carriage of goods, which are considered as dangerous. The specific rules concerning this matter are included in the "Statute about preventing from damages to environment and repairing them" (issued on 13 April 2007).

Anyone who repaired the damage to environment caused by the water pollution, may hold the carrier liable for the expenditures incurred as necessary to repair the damage.

The claim however shall not exceed the value of reasonable costs of restoration of order in the environment.

In some situations water pollution leads to criminal responsibility which includes a wide range of penalties depending on the circumstances. In general, criminal responsibility arises from the fact of water pollution, which was:

1. made with intent, that is when the perpetrator has the will to commit it (when he is willing to commit or foreseeing the possibility of pollution, he accepts it),
2. made without intent, that is when the perpetrator not having the intent does commit it because he is not careful in the manner required under the circumstances, although he should or could have foreseen the possibility of polluting water.

In most of the situations, water pollution shall be considered as a misdemeanor. The authority entitled to impose a penalty for water pollution is the Inspection for Environmental Protection (IEP). IEP can either penalize the perpetrator with a fine up to 500 PLN, or apply to the borough court for a decision in this matter. The borough court can impose a penalty up to 5000 PLN, however in serious cases, a liberty restriction or even jail is possible.

As for the penalties for water pollution, inspectors of the Inland Navigation Agency (INA) have generally the same competence as IEP (fines up to 500 PLN or application to borough court), however it is more likely for INA to take rather preventive actions. For instance, inspectors of INA have the right to detain the ship or give orders to moor the ship in the nearest harbor, if the ship poses a water pollution threat.

3.5 BURDEN OF PROOF

Burden of proof is on the aggrieved party. The following has to be proven:

1. existence and extent of the damage,
2. fact that the water pollution was caused by the carrier (regardless of the fault),
3. causal nexus between the damage and point 2.

When denying his liability, the carrier has to prove that one of the circumstances exonerating him from liability occurred (mentioned in 3.3).

3.6 PERIOD OF LIMITATION

Claims for compensation for damages have a 3-year time-bar, counting from the day the aggrieved party found out about the damage and the personality of the party liable for it. This claim is considered as definitely time-barred after 10 years from the event that caused the damage.

If the damage resulted from a crime, claim for compensation has a 20 years period of limitation, counting from the day the crime was committed (regardless when did the aggrieved party find out about the existence of damage and the personality of the perpetrator).

In case of claims for compensation for injuries to the person, period of limitation cannot be shorter than 3 years, counting from the day the aggrieved party found out about the existence damage and the personality of a person liable for it.

4. LIABILITY FOR POLICE ORDERS

4.1 LEGAL BASIS

Liability for police (or other authorities) actions to prevent accidents or to remove disturbances has no special regulation and it is generally covered by the Civil Code rules regarding tort liability (issued on 23 April 1964 and constantly revised).

4.2 LIABILITY RULE

Carrier's liability for police order is based on the principle of risk. Therefore, carrier is liable for the damages caused including the costs that have been incurred by the authorities to undo damages.

4.3 EXCLUSIONS OF LIABILITY

Carrier's liability for Police actions can be excluded only in the same circumstances that exonerate carrier from tort liability, that is:

- a. "act of God" (force majeure),
- b. aggrieved party's exclusive fault,
- c. exclusive fault of a third party, which the carrier is not responsible for.

4.4 EXTENT OF LIABILITY

Carrier's liability is generally limited up to the total amount of costs and expenses for activities necessary to prevent accident or to remove disturbances, including e.g. police / firemen hourly wage, clean-up expenses - wastage disposal expenses, costs of resources and specialised equipment being in use, etc.

4.5 BURDEN OF PROOF

Burden of proof is on the party claiming for compensation, i.e. the state officials. For accomplishing this, the following has to be proven:

1. certain expenses and actions that were necessary to undo the damages,
2. the damage was caused by the carrier's wrongful act or any other circumstances that carrier is liable for (regardless of the fault),
3. causal nexus between the damage and point 2.

4.6 TIME-BAR

Claim for compensation for police actions has a 3-year time-bar, counting from the day the police or other state officials have knowledge of the damage and the identity of the person liable for it. However, claim shall be considered as definitely time-barred after 10 years from the occurrence that caused the damage.

If the damage resulted from crime, period of limitation is extended up to 20 years.

5. INTERNATIONAL PRIVATE LAW

Poland regulates the relation between the Polish and foreign law, basing on the rules included in legal act named "International Private Law" (IPL) enacted on 12th November 1965. Generally IPL rules are used to determine which law system has the preference in particular case. However, regulations of the European Union law, as well as acts of international law ratified by Poland (conventions, agreements, etc.) are to be used in the first place, even if IPL sets priority for Polish law. Poland is a contracting party of the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations (of Rome, 1980) which has priority over IPL, however in general it has basically solutions similar to IPL.

IPL rules do not particularly concern the matter of liability but rather indicate which law system should have the preference to civil obligations (contractual and delictual).

According to IPL and Rome Convention, parties can choose which national law system will be applied to their contract. However, when the contract refers to immobility then the law system of the state where the immobility is placed shall apply.

In the absence of choice, Rome Convention determines the applicable law for the contract for carriage. Pursuant to art. 4 par. 4, in a contract for carriage of goods, if the country in which, at the time the contract is concluded, the carrier has his principal place of business is also the country in which the place of loading or the place of discharge or the principal place of business of the consignor is situated, it shall be presumed that the contract is most closely connected with that country.

If for some reason, the above rule of the Rome Convention cannot be applied, applicable law shall be determined according to the rules of Polish IPL. Therefore, when the parties did not decide to choose a preferred law system, contract will be covered by the law of the state in which parties had their place of residence at the time the agreement was made. This rule of course does not apply to contract which concerns immobility (see the previous sentence above).

When neither have the parties chosen preferred legal system nor their place of residence is in the same state, IPL determines the proper legal system depending on type of the contract. Contract of carriage is covered by the law system of the state in which the carrier has his place of residence²³.

If it is impossible to establish what is the carrier's place of residence, then contract is covered by the law system of the state in which the contract was concluded.

²³ The same rule applies to other similar contracts in which parties did not choose the preferred legal system and do not have their place of residence in the same state. In such situations, for example contract of forwarding is covered by the law system of the state in which the freight forwarder (forwarding agent) has his place of residence. The same rule applies to contracts of mandate / agency contract / contract to perform a specified task – they are covered by the law system of the state in which the mandatory / agent / person accepting the order, has his place of residence.

According to IPL, delictual liability (as well as liability for other obligations which do not follow from legal activity) is covered by the law of the state in which the event raising the liability has occurred.

5.1 BASIS

Basis of liability depends on which law system is appropriate according to the rules of Rome Convention and/or IPL. If Polish law has priority, the basis will be recognized according to type of liability (contractual, delictual).

5.2 LIABILITY RULE

IPL does not give any liability rule. It is recognized after establishing the law system applicable according to IPL rules. If Polish law applies to liability, see liability (delictual or contractual) rules for details.

5.3 LIABILITY EXCLUSIONS

IPL does not regulate the matter of liability exclusions. Exclusion of liability can be recognized after establishing which law system should be applied according to IPL rules. If Polish law is applied, look for details about liability exclusion in points 1.3 and 2.3.

5.4 EXTENT OF LIABILITY

IPL does not regulate this matter. Extent of liability can be recognized after establishing which law system should be applied according to IPL rules. If Polish law is applied, look for details about extent of liability in sections regarding contractual or delictual liability.

5.5 BURDEN OF PROOF

IPL does not regulate this matter. If Polish law has priority in certain case, then burden of proof should be recognized according to the type of claim (contractual, delictual, etc.). For burden of proof, art. 14 of the Rome Convention may find application.

5.6 TIME-BAR

IPL gives a simple general rule concerning the period of limitation. Pursuant to art. 13, limitation of claim is regulated by the law system that covers the claim. Therefore it is essential to establish which law system is proper according to regulations of IPL. If Polish law system has priority, then time of limitation depends on the type of claim (see details about period of limitation for pursuing contractual and delictual claims)

5.7 JURISDICTION / EXCLUSIVE JURISDICTION

Contractual and delictual liability claims related with inland navigation and covered by Polish law, belong to the jurisdiction of the common courts. There is no special court/authority with exclusivity for this type of litigation (generally jurisdiction of Polish Maritime Chambers is excluded). However, in case of accidents in inland navigation, the Inland Navigation Agency (INA) starts the administrative proceedings. These proceedings are to determine the circumstances and cause of accident as well as the extent of damage and person responsible for the accident. The outcome of INA proceedings is not binding the court, however they may be recognized as evidence in a legal proceedings.

According to Polish Civil Procedure Code (CPC), if a case can be recognized in Poland, Polish courts preserve their jurisdiction even if proceedings in the same litigation between the same parties already goes on in a court of a foreign state.

Polish courts also have jurisdiction, if:

1. the defendant stays, lives, or has his place of residence in Poland at the moment of receiving a copy of lawsuit,
2. the defendant either has his assets or his property rights in Poland,
3. the litigation concerns an obligation (contractual or delictual) which came into being or should be fulfilled in Poland.

Poland is a contracting party of the Convention relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation (of 15 March 1960). Therefore, any dispute relating to the interpretation or application of this Convention which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the contracting parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

6. THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE AND DIRECT ACTION AGAINST INSURERS

6.1 THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE

According to Polish law, third party liability insurance in inland navigation is not obligatory. From the practical point of view, it is not likely to be required by the inspectors of INA or the authorities in the inland ports.

6.2 DIRECT ACTIONS AGAINST INSURERS

Polish law allows to take legal action directly against the insurer (basing on article 822 § 4 of the Civil Code). Person entitled to receive damages in relation with the event covered by the third party insurance contract, can pursue his claim directly from the insurer (so called "*actio directa*").

The insurer has no right to claim violation (breach) of the insurance contract or the general terms of the insurance by the person insured or the insuring party (policy holder), if the violation occurred after the accident.

Republik Österreich

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Bei deliktischen Ersatzansprüchen ist grundsätzlich das Recht des *Schadensortes* maßgeblich (§ 48 Abs. (1) Gesetz über das Internationale Privatrecht [*IPRG*]). Der Schadensort ist der *Ort*, an dem das *schädigende Verhalten* gesetzt wurde; der Ort des Schadenseintrittes ist nicht maßgeblich.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

1. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 20.05.1898, dRGBI 369, 868 – Binnenschifffahrtsgesetz idF Gesetz vom 29.07.1936, dRGBI I, 581 und GBLÖ 1939/1454; (*BinnSchG*);
2. Übereinkommen vom 15.03.1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen, BGBl. 1966/204. Dieses Übereinkommen regelt den Ersatz für Schäden, die Binnenschiffe oder an Bord von anderen Schiffen befindlichen Personen oder Sachen durch einen Zusammenstoß von Schiffen oder auch ohne Zusammenstoß durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung von Vorschriften erleiden;
3. §§ 734 bis 739 Unternehmergezetzbuch (*UGB*);
4. §§ 1295 ff Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (*ABGB*).
5. Österreich hat das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt aus 1988 (*CMNI*) nicht ratifiziert.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG

Nach allgemeinem Schadenersatzrecht trifft jede Person die *persönliche*, der Höhe nach *unbeschränkte Haftung* für alle durch sein *rechtswidriges* und *schuldhaftes* Verhalten *verursachten Personen- und Sachschäden* (§ 1295 ABGB): diese *Verschuldenshaftung* gilt somit für jedes Besatzungsmitglied, insbesondere auch den Schiffsführer. Rechtswidrig ist ein Verhalten, das gegen Gebote oder Verbote der Rechtsordnung oder gegen die guten Sitten verstößt, insbesondere die Verletzung absolut geschützter Güter (wie Leben, Gesundheit, Eigentum an Sachen. Gehaftet wird für jeden Grad des Verschuldens, auch die leichteste Form der Fahrlässigkeit.

Die Anwendung der Grundsätze der Gefährdungshaftung auf die Binnenschifffahrt haben die österreichischen Gerichte bislang stets abgelehnt.

Im Bereich *deliktischer Haftung* besteht nach österreichischem Recht nur eine sehr *eingeschränkte Haftung für Verschulden anderer Personen*: der Geschäftsherr/Unternehmer haftet danach für von seinen Beschäftigten verursachte Schäden nur, wenn diese *habituell untüchtig* sind, der Gehilfe also nach seiner Ausbildung oder Veranlagung für die übertragene Tätigkeit ungeeignet ist, oder der Geschäftsherr eine bestimmte *Gefährlichkeit seines Gehilfen* kennt und der Schaden aus genau dieser bekannten gefährlichen Eigenschaft resultiert (§ 1315 ABGB); die Beweislast, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, trifft den Geschädigten.

Diese eingeschränkte Haftung wird im Bereich der Binnenschifffahrt durch das BinnSchG erweitert: danach haftet der Eigentümer eines Binnenschiffes (*Schiffseigner*) sowie der *Ausrüster* (das ist jede Person, die ein ihr nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut) für *Personen- und Sachschäden*, die ein *Mitglied der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtung schuldhaft zufügt* (§§ 2, 3 BinnSchG).

Bei Schiffszusammenstößen haftet der Schiffseigner für alle durch Verschulden der Besatzung seines Schiffes entstandene Schäden (§ 92 BinnSchG i.V.m. § 735 HGB; Art 2 Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.03.1960).

Weder das BinnSchG noch das Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.3.1960 regeln Umfang und Art des Schadenersatzes; diesbezüglich ist auf das allgemeine österreichische Schadenersatzrecht des ABGB zurückzugreifen.

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Grundsätzlich trifft sowohl den Schiffseigner als auch den Schiffsführer eine *Verschuldenshaftung*: Die Haftung ist (nur) bei Nachweis fehlenden Verschuldens ausgeschlossen.

Dies gilt auch bei Schiffskollisionen; § 92 BinnSchG, § 734 UGB sowie Art 2 Z 2 Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.03.1960 stellen ergänzend klar, dass keine Haftung bei Zufall oder höherer Gewalt besteht

Nach § 92 BinnSchG in Verbindung mit § 737 UGB besteht auch keine Haftung des Schiffsführers und Schiffseigners bei von einem *Zwangsloten* verschuldeten Zusammenstoß; dieser Haftungsausschluss gilt jedoch nicht im Rahmen des Geltungsbereichs des Übereinkommens vom 15.03.1960 (Art. 5 dieses Übereinkommens).

1.5 HAFTUNGSUMFANG

Haftung des Schiffseigners (Ausrüsters) bei eigenem Verschulden

Im Regelfall besteht bei eigenem Verschulden eine *unbeschränkte persönliche Haftung* (§ 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG) für *Sach- und Personenschäden*; bei *nautischem Verschulden* (fehlerhafte Führung des Schiffes) des Schiffseigners ist seine *Haftung jedoch auf Schiff und Fracht beschränkt (dingliche Haftung)*, außer bei bösslicher Handlungsweise: in diesem Falle haftet der Schiffseigner unbeschränkt (§ 4 Abs. 2 2. Satz BinnSchG).

Haftung des Schiffseigners (Ausrüsters) bei Verschulden der Schiffsbesatzung

Darüber hinaus haftet der Schiffseigner – abweichend vom allgemeinen Zivilrecht (vgl. hiezu schon oben 1.2.2, 1.2.3) – auch für Schäden durch Verschulden der Schiffsbesatzung oder eines an Bord tätigen Lotsen: der Schiffseigner haftet aber nur, wenn auch zumindest ein Mitglied der Schiffsbesatzung persönlich für sein Verschulden haftbar ist (*adjektivische Haftung* des Schiffseigners); den Schiffseigner trifft dann eine auf Schiff und Fracht beschränkte, d.h. *dingliche Haftung*.

Diese dingliche Haftung wandelt sich in eine (mit dem Wert des Schiffes zum Zeitpunkt des Reiseantritts) *beschränkte persönliche Haftung* des Schiffseigners, wenn er das Schiff nach dem Schadensfall weiterverwendet („*wieder auf eine Reise aussendet*“ - § 114 BinnSchG).

Haftung des Schiffführers bzw. sonstiger Mitglieder der Schiffsbesatzung

Der Schiffführer haftet für jeden durch sein sorgfaltswidriges, rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten bei der Führung des Schiffes entstandenen Schaden. Diese Haftung ist der Höhe nach unbegrenzt.

Haftung bei Schiffszusammenstößen

Geregelt in § 92 BinSchG iVm § 739 Abs. 2 UGB sowie Art. 8 Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.03.1960. Danach gelten grundsätzlich die selben Haftungsregelungen wie vorstehend zu 1.4.2 – 1.4.3 und 1.4.5 dargestellt.

Haben zwei oder mehrere Schiffe durch ihr Verschulden bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt, so trifft bei *Personenschäden* alle beteiligten Schiffe eine *solidarische* Haftung, unabhängig vom Grad ihres jeweiligen Verschuldens (Art 4 Abs. (1) Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.3.1960); bei *Sachschäden* gilt die allgemeine österreichische Regelung, dass bei fahrlässiger Schadenszufügung nur eine *anteilmäßige Haftung* aller schuldtragenden Personen besteht und sich die Höhe des jeweiligen Anteils nach dem Grad des Verschuldens bemisst (Art 4 Abs. (2) Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.3.1960).

Ausmaß des Schadenersatzes

1. Sachschäden

Bei *leichter Fahrlässigkeit* ist bei Sachschäden nur der *positive Schaden* zu ersetzen: das ist bei Verlust/Zerstörung der Sache deren *Verkehrswert*, bei Beschädigung die *Reparaturkosten*.

Bei *grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz* ist „*volle Genugtuung*“ (Interesseersatz) zu leisten: dieser inkludiert auch den *entgangenen Gewinn*.

Ob *Nutzungsentgang* während der Reparatur eines Schiffes auch bei leichter Fahrlässigkeit zu ersetzen ist, ist umstritten.

2. Personenschäden

Auch für Personenschäden gibt es keine gesonderte binnenschifffahrtsrechtliche Regelung: Auch diesbezüglich ist die Haftung nach allgemeinem österreichischen Zivilrecht zu beurteilen.

Danach besteht grundsätzlich eine *verschuldensabhängige*, der Höhe nach *unbeschränkte Haftung für Personenschäden*, einschließlich von *Schmerzensgeld* (§ 1325 ABGB): bei Körperverletzung sind nicht nur die Kosten der *Heilbehandlung* zu ersetzen, sondern auch die *Kosten des Besuchs* naher Angehöriger sowie, bei dauernder Behinderung auch der *künftige Mehraufwand*, wie die Kosten für erforderliche Umbauarbeiten in der Wohnung des Verletzten, etwa für eine Rollstuhlgängigkeit, oder einer fordauernden Pflege. Zu ersetzen ist auch der *Verdienstentgang*. Weiters steht dem Verletzten Anspruch auf eine *Entschädigung* für eine allfällige *Verunstaltung* zu. Betreffend *Schmerzensgeld* sprechen erfahrungsgemäß die österreichischen Gerichte im internationalen Vergleich wohl eher bescheidene Beträge zu: in der Praxis behilft man sich häufig mit – von der Intensität der Schmerzen abhängigen - Tagessätzen zwischen € 100 - 300,-/Schmerztag, das bislang höchste von den österr. Gerichten – aber nicht in einem Binnenschifffahrtsfall - zugesprochene Schmerzensgeld belief sich auf € 220.000,--.

Im Fall des *Todes* sind die *Überführungskosten* und *Begräbniskosten* sowie zugunsten der gesetzlich unterhaltsberechtigten Personen der *entgangene Unterhalt* zu ersetzen. Werden nahe Angehörige des Getöteten selbst krank, so sind deren Schäden so zu ersetzen, wie wenn sie unmittelbar durch den Unfall geschädigt worden wären; daneben anerkennen die österreichischen Gerichte seit kurzem auch Schmerzensgeld für *seelische Trauer* an, dies allerdings nur bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz; die zugesprochenen Beträge sind aber jedenfalls derzeit noch vergleichsweise eher gering.

Auch bei Personenschäden kann sich der *Schiffseigner* auf die *Haftungsbeschränkung* auf Schiff und Fracht nach dem BinnSchG (vgl. oben 1.4.1 und 1.4.2) berufen.

1.6 BEWEISLAST

Grundsätzlich trifft den *Geschädigten die volle Beweislast* hinsichtlich aller anspruchsbegründenden Umstände (Schaden, Rechtswidrigkeit, Verschulden, Kausalität); ein „*prima-facie-Beweis*“ ist bei typischen Geschehensabläufen zulässig.

Hat der Schädiger jedoch ein *Schutzgesetz* übertreten, wird sein Verschulden vermutet, sodass in diesem Fall den Schädiger die Beweislast für sein fehlendes Verschulden trifft; die gesetzlichen Regelungen über die Sicherung der Schifffahrt sowie die Verkehrsregeln (insbesondere die Wasserstraßenverkehrsordnung) sind als Schutzgesetz zu qualifizieren.

1.7 VERJÄHRUNG

1. Bei Ansprüchen wegen Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung → *Ein Jahr* ab Ende des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist (§§ 117 f BinnSchG).
2. Die Haftung für dem Schiffskollisions-Übereinkommen vom 15.03.1960 unterliegende Schadensfälle verjährt in *zwei Jahren* ab dem Schadenstag (Art. 7 Z 1); Rückgriffsansprüche unter mehreren an dem Zusammenstoß beteiligten Schiffen verjähren mit Ablauf eines Jahres (Art. 7 Z 2).

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Für alle deliktischen Schadenersatzansprüche aus Schiffsunfällen auf der Donau ist ausschließlich das Bezirksgericht für Handelssachen Wien als Schifffahrtsgericht 1. Instanz zuständig (§ 1 Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 30.1.1937, dRGBI I S 97/1937); Berufung gegen Urteile dieses Gerichts ist an das OLG Wien als Schifffahrtsgericht 2. Instanz und danach – nach allgemeinen Regeln – an den OGH möglich.

1.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Für Binnenschiffe besteht in Österreich keine Pflichtversicherung.

Nach allgemeinem österreichischen Recht besteht auch kein Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer eines Binnenschiffers.

2. HAFTUNG AUS VERTRAG

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Für vertragliche Schadenersatzansprüche erfolgt die Anknüpfung nach den Bestimmungen des EVÜ (Rom-I Abkommen). Bei *vertraglichen Ansprüchen* ist danach das anwendbare Recht primär nach der getroffenen *Rechtswahlvereinbarung* zu bestimmen, mangels einer solchen gemäß Artikel 4 EVÜ nach dem Recht des Landes des Sitzes des Frachtführers/Reiseveranstalters. Ist ein Vertragspartner *Verbraucher*, ist die Bestimmung des Art 5 EVÜ zu beachten, wonach unter Umständen ein Günstigkeitsvergleich mit der Rechtsordnung des Landes des Verbrauchers durchzuführen ist.

2.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

1. Binnenschiffahrtsgesetz (BinnSchG);
2. Unternehmergezetzbuch (UGB);
3. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB); sowie
4. Bratislaver-Abkommen über Allgemeine Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr bzw. sonstige Allgemeine Geschäftsbedingungen der Binnenschiffahrtsunternehmen.

2.3 HAFTUNGSREGELUNG

Schiffseigner, Ausrüster und Frachtführer haften grundsätzlich nach allgemeinem Zivilrecht für Schäden durch Verschulden bei Abschluss und Ausführung des Vertrages. Im Einzelnen ist aber zwischen der Güter- und der Personenbeförderung zu unterscheiden.

Güterbeförderung

Die Haftung für Beschädigung und Verlust der beförderten Güter bzw. für Lieferfristüberschreitungen ist im BinnSchG und UGB geregelt (§ 26 BinnSchG; §§ 425-427, 430-436, 440-443, 445-451 UGB), für andere Schäden im ABGB (etwa wegen positiver Vertragsverletzung).

Ausrüster und *Schiffseigner* haften für das Verschulden der Schiffsbesatzung; der *Frachtführer* haftet für das Verschulden aller Leute, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient (§ 26 BinnSchG in Verbindung mit § 431 UGB).

Danach haftet der *Frachtführer* für *Verlust* und *Beschädigung* der Güter, bei leichter Fahrlässigkeit ist die Haftung mit dem *Wert des Gutes* am Ort und zur Zeit der geplanten Ablieferung. Bei *Lieferfristüberschreitung* ist der *positive Schaden*, auch soweit er ein *Vermögensschaden* ist, zu ersetzen. Bei *grober Fahrlässigkeit* und *Vorsatz* ist *voller Schadenersatz, einschließlich entgangener Gewinn* zu ersetzen. Eine Betragsbeschränkung der Haftung besteht nicht.

Ist der *Frachtführer* auch *Schiffseigner*, so haftet er auch für solche vertraglichen Schadenersatzansprüche nur *dinglich beschränkt* mit Schiff und Fracht (§ 4 Abs. (1) Z 2 BinnSchG), soweit ihn kein persönliches Verschulden am Schadenseintritt trifft (vgl. oben 1.5.1, 1.5.2).

Österreich hat die CMNI noch nicht ratifiziert.

Das *Bratislaver Abkommen* beschränkt die Haftung des Frachtführers auf den Wert des Gutes am Beladetag gemäß Absender-Faktura, max. jedoch auf € 320,-/Colli bzw. bei Schüttgut und Flüssigkeiten auf € 96,-/to (Art 12 (5) des Bratislaver Abkommens); bei Verspätung ist die Haftung

mit 0,3% der vereinbarten Fracht pro Tag der Verspätung, maximal jedoch mit 25% der Fracht begrenzt (Art 12 (8) des Bratislaver Abkommens).

Personenbeförderung

1. Reisegepäck

In Österreich ist die vertragliche Haftung bei der Personenschifffahrt im Binnenschifffahrtsgesetz nur sehr cursorisch geregelt und festgehalten, dass für *Verluste und Beschädigungen* von *Reisegepäck* der *Schiffseigner* so haftet, wie der Frachtführer für Frachtgüter (§ 77 BinnSchG): Verwiesen wird daher hinsichtlich der Haftung für Schäden am Reisegepäck auf die Frachtführerhaftung in der Güterbeförderung (§ 26 BinnSchG; vgl hiezu oben 2.3.1): Dies bedeutet eine *verschuldensabhängige Haftung*, die der Höhe nach *unbeschränkt* ist; zu ersetzen ist der *Zeitwert des Gutes*, bei grobem Verschulden (Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit) aber auch Folgeschäden, entgangener Gewinn, etc. Der *Schiffseigner* haftet allerdings nicht persönlich, sondern - in Verbindung mit § 4 Binnenschifffahrtsgesetz – nur mit dem *Schiff und der bezahlten Fracht*, dies auch dann, wenn er der Vertragspartner des Passagiers ist; diese Haftungsbeschränkung gilt für nautisches Verschulden selbst bei persönlichem Verschulden, außer bei Vorsatz.

Der *Reiseveranstalter* kann sich auf die Haftungsbeschränkung gemäß § 4 BinnSchG nicht berufen und haftet daher grundsätzlich der Höhe nach unbeschränkt; das Verschulden des Schiffseigners und der Schiffsbesatzung hat sich der Reiseveranstalter als Erfüllungsgehilfe zurechnen zu lassen.

2. Personenschäden

Für Personenschäden gibt es keine gesonderte binnenschifffahrtsrechtliche Regelung: Diesbezüglich ist die Haftung nach allgemeinem österreichischen Zivilrecht zu beurteilen. Die oben unter 1.5.5.2 dargestellte Rechtslage bei deliktischen Ansprüchen gilt grundsätzlich auch bei vertraglichen Ansprüchen. Der Schiffer haftet auch für die durch sein nautisches Verschulden dem Schiffseigner den Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung verursachten Schäden (§ 7 BinnSchG).

Aus von mit der verletzten Person abgeschlossenen Verträgen haftet der Schiffsseigner nach vertragsrechtlichen Grundsätzen, wobei der Schiffseigner auch für das Verschulden all jener Personen, deren er sich zur Erfüllung des Vertrages bedient, haftet (§ 1313a ABGB - *Erfüllungsgehilfenhaftung*), also insbesondere für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Der Schiffseigner haftet jedoch auch bei Personenschäden nach § 4 BinnSchG nur mit Schiff und Fracht („*dingliche Haftung*“), praktisch ist daher die Haftung mit dem Wert des Schiffes (nach dem Unfall!) und der für diese Reise verdienten Fracht beschränkt: Diese Haftungsbeschränkung hat der Oberste Gerichtshof, wenn er auch auf die damit verbundenen möglichen Unbilligkeiten verwiesen hat, in mehreren Entscheidungen ausdrücklich bejaht, und hat dementsprechend etwa die Anwendung der Grundsätze der Gefährdungshaftung im Binnenschifffahrtsrecht bis zuletzt ausdrücklich abgelehnt.

Der *Reiseveranstalter* kann sich auch bei Personenschäden nicht auf die Haftungsbeschränkung des § 4 BinnSchG berufen; der Reiseveranstalter läuft daher Gefahr, beim Schiffseigner nicht in voller Höhe Regress nehmen zu können. Umgekehrt ist es dem Reiseveranstalter nicht möglich, seine nach den gesetzlichen Bestimmungen bestehende Haftung gegenüber den Passagieren für Personenschäden vertraglich einzuschränken (§ 6 Abs. 1 Z 9 KSchG).

2.4 HAFTUNGSUMFANG

Die Haftung des Schiffseigners und des Ausrüsters, ist - auch soweit es die Haftung aus dem Frachtvertrag betrifft - mit Schiff und Fracht beschränkt (§ 4 Abs. 1 Z 2 BinnSchG).

Ist der *Frachtführer nicht* zugleich auch *Schiffseigner* oder Ausrüster, ist die Haftung nach BinnSchG, UGB und ABGB betraglich der Höhe nach unbeschränkt. Es ist grundsätzlich der gemeine Wert des Gutes welchen das Gut zum Ort und zum Zeitpunkt der Ablieferung hatte, zu ersetzen (vgl. oben 2.3.1).

Die üblicherweise in der Güterschifffahrt verwendeten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (wie Bratislaver Abkommen, IVTB, etc.) enthalten betragliche Haftungsgrenzen.

Grundsätzlich sind nach österreichischem Recht vertragliche Haftungsbeschränkungen der Höhe nach bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit unwirksam.

2.5 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Nach dem BinnSchG, UGB und ABGB ist die Haftung ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch schuldhaftes Verhalten eingetreten ist.

Im Bratislaver-Abkommen sind eine Reihe von Haftungsausschlüssen vorgesehen (Art 12 (6) des Bratislaver Abkommens, wie etwa unerwartete Begebenheiten auf der Donau (wie Erdbeben, Orkane, dichter Nebel), Behördenakte, aber auch natürlicher Güterschwund (Franchise) oder versteckte Mängel des Gutes. Hierbei enthält das Bratislaver-Abkommen die Vermutung, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes auf derartige Umstände zurückzuführen ist.

2.6 BEWEISLAST

Bei *vertraglichen Ersatzansprüchen* wird das Verschulden des vertragsbrüchigen Vertragspartners vermutet; den *Frachtführer*, *Schiffseigner* oder *Ausrüster* trifft daher die *Entlastungspflicht* bezüglich des Verschuldens.

Die übrigen anspruchsbegründenden Tatbestände (insbesondere Schaden, Rechtswidrigkeit, Kausalität) hat der Anspruchsteller zu beweisen.

Soweit das Bratislaver-Abkommen anwendbar ist, wird vermutet, dass ein Verlust, Beschädigung oder eine Überschreitung der Lieferfrist auf Umstände zurückgeführt werden, die den Frachtführer von seiner Haftung befreien; insoweit trifft daher nach dem Bratislaver-Abkommen den Anspruchsteller die Beweislast (Art 12 (6) letzter Satz Bratislaver Abkommen).

2.7 VERJÄHRUNG

Auf §§ 3, 4 BinnSchG gestützte Ansprüche verjähren innerhalb *eines Jahres* nach Ablauf des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist (§§ 117, 118 BinnSchG). Sonstige Ansprüche aus einem Güter-Frachtvertrag, soweit sie auf das UGB gestützt werden (also für Verlust oder Beschädigung des Gutes, Lieferfristüberschreitung), verjähren binnen *eines Jahres*, bei *vorsätzlichem Handeln binnen drei Jahren* (§§ 439, 414 UGB).

Für auf das ABGB gestützte Ansprüche (die also weder im Binnenschiffahrtsgesetz noch im UGB geregelt sind) gilt die allgemeine dreijährige Verjährungsfrist ab Kenntnis von Schaden und Schädiger (§ 1386 ABGB).

Das *Bratislaver-Abkommen* sieht für alle Ansprüche eine *einjährige Verjährungsfrist* vor (Art 16 (4) Bratislaver Abkommen); der Lauf der Verjährung wird durch den Zeitraum der Reklamationsbehandlung unterbrochen. Weiters sieht das Bratislaver-Abkommen für Ansprüche wegen Verspätung eine Rügefrist von 30 Tagen ab Ankunft des Schiffes im Löschhafen vor (Art 12 (9) Bratislaver Abkommens); bei Versäumnis dieser Reklamationsfrist sind sämtliche Ansprüche wegen Verspätung ausgeschlossen.

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Für *vertragliche Schadenersatzansprüche* im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt gelten die *allgemeinen Zuständigkeitsregelungen*: sachlich zuständig sind, wenn der Anspruch aus einem unternehmensbezogenen Geschäft stammt und der Beklagte ein im Firmenbuch eingetragener Unternehmen ist, die *Handelsgerichte*, sonst die *Zivilgerichte*, abhängig vom Streitwert entweder die Bezirksgerichte (Streitwert bis € 10.000,--), darüber die Landesgerichte.

Die örtliche Zuständigkeit bestimmt sich nach der EuGVVO, außerhalb deren Anwendungsbereichs nach der österreichischen Jurisdiktionsnorm: danach ist stets das Gericht am Sitz des Beklagten zuständig; wahlweise ist auch das Gericht des Erfüllungsorts zuständig.

2.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Weder für Frachtverträge noch für Personenbeförderungsverträge in der Binnenschiffahrt besteht eine Versicherungspflicht.

Zum (fehlenden) Direktanspruch vgl. oben 1.9.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN

3.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Soweit die gesetzlichen Bestimmungen dem öffentlichen Interesse der Reinhaltung des Wassers, der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung dienen, handelt es sich um *zwingende Eingriffsnormen*: diese sind bei jedem auf österreichischem Staatsgebiet stattfindenden Zwischenfall sowie stets anwendbar, wenn österreichische Interessen gefährdet oder beeinträchtigt werden.

Soweit aus einem Gewässerschaden dritten Personen *Schadenersatzansprüche* erwachsen können, handelt es sich um deliktische Ansprüche (vgl. hierzu oben 1.1).

Daneben können auch noch Ansprüche aus *Geschäftsführung ohne Auftrag* (etwa Aufwendungen zur Schadensminimierung oder -verhinderung) entstehen: diese sind nach § 47 IPRG nach dem Recht des Ortes der Geschäftsführung zu beurteilen.

3.2 HAFTUNGSRUNDLAGE

- Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG);
- Schiffahrtsgesetz 1997 (SchiffG);
- Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB).

3.3 HAFTUNGSREGELUNG

Öffentlich-rechtliche Regelungen

Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit beeinträchtigen, bedürfen einer wasserrechtlichen Bewilligung (mit Ausnahme bloß geringfügiger Einwirkungen; § 32 WRG).

Weiters ist jedermann, dessen Anlagen, Maßnahmen und Unterlassungen eine Einwirkung auf Gewässer herbeiführen können, verpflichtet mit der gebotenen Sorgfalt eine Gewässerverunreinigung zu vermeiden (§ 31 WRG).

Ergänzend sieht § 29 Schifffahrtsgesetz vor, dass bei (drohender) Verunreinigung eines Gewässers entsprechende Schutzmaßnahmen durch die Behörde aufgetragen werden können.

Bei einer drohenden oder schon eingetretenen Verschmutzung der Gewässer (etwa durch Austritt von Öl oder Diesel) können die *Wasserrechtsbehörden* (Bezirksverwaltungsbehörde), die zur *Verhinderung der Verschmutzung oder zur Beseitigung einer eingetretenen Verschmutzung erforderlichen Maßnahmen* vorschreiben, ebenso die *Ersatzpflicht* für die *dadurch entstandenen Kosten*; die Ersatzpflicht trifft den Verursacher sowie den Schiffseigner. Gegen diese Bescheide ist Berufung an den Unabhängigen Verwaltungssenat, danach Beschwerde an die Gerichtshöfe öffentlichen Rechts zulässig.

Schadenersatzansprüche

Daneben kann eine Haftung aufgrund allgemeiner deliktsrechtlicher Rechtsgrundlagen (ABGB) bestehen, etwa für Gesundheitsschäden durch Gewässerverunreinigung oder Schädigung des Fischbestandes.

3.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn für die Einwirkung eine Bewilligung besteht oder wenn die Gewässerverunreinigung nicht schuldhaft verursacht wurde.

3.5 HAFTUNGSUMFANG

Die *Haftung* für die *Kosten der Beseitigung, Verhinderung oder Minderung einer Gewässerverunreinigung* ist der Höhe nach *unbeschränkt*.

Für die durch eine Gewässerverunreinigung entstehenden Folgeschäden gelten die allgemeinen schadenersatzrechtlichen Regelungen (vgl. oben 1.3-1.7).

3.6 BEWEISLAST

Bei Verstoß gegen § 31 WRG (Schutzgesetz) wird das Verschulden vermutet; die Person, die Gewässer verunreinigt, muss daher beweisen, dass sie ohne Verschulden dieses Schutzgesetz übertreten hat. Im Übrigen trifft den Anspruchsteller die Beweislast für alle anspruchsbegründenden Tatbestände.

3.7 VERJÄHRUNG

Die behördlichen Kostenersatzansprüche verjähren nach 40 Jahren (§ 1485 ABGB).

Deliktische Schadenersatzansprüche im Zusammenhang mit einer Gewässerverunreinigung verjähren drei Jahre ab Kenntnis von Schaden und Schädiger bzw. 30 Jahre ab dem Tatzeitpunkt bzw. bei gerichtlich strafbarer Handlung, die nur vorsätzlich begangen werden kann und mit mehr als einjähriger Freiheitsstrafe bedroht ist (§ 1489 ABGB).

3.8 ZUSTÄNDIGKEIT

Für die Durchführung der Zwangsmaßnahmen und die Vorschreibung der Kosten sind die örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden (als Wasserrechtsbehörden) zuständig; Berufung an den Unabhängigen Verwaltungssenat und danach an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts (Verwaltungs- und Verfassungsgerichtshof) sind zulässig.

Für zivilrechtliche Schadenersatzansprüche sind die Schifffahrtsgerichte zuständig (vgl. oben 1.8).

3.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Vgl. hierzu oben 1.9.

4. HAFTUNG FÜR SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG

4.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Schifffahrtsgesetz 1997, BGBl 1997/I 62

4.2 HAFTUNGSREGELUNG

Der Schiffsführer und der Verfügungsberechtigte über das Schiff (Eigentümer, Bestandnehmer, Leasingnehmer, Entlehner) sind verpflichtet, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen um das Hindernis zu beseitigen, wenn ein im Gewässer festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug oder ein zur Ausrüstung oder zur Ladung eines Fahrzeug gehörender und in das Gewässer gefallener Gegenstand eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt, von Personen oder eine Verunreinigung eines Gewässers, auf Wasserstraßen eine Beeinträchtigung der Ordnung der Schifffahrt, der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerblichen Schifffahrt oder nachteilige Veränderungen der Stromsohle oder bestehender Wasserbauten bewirkt.

Bei Gefahr im Verzug oder bei Untätigsein des Schiffsführers oder des Verfügungsberechtigten ist eine Ersatzvornahme auf Kosten des Schiffsführers und des Schiffseigners (hier definiert als die Person, die über das Schiff Verfügungsberechtigt ist) möglich.

4.3 HAFTUNGSUMFANG

Die *Haftung* für die *Kosten der Beseitigung des Schifffahrtshindernisses* ist der *Höhe* nach *unbeschränkt*; ist zwischenzeitlich ein Eigentumsübergang eingetreten, haftet der Erwerber beschränkt bis zur Höhe des Verkehrswertes des Fahrzeuges bzw. des Gegenstandes (§ 29 SchiffG).

4.4 ZUSTÄNDIGKEIT

Für die Zwangsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Beseitigung von Schifffahrtshindernissen und der Vorschreibung der damit verbundenen Kosten auf der Donau ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Schifffahrtsbehörde zuständig; dagegen ist Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts (VwGH; VfGH) zulässig.

4.5 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Vgl. hierzu oben 1.9.

Romania

1. LIABILITY IN TORT (DELICTUAL LIABILITY)

1.1 BASIS OF LIABILITY

Tort liability is regulated by the Romanian Civil Law Code in art. 998 - “ any man’s deed causing tort to somebody else obliges the one by whose fault the tort was produced to repair the tort”.

1.2 PRINCIPLE OF LIABILITY

Any man’s deed causing tort to somebody else obliges the one by whose fault the tort was produced to repair the tort.

1.3 IMPORTANT LIABILITY EXEMPTION

The reasons of liability exemption are as follows:

- force majeure
- accidental case, regulated by art. 1083 Civil Code

1.4 SCOPE OF LIABILITY

Generally, compensations to be granted in case of tort liability are the following:

1. damage occurred;
2. beneficiary’s damage/profit costs;
3. legal interest - art. 1088 Civil Code

1.5 BURDEN OF PROOF

According to artt. 1169 and 1170 Civil Code the burden of proof is up to the plaintiff.

1.6 PERIOD OF LIMITATION

- a. in restricted sense - it could be the duration of force majeure events or
- b. in wide sense - the prescription (limitation) of the right to summon (the general period of prescription is of 3 years, in commercial matters there are also some shorter terms of 1 or 2 years).

2. CONTRACTUAL LIABILITY

2.1 LEGAL BASIS

The legal basis is the Romanian Civil Code, the Romanian Commercial Code and the contract between the parties. In 2003 by the Law no.494/2003 Romania has ratified the Budapest Convention on the Contract for Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI) and the rules of CMNI are applied accordingly.

2.2 PRINCIPLE OF LIABILITY

According to the provisions of art. 425 Commercial Code the carrier is responsible for delay, loss or damage of goods during the transport. Also, according to the Law no.494/2003 the carrier is liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery.

2.3 IMPORTANT LIABILITY EXEMPTION

The carrier is not responsible in case of:

- emergency;
- inner deficiency of goods;
- expeditor's responsibility;
- consignee's responsibility;
- the carrier can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted;
- handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;
- carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
- lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
- insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
- rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
- carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage

2.4 SCOPE OF LIABILITY

In case of delay (art. 428 Commercial Code) the carrier shall lose a part of the transport costs (proportional with the period of delay) or all charter money in case the delay is twice the transport time.

According to art. 429 Commercial Code the shipowner's liability is restricted at an amount decided on the date of signature of the contract (and) depending on the natural weight loss of carried goods. The damage caused by loss or damage shall be calculated in the place and at the time of delivery (art. 430 Commercial Code).

According to the Law no.494/2003 I where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.

2.5 BURDEN OF PROOF

According to artt. 1169 and 1170 of the Romanian Civil Code and the Law no.494/2003 burden of proof is up to the plaintiff.

2.6 PERIOD OF LIMITATION

The period of proof may be the general one (force majeure of prescriptions) or may be agreed between parties.

Art. 24 CMNI applies accordingly.

2.7 JURISDICTION / EXCLUSIVE JURISDICTION

Courts in Romania are represented by courts of law, tribunals, specialized tribunals, courts of appeal and the High Court of Cassation and Justice. Approximately 180 local courts represented by courts of law represent the basis of the Romanian judicial system. In each county and in the Bucharest Municipality tribunals carry out their activity. Apart from their own common law competencies granted under the law with respect to certain categories of litigation of medium importance, said courts may also judge legal actions filed against the sentences passed by the courts of law in the first instance. There are also Courts of Appeals, at the level of the entire country, some of which have jurisdiction over several tribunals. The decisions ruled by the Courts of Appeals may only be challenged by last appeal, which is to be judged by the High Court of Cassation and Justice.

The Romanian judicial activity, being founded on the principles of Roman-German system of law, is based upon the interpretation and implementation of legal norms, in systematized form, as legislative codes (civil code, civil procedure code, commercial code, penal code, penal procedure code, customs code, air code, financial code, etc.). Therefore, the Romanian legal system has not acknowledged the institution of legal precedents as a formal legal source. The Romanian judges settle cases according to their own conviction and their own conscience, independently of the previous court decisions ruled by other judges with respect to similar cases.

2.8 THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE AND DIRECT ACTION AGAINST INSURERS

According to the Law 136/1995 on insurance and reinsurance in Romania By insurance contract, the insured undertakes to pay a premium to the insurer, while this undertakes to pay the insured or the beneficiary, upon a risk taking place, the compensation or the insured amount, within the agreed limits and terms.

In the insurance of goods, the insurer is obliged to pay to the insured, the designated beneficiary or to those entitled an indemnity upon the insured risk having taken place. The insured has to have an interest in the insured good. The insured is obliged to keep the insured good in proper conditions and in accordance with the legal provisions, in view of preventing the insured risk from taking place. The insurer has the right to verify the way in which insured goods are being kept. In the cases stipulated in the insurance terms, upon the risk taking place, the insured is obliged to take, on the account of the insurer and within the amount the insurance was made, according to the circumstances, measures for limiting the damages.

The compensation that is paid by the insurer is established depending on the state of the good from the moment of the insured risk-taking place. The compensation cannot exceed the value of the good at the moment of the insured risk taking place, the quantum of the damage, nor the amount at which the insurance was made, if not otherwise stipulated in the insurance contract. In the insurance contract a clause may be stipulated, according to which the insured remains his own insurer for a franchise or a determined amount that is not compensated by the insurer.

In the case that the insurance contract was concluded for an insured amount, lower than the value of the goods, the entitled compensation is diminished in accordance to the relation between the amount stipulated in the contract and the value of the goods, if not otherwise stipulated in the contract.

In the case of the existence of several insurance concluded for the same goods, each insurer is obliged to payment, proportionally with the insured sum and up to its amount, without the insured to be able to cash a higher compensation than the actual damage, a direct consequence of the risk. The insured has the obligation to state the existence of other insurance for the same goods with different insurers, both upon concluding the insurance contract and during its implementation.

In the absence of a contrary provision in the insurance contract, in the case in which the insured good is alienated, the insurance contract is cancelled.

In the civil liability insurance, the insurer undertakes to pay compensation for the damage of which the insured is liable on the basis of the law before the harmed third persons and for the expenses made by the insured in the civil suit.

By the insurance contract there may be included in the insurance also the civil liability of other persons than the one that concluded the contract.

The rights of the harmed persons shall be exercised against those liable for causing the damage.

The insurer may be sued by the harmed persons within the limits of the obligation that are incumbent on him from the insurance contract.

The compensation is established on the basis or the convention between the insured, the harmed person and the insurer, in accordance with the insurance contract or by judicial decision.

To establish the compensation, in the case of the events taking place on the territory of Romania, the parties are obliged, if they do not come to an understanding, to submit the solving of the litigation to a Romanian jurisdiction body.

The insurer pays the compensation directly to the harmed one to the extent to which this has not been compensated by the insured, a compensation that cannot be pursued by the creditors of the insured. The compensation is paid to the insured in the case he proves that he had compensated the harmed one.

Schweiz

Quellen und Anwendungsbereich

Allgemeines

Die für die Binnenschifffahrt auf dem europäischen Wasserstrassennetz von internationaler Bedeutung (zu dem auf schweizerischem Gebiet nur die Rheinstrecke auf der Hauptwasserstrasse E 10-09 von der Landesgrenze bei Basel-Kleinmünchen bis nach Rheinfelden bzw. die jetzt Schweizerische Rheinhäfen genannten Rheinhäfen beider Basel als Binnenhafen P10-09-02 gehören) massgeblichen Gesetzesvorschriften der Schweiz befinden sich nicht im Binnenschifffahrtsgesetz (Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt, BSG, SR 74.201), sondern im Siebenten Titel des Seeschifffahrtsgesetzes (Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge, SSG, SR 747.30), das sich mit der Anwendung seerechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt befasst.

Das Binnenschifffahrtsgesetz regelt demgegenüber vornehmlich die Belange der Gewässerhoheit und der Wasserpolizei auf den schweizerischen Binnengewässern und enthält in seinem vierten Kapitel mit den Art. 28-30 besondere Bestimmungen für die internationale Rheinschifffahrt, welche die Zuständigkeit der Behörden zur Einführung und zum Vollzug der massgeblichen, vornehmlich auf den Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beruhenden Sondervorschriften betreffen. Für Haftungsfragen von praktischer Bedeutung ist die Bestimmung von Art. 5 BSG, wonach die Kantone die Gewässer schiffbar zu machen, erhalten und die nötigen Signale anzubringen haben bzw. für mangelhaften Unterhalt haften, soweit die Schifffahrt auf einem Gewässer möglich und nicht eingeschränkt oder verboten ist. Bei dieser Haftung handelt es sich um eine sog. Kausalhaftung, die der Haftung des Werkeigentümers nach der allgemeinen Bestimmung von Art. 58 des Schweizerischen Obligationenrechts (Bundesgesetz vom 30. März 1911 betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Titel: Obligationenrecht), SR 220, OR) vergleichbar ist.

Die für die Schifffahrt auf den Binnengewässern der Schweiz massgeblichen Haftungsvorschriften sind, was die Haftung für unerlaubte Handlung der Schifffahrtsunternehmenden sowie für die regelmässige und gewerbsmässige Beförderung von Gütern bzw. von Personen und ihrem Gepäck angeht, in anderen Gesetzen zu finden, die an dieser Stelle nicht behandelt werden können, und unterstehen im Übrigen den allgemeinen Regeln des Privatrechts.

Obwohl nicht unter der Jurisdiktion der ZKR stehend, gelten die für die Binnenschifffahrt massgeblichen internationalen Übereinkommen in der Regel auch auf der Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel und Rheinfelden, die überdies hinsichtlich der regelmässigen gewerbsmässigen Beförderung von Reisenden mit Schiffen durch Bundesratsbeschluss vom 29. April 1960 (SR 747.224.25) vom sog. "Postregal" für gewerbsmässige Transporte von Personen oder Gütern im Sinne von Art. 2 Buchst. d Ziff. 2 der Binnenschifffahrtsverordnung (Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern, SR 747.201.1, BSV), das sonst dieses Gewerbe den vom Bunde konzessionierten Unternehmen und dem auch für solche Schifffahrtsunternehmen geltenden besonderen Haftungsregime des Eisenbahnrechts vorbehalten würde, ausgenommen sind.

Die grundlegende Vorschrift von Art. 125 Abs. 1 SSG stellt die Binnenschifffahrt insoweit der Seeschifffahrt gleich, als es um die mit Binnenschiffen betriebene Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf anderen schiffbaren Gewässern, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden, geht. Zudem sind gemäss Art. 125 Abs. 2 SSG Binnenschiffe im Sinne des siebenten Titels des Seeschifffahrtsgesetzes lediglich "die in einem öffentlichen Register eingetragenen Schiffe, mit oder ohne eigene Antriebskraft und mit einer Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung von 15t oder mehr, welche zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden oder hiefür bestimmt sind". Mit diesem Kriterium wird zum

Ausdruck gebracht, dass der Anwendungsbereich des Siebenten Titels des Seeschiffahrtsgesetzes nicht auf Binnenschiffe beschränkt ist, die im schweizerischen Schiffsregister eingetragen sind und die Schweizer Flagge führen dürfen.

Im Übrigen setzt die zwingend mit der Eintragung des Schiffs im Schiffsregister verbundene Berechtigung zur Führung der Schweizer Flagge zusätzlich voraus, dass der Eigentümer des Schiffes die im Schiffsregistergesetz (Bundesgesetz vom 24. September 1923 über das Schiffsregister, SchRG, SR 747.11) aufgestellten und in der Schiffsregisterverordnung vom 16. Juni 1986 (SchRV, SR 747.111) näher umschriebenen Anforderungen an die Besitzverhältnisse erfüllt und, wenn es sich um sog. Rheinschiffe handelt, über eine hinreichende Betriebsorganisation in der Schweiz verfügt. Um inschweizerische Schiffsregister aufgenommen werden zu können, müssen Binnenschiffe eine Tragfähigkeit von mindestens 20t oder, wenn sie nicht der Beförderung von Gütern dienen, einer Wasserverdrängung von mindestens 10 m³ aufweisen.

Der Anwendungsbereich der binnenschiffahrtrechtlichen Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes darf auch nicht räumlich auf die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf anderen schiffbaren Gewässern, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden, beschränkt verstanden werden, sondern bezieht sich in geltungszeitlicher Auslegung auf das ganze Netz der grossen europäischen Wasserstrassen von internationaler Bedeutung. Die entsprechenden Bestimmungen können insbesondere auch dann als *lex contractus* zur Anwendung kommen, wenn das schweizerische (Binnenschiffahrts-) Recht mittels einer vertraglichen oder richterlichen Rechtswahl auf die privatrechtlichen Belange der Binnenschiffahrt für anwendbar erklärt wird.

Haftungsvorschriften

Für die Haftung in der internationalen Binnenschiffahrt massgeblichen Regeln des schweizerischen Rechts hat das Seeschiffahrtsgesetz in Art. 127 verschiedene Bestimmungen dieses Gesetzes und mehrere internationale Übereinkommen für anwendbar erklärt:

in Art. 126 Abs. 2 SSG: Art. 48 Absätze 1 und 2 SSG sowie das Strassburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI, SR 0.747.206);
in Art. 127 Abs. 3 SSG: das Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen (SR 0.747.205);
kraft des Verweises in Art. 127 Abs. 2 SSG und unter Vorbehalt gewisser dort aufgeführter Ausnahmen: der Fünfte Titel des Seeschiffahrtsgesetzes betreffend die Verträge über Verwendung eines Seeschiffs bzw. kraft der Weiterverweisung in Art. 118 Abs. 1 SSG: das Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (SR 0.747.356.1) und, nach deren Inkrafttreten, die dazugehörigen Protokolle von 1976 (SR 0.747.356.11) und 1990 (noch nicht veröffentlicht); bzw.
kraft des Verweises in Art. 127 Abs. 4 auf die Art. 121 Abs. 2 und der dortigen Weiterweisung sowie die Art. 122-124 SSG: die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 28. April 1989 über Bergung (SR 0.747.363.4), vorbehältlich gegenteiliger Abreden für die Havarie-Grosse.

Die Schweiz hat ausserdem mit Bundesbeschluss vom 19. Dezember 2003 (AS 2005 1267) das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI, SR 0.221.222.32) genehmigt und den Bundesrat zur Ratifikation dieses Staatsvertrags ermächtigt, so dass dieses Übereinkommen in der Schweiz am 1. April 2005 in Kraft getreten ist. Die bisherigen Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes, die sich mit den Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffs befassen und u.a. im Vierten Abschnitt ("Der Seefrachtvertrag" Art. 101-117) des Fünften Titels befinden und kraft des Verweises in Art. 127 Abs. 2 SSG vorbehältlich

gewisser Ausnahmen grundsätzlich ebenfalls anwendbar bleiben, wurden anlässlich der Genehmigung des CMNI nicht aufgehoben.

Während der Anwendungsbereich der CLNI vom Bundesrat anlässlich der Ratifikation dieses Übereinkommens gestützt auf Art. 15 Abs. 2 ausdrücklich auf die Rheinstrecke zwischen der Mittleren Brücke in Basel und Rheinfelden ausgedehnt wurde, kommen die Bestimmungen der CMNI gestützt auf die Artikel 30 Abs. 1 und 31 lit. a dieses Übereinkommens auf den nationalen Wasserstrassen der Schweiz einschliesslich der Grenzgewässer mit Ausnahme des Rheins von der schweizerischen Grenze bis Rheinfelden nicht zur Anwendung (Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 2003, AS 2005 1267).

Schliesslich finden gemäss Art. 127 Abs. 4 SSG auch die Art. 7 SSG (Gebot der freien Beweiswürdigung durch den Richter sowie Rechtsanwendung nach Massgabe der allgemein anerkannten Grundsätzen des Binnenschiffrechts, unter Berücksichtigung von Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der Schifffahrt treibenden Staaten, in den Fällen, da der Bundesgesetzgebung und den als anwendbar erklärten Übereinkommen, keine Vorschrift entnommen werden kann) und 14 SSG (Gerichtsstand in Basel u.a. für alle Ansprüche aus unerlaubten, an Bord eines schweizerischen Binnenschiffs begangenen Handlungen, für alle übrigen Zivilklagen aus dem Seeschiffahrtsgesetz, sofern kein anderer Gerichtsstand in der Schweiz gegeben ist, sowie für die Verfahren auf Beschränkung der Haftung des Reeders oder der gerichtlichen Bestätigung einer Dispache bei Havarie-Grosse mit Ausführungsvorschriften in den Art. 45-72 der Seeschiffahrtsverordnung) des Seeschiffahrtsgesetzes entsprechende Anwendung auf die Binnenschiffahrt.

1. HAFTUNG FÜR UNERLAUBTE HANDLUNG

1.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Soweit besondere binnenschiffrechtsrechtliche Kollisionsnormen fehlen, ist auf die allgemeinen Anknüpfungsregeln in Art. 133 des Bundesgesetzes über das Internationale Privatrecht vom 18. Dezember 1987 (IPRG, SR 291) zurückzugreifen. Demnach unterstehen Ansprüche aus unerlaubter Handlung, wenn Schädiger oder Geschädigter im gleichen Staat leben, dem Recht dieses Staats. Ist dies nicht der Fall, so ist das Recht jenes Staates anzuwenden, in dem die unerlaubte Handlung begangen worden ist. Tritt der Erfolg nicht in dem Staat ein, in dem die unerlaubte Handlung begangen worden ist, ist das Recht des Orts des Erfolgeintritts anzuwenden, sofern der Schädiger mit dem Eintritt des Erfolges in diesem Staat rechnen musste.

1.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Im Binnenschiffahrtsrecht ist die primär anwendbare Anspruchsgrundlage die Bestimmung über die sog. Reederhaftung in Art. 48 Abs. 1 und 2 SSG. Die allgemeinen Haftungsgrundlagen nach dem Obligationenrecht, welche in Art. 41 eine Verschuldenshaftung für alle Schäden, die der Schädiger einem andern widerrechtlich, sei es aus Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit, zufügt, bzw. in Art. 55 eine besondere Haftung des Geschäftsführers für Schäden aufstellen, die seine Arbeitnehmer oder andere Hilfspersonen in Ausübung ihrer dienstlichen oder geschäftlichen Verrichtungen verursacht haben, werden hier dagegen nicht weiter behandelt. Auch die Bestimmung von Art. 58 OR über die Haftung des Werkeigentümers, die gegebenenfalls gegenüber den Eigentümern von Wasserstrassen und Hafenanlagen im Falle von Unterhaltsmängeln zu einer Kausalhaftung führt, ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen.

1.3 HAFTUNGSREGELUNG

Reederhaftung

Nach den qua Art. 126 Abs. 2 SSG auch im Bereich der internationalen Binnenschifffahrt anwendbaren Bestimmungen von Art. 48 Abs. 1 und 2 SSG haftet der (Binnen-) Reeder für den Schaden, den ein Mitglied der Schiffsbesatzung, ein Lotse oder eine weitere an Bord des Schiffes tätige Person in Ausübung ihrer dienstlichen Verrichtungen einem Dritten zugefügt haben, sofern er nicht beweist, dass diesen Hilfspersonen keine Verschulden zur Last falle.

Als Binnenreeder gilt, wer "ein Binnenschiff als Eigentümer, Nutzniesser oder Mieter in seinem Besitz hat und damit den Betrieb der Binnenschifffahrt ausübt" (Art. 126 Abs. 1 SSG). Wird ein Rheinschiff von einem Binnenreeder betrieben, der nicht Eigentümer ist, so muss gemäss Art. 15 SchRV in der Fassung vom 20. November 1991 (SR 747.111) dieser entweder seinen Wohnsitz oder Sitz in der Schweiz haben und die Voraussetzungen erfüllen, welche die Schiffsregisterverordnung für den Eigentümer aufstellt, oder seinen Wohnsitz oder Sitz in einem der Schweiz gleichgestellten Staat haben und die Voraussetzungen erfüllen, welche der Staat für Binnenreeder vorschreibt, bzw. sich darüber durch die Vorlage einer Urkunde gemäss Art. 2 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte ausweisen.

Haftung für Kollisionen und Anfahrungen

Artikel 127 Abs. 3 SSG bestimmt, dass für die Rechtsverhältnisse im Fall eines Schiffszusammenstosses sowie eines Zusammenstosses oder einer Berührung von Schiffen mit anderen unbeweglichen oder beweglichen Sachen und deren Beschädigung die Bestimmungen des Übereinkommens vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen (SR 0.747.205) Anwendung findet.

Dieses Abkommen gilt nach seinem Art. 1 Ziffer 1 für den Ersatz des Schadens, der durch den Zusammenstoss von Binnenschiffen in den Gewässern eines der Vertragsstaaten den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen zugefügt wird. Das Übereinkommen gilt nach Art. 1 Ziff. 2 auch für den Ersatz jeden Schadens, den ein Binnenschiff in den Gewässern eines der Vertragsstaaten, ohne dass ein Zusammenstoss stattgefunden hat, durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachten von Vorschriften oder an Bord solcher Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zufügt.

Laut Art. 1 Ziff. 3 soll der Umstand, dass die in den vorerwähnten Bestimmungen bezeichneten Schiffe zu demselben Schleppzug gehören, die Anwendbarkeit des Übereinkommens nicht berühren. Im Übrigen umfasst die Bezeichnung "Schiffe" auch Kleinfahrzeuge, und stellt das Übereinkommen den Schiffen auch die Gleitboote, Flosse, Fähren und bewegliche Teile von Schiffsbrücken sowie schwimmende Bagger, Krane, Elevatoren und alle schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art gleich (Art. 1 Ziff. 4 des Übereinkommens).

Das Übereinkommen anerkennt in Art. 2 Abs. 1 im Wesentlichen eine Schadenersatzpflicht nur dann, wenn der Schaden durch ein Verschulden herbeigeführt ist. Ist der Schaden durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder können seine Ursachen nicht festgestellt werden, so wird er von denjenigen getragen, die ihn erlitten haben (Art. 2 Abs. 2). Ein zu einem Schleppzug gehörendes Schiff haftet nur, wenn es selbst ein Verschulden hat. Die Haftung gemäss dem Übereinkommen besteht auch, wenn der Schaden durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wurde, selbst wenn die Verwendung des Lotsen – wie dies auf der Strecke zwischen der Mittleren Rheinbrücke bis oberhalb der Eisenbahnbrücke in Basel der Fall ist – zwingend vorgeschrieben ist (Art. 5).

1.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

Die der allgemeinen Vorschrift von Art. 55 des OR über die sog. Geschäftsherrenhaftung vorgehende Vorschrift von Art. 48 SSG stellt eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast und nicht etwa wie die Geschäftshandhabung eine Kausalhaftung mit möglichen Exzeptionsbeweisen hinsichtlich der Anwendung der gehörigen Sorgfalt bei der Auswahl, Instruktion und Überwachung der diversen Hilfspersonen auf. Der Binnenreeder muss deshalb für seine Hilfspersonen an Bord des Schiffes schlechthin haften, jedoch nur, wenn diese ein Verschulden trifft. Soweit der Nachweis fehlenden Verschuldens von der Haftung befreit, ist somit ein Rückgriff auf die allgemeinen Entlastungsgründe der Höheren Gewalt, des Drittverschuldens und des Selbstverschuldens nicht nötig.

Das schweizerische Recht lässt grundsätzlich die Kumulation von vertraglichen und ausservertraglichen Schadenersatzansprüchen zu. Um zu vermeiden, dass der Anspruchsberechtigte die für gewisse vertragliche Ersatzansprüche statuierten Ausschlüsse oder Begrenzungen mit einem ausservertraglichen Haftungsanspruch umgehen kann, sieht Art. 48 Abs. 1 Satz 2 vor, dass der Reeder gegenüber Personen, denen aus der gleichen Ursache vertragliche Schadenersatzansprüche zustehen, auch ausservertraglich nur soweit haftet, als die vertraglichen Ansprüche gehen.

Nach Art. 48 Abs. 2 SSG kann der Reeder auf denjenigen, der den Schaden gestiftet hat, insoweit Rückgriff nehmen, als dieser selbst schadenersatzpflichtig ist. Ist der Reeder Mieter des Schiffs, so hat er gegen den Schiffseigentümer einen Rückgriffsanspruch nur wegen verborgenen Konstruktionsmängeln oder mangelhaftem Unterhalt des Schiffs vor Beginn der Miete.

1.5 HAFTUNGSUMFANG UND HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Nach Obligationenrecht ist grundsätzlich jeglicher Schaden zu ersetzen, der die adäquat-kausale Folge der schädigenden Handlung oder Unterlassung ist. Eine Herabsetzung erfolgt indessen bei Mitverschulden des Geschädigten oder einem Drittverschulden, das den Kausalzusammenhang unterbricht.

Nach Art. 126 Abs. 2 SSG sind jedoch die Schiffseigentümer berechtigt, ihre Haftung nach Massgabe der Bestimmungen des Strassburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt vom 4. November 1988 (CLNI, SR 0.747.206) zu beschränken. Bei der Ratifikation der CLNI hat die Schweiz drei Vorbehalte erklärt:

Die Ansprüche wegen Schäden, die im Sinne von Art. 18 Abs. 1 lit. a. durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, sind vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen;

Das gleiche gilt im Sinne von Art. 18 Abs. 1 lit. d. des Übereinkommens für Ansprüche gegen Sport- und Vergnügungsschiffe – womit die in den Ziffern 14 und 15 von Art. 2 der Binnenschifffahrtsverordnung (Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern, BSV, SR 747.201.1) definierten Schiffe gemeint sind - sowie Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt; bzw. die nach Art. 7 Abs. 1 lit. a. und d. des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge für Ansprüche von Reisenden, die auf schweizerischen Wasserstrassen entstanden sind, kommen nicht zur Anwendung.

Nach Art. 1 Ziff. 1 und 2 können Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinne des Übereinkommens, mithin die Eigner, Mieter, Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffs sowie jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste erbringt, ihre Haftung für die in Art. 2 des Übereinkommens genannten Ansprüche beschränken. Auch Personen, für deren Handeln Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer oder der Berger

oder Retter haftet, können sich, wenn gegen sie Ansprüche im Sinne von Art. 2 des Übereinkommens erhoben werden, auf die Haftungsbeschränkung berufen.

Die der Beschränkung unterliegenden Ansprüche sind in Art. 2 CLNI aufgezählt, und betreffen ungeachtet des Grundes der Haftung, alle Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung oder wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen (einschliesslich Beschädigung von Hafenanlagen und Wasserstrassen etc.), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender Schäden (Art. 2 Ziff. 1 Buchst. a), ferner Ansprüche wegen Schäden infolge von Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Personen oder deren Gepäck (Art. 2 Ziff. 1 Buchst. b) sowie Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nicht vertraglicher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen; sie unterliegen grundsätzlich auch dem der Haftungsbeschränkung, wenn sie aufgrund eines Vertrags oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden (Art. 2 Ziff. 1 Buchst. f).

Nach Art. 3 CLNI unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung die Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung sowie die Ansprüche auf Betragsleistung zur grossen Haverei, die Ansprüche wegen nuklearer Schäden sowie die Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigentümers oder des Bergers oder Retters, deren Aufgaben mit dem Betrieb des Schiffes oder der Bergungsarbeiten zusammenhängen. Eine Haftungsbeschränkung gemäss Art. 4 CLNI entfällt bei einer haftungsbegründenden Handlung oder Unterlassung der haftpflichtigen Person, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Die Haftungshöchstbeträge errechnen sich grundsätzlich nach den Bestimmungen von Art. 6 ff. und hängen von der Wasserverdrängung und der Antriebskraft des Schiffes ab. Die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche aus Tod und Körperverletzung können in allen Fällen 200.000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 100.000 Rechnungseinheiten nicht unterschreiten. Die in Art. 6 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

Gemäss Art. 126 Abs. 2 SSG berechnet sich der Haftungsbetrag im Fall, dass ein Schubboot zum Zeitpunkt der Verursachung des Schadens statt mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war gesamthaft nach der Maschinenleistung des Schubbootes und der Tragfähigkeit der Schubleichter.

Die Haftungshöchstbeträge werden beim zuständigen Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird, durch Errichtung eines Haftungsfonds nach Massgabe der Art. 11 ff. des Übereinkommens geltend gemacht.

Die verfahrensrechtlichen Ausführungsbestimmungen zur CLNI finden sich in der am 22. Dezember 1988 geänderten Seeschiffahrtsverordnung vom 20. November 1956 (SSV, SR 747.301), wo in den Art. 45-62 die Verfahren zur Errichtung eines Haftungsfonds sowie zur gerichtlichen Bestätigung einer Dispache näher geregelt sind.

1.6 BEWEISLAST

Im Anwendungsbereich von Art. 41 OR und des Übereinkommens von 1960 muss der Geschädigte im Fall eines Zusammenstosses oder einer Anfuhrung das Verschulden der haftpflichtigen Person und seinen Schaden nach den allgemeinen Regeln beweisen.

Im Anwendungsbereich der Sondernorm von Art. 48 SSG, die eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast statuiert, hat der Geschädigte nur seinen Schaden und dass dieser ihm von der Schiffbesatzung, einem Lotsen oder einer weiteren an Bord des Schiffs tätigen Person in Ausübung ihrer dienstlichen Verrichtungen zugefügt worden ist, zu beweisen. Der Beweis, dass diesen Personen keinerlei Verschulden zur Last falle, obliegt dagegen dem Reeder.

Wer die Haftungsbeschränkung gestützt auf Art. 4 CLNI durchbrechen will, hat das qualifizierte Verschulden des Haftpflichtigen zu beweisen.

1.7 VERJÄHRUNG

Allfällige Ansprüche nach den genannten Bestimmungen verjähren nach Massgabe von Art. 60 OR nach Ablauf eines Jahres seit dem Tage, da der Geschädigte Kenntnis von der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren vom Tage der schädigenden Handlung an gerechnet.

Die Schadenersatzansprüche aus Kollisionen und Anfuhrungen gemäss dem Übereinkommen vom 15. März 1960 verjähren mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis (Art. 7 Abs. 1); die Rückgriffsansprüche verjähren dagegen bereits mit Ablauf eines Jahres (Art. 7 Abs. 2).

1.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Für Zivilklagen aus Schiffsunfällen besteht gemäss Art. 39 Abs. 1 BSG ein Gerichtstand am Unfallort oder am Wohnsitz des Beklagten. Gemäss Art. 14 SSG besteht ein Gerichtstand in Basel u.a. für alle Ansprüche aus unerlaubten, an Bord eines schweizerischen Schiffs begangenen Handlungen.

Soweit die örtliche Zuständigkeit sich nicht aus den Vorschriften der Schifffahrtsgesetze oder der anwendbaren internationalen Übereinkommen ergibt, ist auf die Gerichtsstandsregeln im IPRG zurückzugreifen. Für Ansprüche aus unerlaubter Handlung bestimmt Art. 129 IPRG, dass die schweizerischen Gerichte am Wohnsitz des Beklagten oder, wenn ein solcher fehlt, diejenigen an seinem gewöhnlichen Aufenthalt oder am Ort seiner Niederlassung zuständig sind. Hat der Beklagte weder Wohnsitz noch gewöhnlichen Aufenthalt noch eine Niederlassung in der Schweiz, so kann am schweizerischen Gericht am Handlungs- oder am Erfolgsort geklagt werden. Können mehrere Beklagte in der Schweiz belangt werden und stützen sich die Ansprüche im Wesentlichen auf die gleichen Tatsachen und Rechtsgründe, so kann bei jedem zuständigen Richter gegen alle geklagt werden, wobei der zuerst angerufene Richter ausschliesslich zuständig ist.

Die sachliche Zuständigkeit ergibt sich bis zum Inkrafttreten der Schweizerischen Zivilprozessordnung aus dem am Gerichtsort massgeblichen Prozessrecht der Kantone, die in der Regel keine Sondergerichte eingerichtet haben. Einzige Ausnahme bilden im Kanton Basel-Stadt die sog. Rheinschifffahrtssachen im Sinne von Art. 34 II der Revidierten Rheinschifffahrtsakte, für welche ein besonderes Rheinschifffahrtsgericht zuständig ist, falls die bestrittene Zahlung im Kanton zu leisten gewesen wäre oder der Schaden, über dessen Vergütung gestritten wird, im Kanton verursacht worden ist. Ist eine Zuwiderhandlung jedoch oberhalb der Mittleren Rheinbrücke in Basel

begangen worden, eine bestrittene Zahlung oberhalb dieser Brücke zu leisten oder ein Schaden oberhalb dieser Brücke zu leisten, so finden die Art. 37 und 37^{bis} der Revidierten Rheinschiffakte keine Anwendung (§ 2 Abs. 2 des baselstädtischen Gesetzes über die Rheinschiffahrtsgerichte vom 8. Februar 1968, Kantonale Gesetzessammlung 955, 200) und bleiben die an die Stelle des im Gesetz erwähnten Art. 59 der inzwischen total revidierten Bundesverfassung von 1874 getretenen allgemeinen Bestimmungen über den Gerichtsstand vorbehalten (Art. 30 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999, SR 101).

Gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte sind die Appellation und die Beschwerde beim Appellationsgericht gemäss den allgemeinen Vorschriften zulässig mit der Abweichung, dass die Appellation gegen jedes Urteil gestattet ist, wenn der Gegenstand der an das Gericht erster Instanz gestellten Anträge den in Art. 37 Abs. 1 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 genannten Betrag übersteigt. Die Anrufung des Bundesgerichts bleibt gemäss den Vorschriften der Bundesgesetzgebung vorbehalten, sofern nicht gemäss Art. 37 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eine Berufung zulässig ist und eingereicht wird.

1.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Eine Pflichtversicherung wird in Ausführung der Vorschriften der Revidierten Rheinschiffahrtsakte für die sog. Rheinschiffe nicht verlangt (vgl. Art. 37 Abs. 2 BSG, wonach die Versicherungsbestimmungen des 6. Kapitels des Gesetzes für die in der internationalen Rheinschiffahrt verwendeten Schiffe keine Geltung haben). Die übrigen, insbesondere die ausschliesslich auf den schweizerischen Binnengewässern zirkulierenden Schiffe dürfen dagegen nicht in Verkehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist (Art. 31 Abs. 1 BSG). Diese hat die Haftpflicht des Eigentümers, des Halters und des Führers des Schiffes, der Besatzungsmitglieder und der Hilfspersonen sowie der geschleppten Wasserskifahrer zu decken (Art. 31 Abs. 2 BSG). Die Höhe der Mindestdeckung, welche auch für Schiffe mit ausländischem Standort gilt, wird vom Bundesrat festgesetzt (Art. 31 Abs. 3 BSG in Verbindung mit Art. 106 Abs. 1 Buchst. d und Art. 153 ff. BSG).

Im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung der obligatorischen Haftpflichtversicherung besitzt der Geschädigte ein unmittelbares Forderungsrecht gegen den Versicherer (Art. 33 Abs. 1 BSG).

2. HAFTUNG BEI DER BEFÖRDERUNG VON GÜTERN UND PERSONEN

2.1 INTERNATIONALES PRIVATRECHT

Wegen des in Art. 1 Abs. 2 IPRG verankerten Vorrangs der völkerrechtlichen Verträge im internationalen Privatrecht der Schweiz ist im Bereich der Beförderung von Gütern zunächst der Anwendungsbereich des einschlägigen Budapester Übereinkommens über den Vertrag bei der Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) vom 22. Juni 2001 (SR 0.221.222.32) massgeblich. Die Anwendung dieses Übereinkommens setzt einen "Frachtvertrag" voraus, nach dem der Ladehafen oder Übernahmeort sowie der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens eine Vertragspartei des Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort massgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert werden. Als "Frachtvertrag" definiert Art. 1 Ziff. 1 des Übereinkommens jeden Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstrassen zu befördern.

Im Übrigen sind die Haftungsvorschriften der CMNI ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anwendbar.

Ausserhalb des Anwendungsbereichs der CMNI sind die allgemeinen Kollisionsnormen der Art. 116 und 117 IPRG über die Bestimmung des auf Verträge anwendbaren Rechts zu beachten, nach denen ein Frachtvertrag entweder das von den Parteien gewählte Recht oder das Recht des Staats, mit dem er am engsten zusammenhängt, untersteht. Es wird dabei vermutet, der engste Zusammenhang bestehe mit dem Staat, in dem die Partei, welche die charakteristische Leistung erbringen soll, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat oder, wenn sie den Vertrag aufgrund einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit geschlossen hat, in der sie ihre Niederlassung hat. Nach Art. 117 Abs. 3 IPRG gilt bei einem Auftrag, Werkvertrag oder einem anderen Dienstleistungsvertrag, zu welchem auch ein Frachtvertrag gehört, die Dienstleistung als charakteristische Leistung.

Sofern die Sachnormen des CMNI nicht auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern anwendbar sind, gelten die einschlägigen Regeln des Seeschiffahrtsgesetzes über den Seefrachtvertrag (Art. 101-117), welche im wesentlichen die Haag-Visby Regeln ins schweizerische Recht inkorporiert haben, mit Ausnahme der in Art. 127 Abs. 2 SSG einzeln aufgeführten Bestimmung von Art. 113 Abs. 1 über das Bordkonossement. Wenn für den Güterbeförderungsvertrag eine vertragliche Rechtswahl zugunsten des schweizerischen Rechts vorliegt, kommen die Sachnormen der CMNI als zeitlich jüngeres Recht zur Anwendung, ohne dass eine Rück- oder Weiterweisung stattfinden könnte.

Gemäss Art. 118 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 127 Abs. 2 SSG gelten für die Personenbeförderung grundsätzlich die Vorschriften des Athener Übereinkommens von 1974 und der dazugehörigen Protokolle von 1974 und 1990, deren Anwendungsbereich sich aus Art. 2 des Übereinkommens ergibt. Nach seinem Art. 2 gilt dieses Übereinkommen für jede internationale Beförderung, wenn:

das Schiff die Flagge eines Vertragsstaats führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist;
der Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat abgeschlossen ist; oder
nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt.

Wenn für den Personenbeförderungsvertrag eine vertragliche Rechtswahl zugunsten des schweizerischen Rechts vorliegt, kommen die Sachnormen des Übereinkommens zur Anwendung, ohne dass dessen Kollisionsnormen eine Rück- oder Weiterweisung bewirken könnte. Ausserhalb des Anwendungsbereichs des Athener Übereinkommens gelten als anwendbares Recht der Schweiz die auftrags- und werkvertraglichen Bestimmungen des Obligationenrechts, welche gemäss Art. 87 Abs. 1 SSG auf den als Innominatkontrakt betrachteter Personenbeförderungsvertrag anzuwenden sind.

2.2 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Nach den allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts haftet der Vertragsschuldner für die Erfüllung der Verbindlichkeit. Wenn die Erfüllung überhaupt nicht oder nicht gehörig bewirkt werden kann, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, sofern er nicht beweist, dass ihm keinerlei Verschulden zur Last fällt (Art. 97 Abs. 1 OR).

Wer sich zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen Hilfspersonen bedient, hat den Schaden zu ersetzen, den die Hilfspersonen in Ausübung ihrer Verrichtungen verursachen (Art. 101 Abs. 1 OR). Diese Haftung kann durch eine zum Voraus getroffene Verabredung beschränkt oder aufgehoben werden (Art. 101 Abs. 2 OR). Folgt aber die Haftung aus dem Betrieb eines obrigkeitlich konzessionierten Gewerbes (worunter die Rheinschifffahrt nicht fällt), so darf die Haftung höchstens für leichtes Verschulden abbedungen werden (Art. 101 Abs. 3 OR).

Während die Haftung für Hilfspersonen unabhängig vom Grad des Verschuldens abbedungen werden kann, kann die Haftung des Vertragsschuldners selbst (oder seiner leitenden Personen im Falle eines Geschäftsbetriebes oder einer juristischen Person) nur für leichtes Verschulden ausgeschlossen werden (Art. 100 Abs. 1 OR).

Handelt es sich um die Erfüllung eines besonders im Gesetz geregelten Vertrags, wie die Schiffsmiete (Art. 90 ff. SSG), den Chartervertrag (Art. 94 ff. SSG) oder den Frachtvertrag für Güter (Art. 101 ff. SSG) sowie den Personenbeförderungsvertrag (Art. 118 Abs. 1 SSG), so ergibt sich die spezielle Haftungsgrundlage aus der gesetzlichen Normierung jedes Vertragstyps:

Auf den Mietvertrag und die Haftung des Vermieters finden die Bestimmungen über den Mietvertrag in Art. 253 ff. OR Anwendung, ergänzt durch Art. 92 Abs. 1 SSG.

Ist ein Chartervertrag vereinbart, so haftet der Verfrachter (Reeder) dem Befrachter für den Schaden, der aus einem Mangel an (See-)Tüchtigkeit des (See-)Schiffes entstanden ist, sofern er nicht nachweist, dass er vor und beim Antritt einer Reise die gehörige Sorgfalt angewendet hat, um das Schiff in Fahrttüchtigkeit oder Ladetüchtigkeit zu setzen, gehörig auszurüsten, zu bemannen und zu verproviantieren (Art. 95 Abs. 2 SSG).

Handelt es sich um einen eigentlichen Frachtvertrag, so finden die Haftungsvorschriften der CMNI (Art. 16-22) bzw., wenn diese nicht anwendbar sind, jene des Seeschiffahrtsgesetzes Anwendung, in welche die seerechtlichen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente und der dazu gehörigen Protokolle vom 23. Februar 1968 (sog. Haag-Visby-Regeln SR 0.747.354.111) und vom 21. Dezember 1979 (SR 0.747.354.112) in das Landesrecht inkorporiert worden sind.

Für die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck finden gemäss Art. 118 Abs. 1 und 126 Abs. 2 SSG die Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 (SR 0.747.356.11) und das dazu gehörige Protokoll von 1976 (SR 0.747.356.11) Anwendung, zumal das gemäss Bundesbeschluss vom 28. September 1992 ebenfalls genehmigte Protokoll von 1990 bislang in der Amtlichen Gesetzessammlung noch nicht veröffentlicht worden ist.

2.3 HAFTUNGSREGELUNG

Bei einer Beförderung von Gütern, die der CMNI untersteht, haftet der Frachtführer nach Art. 16 des Übereinkommens grundsätzlich für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Auslieferung oder durch Überschreiten der Lieferfrist entsteht. Der Frachtführer haftet gemäss Art. 17 Abs. 1 auch für Handlungen und

Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer im Sinne von Art. 4 CMNI durchgeführt, so haftet der Frachtführer unter den gleichen Voraussetzungen auch für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers, derer er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient.

Ausserhalb des Anwendungsbereichs der CMNI ergibt sich der Haftungsgrundsatz aus Art. 103 Abs. 1 und 2 SSG, der wie folgt lautet:

"Der Frachtführer haftet in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung für Verlust, gänzlichen oder teilweisen Untergang oder Beschädigung der Güter sowie eine Verspätung in der Auslieferung, sofern er nicht beweist, dass der Schaden auf eine Ursache zurückzuführen ist, wofür weder den Frachtführer, noch den Kapitän, die Schiffsbeatzung oder weitere Personen im Dienste des Schiffes oder Personen, derer sich der Frachtführer bei der Durchführung der Beförderung bedient, ein Verschulden trifft."

"Ist der Schaden auf einen Mangel an (See-)Tüchtigkeit des Schiffes zurückzuführen, so entfällt die Haftung des Frachtführers nur, wenn er nachweist, dass er die in Art. 102 Abs. 1 SSG vorgeschriebene gehörige Sorgfalt angewendet hat."

Nach Art. 102 Abs. 1 SSG ist der Frachtführer verpflichtet, vor und bei Antritt der Reise gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen, gehörig zu bemannen, auszurüsten und zu verproviantieren und die Laderäume für die sichere Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter einzurichten und instand zu setzen.

Für die Personenbeförderung ergibt sich die primäre Haftungsgrundlage aus den Bestimmungen von Art. 3 des Athener Übereinkommens, die wie folgt lauten:

"Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden und durch Verlust oder Beschädigung von Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten beruht."

"Verschulden des Beförderers oder seiner Bediensteten oder Beauftragten wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung des Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion, Feuer oder durch einen Mangel des Schiffes entstanden ist, oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht. Bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden bis zum Beweis des Gegenteils ungeachtet der Art des den Verlust oder die Beschädigung verursachenden Ereignisses vermutet. In allen anderen Fällen obliegt dem Kläger der Beweis, dass dieser Verlust oder diese Beschädigung auf Verschulden beruht."

Der Beförderer bleibt auch für die gesamte Beförderung haftbar, wenn er die Beförderung ganz oder teilweise einem anderen Beförderer zur Ausführung überlassen hat (Art. 4 des Übereinkommens).

Ausserhalb des Anwendungsbereichs des Athener Übereinkommens haftet der Personenbeförderer nach den auf sein Vertragsverhältnis anwendbaren Vorschriften des Obligationenrechts (Art. 87 Abs. 1 SSG).

2.4 HAFTUNGSAUSSCHLÜSSE

In jedem Vertragsverhältnis gelten zunächst die allgemeinen Haftungsausschlussgründe der höheren Gewalt, des Selbst- oder Drittverschuldens, bzw. die Möglichkeit einer richterlichen Herabsetzung der Ersatzpflicht.

Im Anwendungsbereich der CMNI ergeben sich die Haftungsausschlussgründe aus Art. 18 des Übereinkommens. Diese Bestimmung führt eine Reihe von Umständen auf, bei deren Vorliegen sich der Frachtführer unter erleichterten Bedingungen von seiner Haftung befreien kann.

Wo dieses Übereinkommen nicht anwendbar ist, richten sich die Haftungsausschlüsse nach der Bestimmung von Art. 104 SSG, wo im Unterschied zur CMNI in Abs. 1 noch das nautische Verschulden als Grund zur Haftungsbefreiung des Frachtführers anerkannt wird.

In Art. 2 Abs. 2 ihres Genehmigungsbeschlusses zur CMNI vom 19. Dezember 2003 (AS 2005.1267) hat die Bundesversammlung den Bundesrat ermächtigt, gegebenenfalls eine Erklärung nach Art. 32 Abs. 1 CMNI abzugeben, gemäss welcher bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhafen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die eines in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für das nautische Verschulden des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffs oder eines Schub- oder Schleppboots haften soll. Die Abgabe einer derartigen Erklärung könnte beispielsweise zwecks Einheitlichkeit der Rechtsregeln im zwischenstaatlichen Verkehr in Frage kommen, falls z.B. die Niederlande und Belgien für ihr Hoheitsgebiet die Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden gesetzlich vorsehen würden.

Durch die Übernahme der Haag-Visby Regeln in das Frachtrecht des Seeschiffahrtsgesetzes finden auch die in dem Katalog der Haag-Visby-Regeln genannten Haftungsausschlussgründe von Gesetzes wegen Anwendung, ohne dass es einer entsprechenden vertraglichen Freizeichnungsklausel bedarf. Die Fälle, in denen es genügt, dass der Frachtführer die Schadensursache beweist, sind in Art. 104 SSG umschrieben, insbesondere die Haftungsbefreiung bei Handlungen, Nachlässigkeiten oder Unterlassungen des Kapitäns, Lotsen oder sonstigen Personen im Dienste des Schiffes bei dessen nautischer Führung oder technischen Bedienung, oder wenn der Schaden durch Feuer entstanden ist. Diese Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden oder Feuer ist aber nur anzuwenden, wenn den Frachtführer selber kein Verschulden trifft.

Eine besondere Haftungsbefreiung ist ferner vorgesehen, wenn gefährliche Güter vernichtet werden müssen, die ohne Kenntnis des Frachtführers an Bord gebracht werden (Art. 107 Abs. 2 SSG).

In der Personenbeförderung ist lediglich für Wertsachen etc, die nicht beim Beförderer sicher hinterlegt sind, ein genereller Ausschluss der Haftung vorgesehen (Art. 5 Athener Übereinkommen).

Nach allen binnenschiffahrtsrechtlichen Sondernormen greift ferner ein genereller Haftungsausschluss Platz, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Beförderer und seine Hilfspersonen durch eine Handlung oder Unterlassung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und im Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde, verursacht haben (Art. 105 a SSG, Art. 21 CMNI, Art. 13 Athener Übereinkommen).

2.5 HAFTUNGSUMFANG

Im Anwendungsbereich der CMNI ergibt sich gemäss Art. 19 des Übereinkommens eine Begrenzung der Frachtführerhaftung auf den Wert der beförderten Güter am vertraglich vereinbarten Ablieferungsort und Ablieferungstermin. Die Höchstbeträge, bis zu denen der Frachtführer haftet, sind in Art. 20 festgelegt. Danach haftet ein Frachtführer grundsätzlich bei Verlust oder Beschädigung entweder bis zu 666,67 Rechnungseinheiten pro Packung oder andere Ladungseinheit oder bis 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

Im Anwendungsbereich des Seeschiffahrtsgesetzes haftet der Frachtführer bei Verlust oder Beschädigung der Güter nur für deren Wert am Bestimmungsort, wobei die Festsetzung der einzelnen Haftungslimiten im Anwendungsbereich des Seeschiffahrtsgesetzes dem Bundesrat obliegt (Art. 105 SSG). Dieser hat von seiner Kompetenz in Art. 44 der Seeschiffahrtsverordnung vom 20. November 1956 (SR 747.301) Gebrauch gemacht und die Limiten in der Binnenschiffahrt auf eine Rechnungseinheit für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Güter bzw. 666.67 Rechnungseinheiten für jedes Stück oder jede Beförderungseinheit festgesetzt. Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

Nach dem Athener Übereinkommen und dem Protokoll von 1976 ist die Haftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden beschränkt auf 46.666 Rechnungseinheiten pro Passagier, für dessen Kabinengepäck auf 833 Rechnungseinheiten und für sonstiges Gepäck auf 1,200 Rechnungseinheiten pro Passagier. Werden Fahrzeuge an Bord mitgeführt, so ist die Haftung des Beförderers auf 3.333 Rechnungseinheiten beschränkt. Im Beförderungsvertrag kann eine Franchise von 13 Rechnungseinheiten für Gepäck und 117 Rechnungseinheiten für mitgeführte Fahrzeuge vereinbart werden (Art. 7 und 8 Athener Übereinkommen). Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

Gemäss dem Protokoll vom 29. März 1990 zum Athener Übereinkommen würden sich die Haftungshöchstsummen im Falle von Tod oder Körperverletzung eines Reisenden auf 175.000 Rechnungseinheiten, für Kabinengepäck auf 1.800 Rechnungseinheiten und für sonstiges Gepäck auf 2.700 Rechnungseinheiten pro Passagier, und für mitgeführte Fahrzeuge auf 10.000 Rechnungseinheiten erhöhen. Die Franchisen würden 135 Rechnungseinheiten für Gepäck und 300 Rechnungseinheiten für Fahrzeuge betragen.

Der Eigner, Mieter, Charterer, Reeder oder Ausrüster eines Binnenschiffs kann ferner seine Haftung aus einem Beförderungsvertrag nach Massgabe der Regeln von Art. 2 Abs. 1 CLNI auch für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung oder wegen Verlustes oder Beschädigung von Sachen (Art. 2 Buchst. a) sowie für Ansprüche wegen Schäden infolge von Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck (Art. 2 Buchst. b) auf die in Art. 6 genannten Haftungshöchstbeiträge beschränken, wobei in allen Fällen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 200'000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 100'000 Rechnungseinheiten nicht unterschreiten (Buchst. d).

Die in Art. 7 CLNI vereinbarten Haftungshöchstbeiträge für Ansprüche von Reisenden sind dagegen Gegenstand eines anlässlich der Ratifikation des Übereinkommens gemachten Vorbehalts des Bundesrats und gelten somit in der Schweiz nicht.

Schliesslich entfällt das Recht auf Beschränkung der Haftung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Haftpflichtigen im Sinne von Art. 4 CLNI zurückzuführen ist.

2.6 BEWEISLAST

Neben den allgemeinen haftungsbegründenden Tatsachen wie den Bestand eines gültigen Beförderungsvertrags und die Übernahme der Güter durch den Frachthaffführer hat der Anspruchsteller vor allem seinen Schaden zu beweisen und dass das Ereignis, das diesen Schaden verursacht hat, in adäquater Kausalität während der Beförderung eingetreten ist.

Gelingt ihm dies, wird das Verschulden beim Beförderer von Gütern vermutet, ebenso bis zum Beweis des Gegenteils bei Schäden aus Personenbeförderung, wenn der Tod, die Körperverletzung des Reisenden oder der Verlust und die Beschädigung des Kabinengepächs durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Festfahung, Explosion, Feuer oder durch einen Mangel des Schiffes entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse im Zusammenhang steht (Art. 3 Abs. 3 Athener Übereinkommen).

Der Beweis der diversen dem Beförderer zur Verfügung stehenden Gründe zum Ausschluss seiner Haftung obliegt dagegen dem Beförderer, wofür auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen wird.

2.7 VERJÄHRUNG

Im Anwendungsbereich des Seeschiffahrtsgesetzes verjähren die vertraglichen Ansprüche aus einer Schiffsmiete, einem Chartervertrag, einem Frachtvertrag bzw. einem Personenbeförderungsvertrag mit Ablauf eines Jahres, und zwar im Falle der Schiffsmiete und des Chartervertrages seit der Beendigung des Vertrages, und im Falle des Frachtvertrags von dem Tage an dem die Güter an den Empfänger ausgeliefert worden sind oder hätten ausgeliefert werden müssen (Art. 87 Abs. 2 SSG). Das gilt auch für die Haftung des Beförderers nach Massgabe der CMNI (Art. 24 CMNI), während die Schadenersatzklagen aus einem Personenbeförderungsvertrag nach zwei Jahren verjähren (Art. 16 Athener Übereinkommen).

2.8 GERICHTSBARKEIT UND SONDERGERICHTE

Nach der allgemeinen Vorschrift von Art. 112 IPRG sind, unter Vorbehalt der zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gesetzlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, für alle Klagen aus Vertrag die schweizerischen Gerichte am Wohnsitz bzw. Sitz des Beklagten bzw., wenn die Klage aufgrund der Tätigkeit einer Niederlassung in der Schweiz erhoben wird, überdies die Gerichte am Ort der Niederlassung zuständig. Hat der Beklagte weder Wohnsitz bzw. Sitz oder gewöhnlichen Aufenthalt noch eine Niederlassung in der Schweiz, ist die Leistung aber in der Schweiz zu erbringen, so kann gemäss Art. 113 IPRG auch beim schweizerischen Gericht am Erfüllungsort geklagt werden.

Sofern in der Schweiz kein anderer Gerichtstand gegeben ist, besteht für alle Zivilklagen aus dem Seeschiffahrtsgesetz gemäss Art. 14 Abs. 2 SSG ein Gerichtstand in Basel. Nach Art. 14 Abs. 3 SSG besteht schlechthin ein Gerichtstand in Basel für alle Klagen im Zusammenhang mit den Verfahren auf Beschränkung der Haftung eines Reeders oder der gerichtlichen Bestätigung einer Dispache bei Havarie-Grosse.

Klagen nach dem Athener Übereinkommen sind nach Art. 17 dieses Abkommens vorausgesetzt, dass das Gericht seinen Sitz in einem Vertragsstaat hat, an einem der darin aufgeführten Gerichte zu erheben, mithin

beim Gericht des gewöhnlichen Aufenthalts oder der Hauptniederlassung des Beklagten;
dem Gericht des in dem Beförderungsvertrag bestimmten Abgangs- oder Bestimmungsort;
bei einem Gericht desjenigen Staats, in dem sich der Wohnsitz oder der gewöhnliche Aufenthalt des Klägers befindet, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staats unterworfen ist; bzw.

bei einem Gericht desjenigen Staats, in dem der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, sofern der Beklagte eine Niederlassung in diesem Staat hat und der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterworfen ist.

Nach Eintritt des Ereignisses, das den Schaden verursacht hat, können die Parteien die Zuständigkeit des Gerichts oder eines Schiedsgerichts vereinbaren, dem der Rechtsstreit vorgelegt werden soll (Art. 17 Abs. 2 Athener Übereinkommen).

2.9 PFLICHTVERSICHERUNG UND DIREKTANSPRUCH

Es kann auf die Ausführungen in Kapitel 1.8 verwiesen werden.

3. HAFTUNG FÜR GEWÄSSERSCHÄDEN

Die von den Bestimmungen der CLNI vorbehaltenen Vorschriften hinsichtlich Gewässer- und Umweltschäden befinden sich in Art. 10 der Binnenschiffverkehrsverordnung und Art. 59a des am 21. Dezember 1995 revidierten Umweltschutzgesetzes (Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, USG, SR 814.91). Während Art. 10 BSV die allgemeinen Verkehrspflichten von Art. 3 und 6 des Gewässerschutzgesetzes (Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991, GSchG, SR 814.01) in Bezug auf den Gewässerschutz für die Schifffahrt konkretisiert, sieht Art. 59a USG für jeden Inhaber eines Betriebs oder einer Anlage, mit denen eine besondere Gefahr für die Umwelt verbunden ist, eine summenmässig nicht beschränkte Gefährdungshaftung für den Schaden aus Einwirkungen vor, die durch die Verwirklichung dieser Gefahr entstehen. Von der Haftpflicht wird befreit wer beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist. Diese Regelung löste die in Art. 36 bzw. 69 der Gewässerschutzgesetze vom 8. Oktober 1971 bzw. 24. Januar 1991 enthaltene Regelung ab und schliesst auch eine Haftung für Hilfspersonen ein.

Im Übrigen gelten im Umweltschutzrecht auch die allgemeinen Haftungsbestimmungen des Obligationenrechts, was die Belange von:

- Berechnung des Schadens (Art. 42, 45 und 46 OR);
- Bemessung des Schadenersatzes (Art. 43 und 44 OR);
- Anspruch auf eine Genugtuung (Art. 47 und 49 OR);
- Haftungskonkurrenz (Art. 50 und 51 OR);
- mangelnde Bindung des Zivilrichters an ein Straferkenntnis (Art. 53 OR); sowie die
- Ordnung der Verjährung (Art. 60 OR) betrifft.

Im internationalen Verhältnis bestimmt sich der Gerichtsstand nach Art. 129 IPRG. Für das anwendbare Recht bei grenzüberschreitender Schädigung sieht Art. 138 IPRG vor, dass Ansprüche aus schädigenden Einwirkungen, die von einem Grundstück ausgehen, nach der Wahl des

Geschädigten entweder dem Recht des Gelegenheits- oder des Immissionsrechts unterstehen. Soweit ein schweizerischer Gerichtsstand zur Verfügung steht, findet Art. 59a USG sowohl auf Auslandeissionen in inländischen Anlagen als auch auf Inlandimmissionen ausländischer Anlagen Anwendung.

4. HAFTUNG FÜR SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE MASSNAHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR ODER BESEITIGUNG EINER STÖRUNG

4.1 HAFTUNGSGRUNDLAGE

Art. 6 BSG sieht vor, dass die Kantone festgefahrene, gesunkene oder betriebsuntaugliche Schiffe oder andere Gegenstände, welche die Schifffahrt behindern oder gefährden, auf Kosten des Halters und des Eigentümers entfernen können, wenn diese es nicht innert der ihnen gesetzten Frist tun. Droht unmittelbare Gefahr oder sind der Halter oder der Eigentümer nicht erreichbar, können die Behörden unverzüglich Massnahmen treffen. Ähnliche Verpflichtungen des Schiffseigentümers sind auch der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung der ZKR, die grundsätzlich auf der ganzen schiffbaren Strecke des Rheins Anwendung findet, zu entnehmen. Es geht hier um eine Ersatzvornahme der Behörde mit Kostenersatzanspruch gegenüber dem Pflichtigen.

Da es sich hier um eine Kostenersatzpflicht im Falle einer Ersatzvornahme handelt, stellt sich die Frage von Haftungsausschlussgründen nicht. Der Regressanspruch gegen einen Dritten, der haften, weil er z.B. das Schiff zum Sinken brachte, wird dadurch nicht berührt.

Für Zwangsmassnahmen der Gewässerschutzpolizei der Kantone gilt gemäss Art. 53 GSchG, soweit das kantonale Recht keine oder keine strengeren Vorschriften enthält, Art. 41 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968, SR 172.021). In Konkretisierung des in Art. 3a GSchG statuierten Verursacherprinzips können die Kosten von Sicherungs- und Behebungsmassnahmen dem Verursacher überbunden werden (Art. 54 GSchG).

4.2 HAFTUNGSUMFANG

Da es sich um einen Kostenersatzanspruch handelt, sieht das Gesetz auch keine Beschränkung vor. Es gilt jedoch die globale Haftungsbeschränkung nach der CLNI, die in Art. 2 Abs. 1 Buchst. b und e auch Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgefahrenen oder verlassenen Schiffes oder seiner Ladung der Haftungsbeschränkung unterstellt.

Das Schiffsregistergesetz sieht in Art. 61 Abs. 2 vor, dass die Kosten der Wegschaffung eines gestrandeten, manövrierunfähigen oder gesunkenen Schiffes, das die Behörden im öffentlichen Interesse haben wegschaffen müssen, im Falle der Zwangsvollstreckung des Schiffes aus dem Verwertungserlös wie die Kosten der Verwertung vorab gedeckt werden. Dieser Kostenersatzanspruch geht dadurch den Hypotheken und Schiffsgläubigerrechten, die auf dem Schiff lasten, vor.

**Budapest Convention on the Contract
for the Carriage of Goods
by Inland Waterway
(CMNI)***

* Adopted by the Diplomatic Conference Organized Jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE, held in Budapest from 25 September to 3 October 2000.

The States Parties to this Convention,

Considering the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

Having recognized the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterway,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

Article 1 Definitions

In this Convention,

1. "Contract of carriage" means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterway;
2. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;
3. "Actual carrier" means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;
4. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;
5. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods;
6. "Transport document" means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;
7. "Goods" does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;

8. "In writing" includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.
9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.

Article 2

Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.
2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:
 - (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
 - (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.
3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

CHAPTER II

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3

Taking over, carriage and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.
2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.
3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.
4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:
 - (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or
 - (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.
5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and securing of the goods do not affect the safety of the vessel.
6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4

Actual carrier

1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.
2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him.
3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.
4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.
5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5

Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

Article 6

Obligations of the shipper

1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.
2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:

- (a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;
- (b) marks necessary for identification of the goods;
- (c) nature, characteristics and properties of the goods;
- (d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- (e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

- 3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.
- 4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

Article 7

Dangerous and polluting goods

- 1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.
- 2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.
- 3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are rendered impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.

4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.
5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

Article 8 Liability of the shipper

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:
 - (a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;
 - (b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;
 - (c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Article 9 Termination of the contract of carriage by the carrier

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.

2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:
 - (a) one third of the agreed freight; or
 - (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Article 10 Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.
2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

CHAPTER III TRANSPORT DOCUMENTS

Article 11 Nature and content

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.
2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is

not prohibited by the law of the State where the transport document was issued.

3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.
4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.
5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:
 - (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
 - (b) the consignee of the goods;
 - (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
 - (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
 - (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
 - (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
 - (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
 - (h) the agreed provisions concerning freight;
 - (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
 - (j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

Article 12

Reservations in transport documents

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:
 - (a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;
 - (b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;
 - (c) The apparent condition of the goods.
2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.
3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13

Bill of lading

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.
2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.
3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to a person entitled thereby to receive the goods has the same

effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

CHAPTER IV RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS

Article 14 Holder of the right of disposal

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.
2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,
 - (a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;
 - (b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.
3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

Article 15 Conditions for the exercise of the right of disposal

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

- (a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;

- (b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;
- (c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;
- (d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

CHAPTER V LIABILITY OF THE CARRIER

Article 16 Liability for loss

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.
2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

Article 17 Servants and agents

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.
2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article 4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.
3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.

4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

Article 18 **Special exonerations from liability**

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:
 - (a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;
 - (b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;
 - (c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
 - (d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;
 - (e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
 - (f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
 - (g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
 - (h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.
2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

Article 19

Calculation of compensation

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.
2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.
3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.
4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.
5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2 units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.
2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in

the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.
4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:
 - (a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or
 - (b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.
5. The aggregate of the amounts of compensation recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents for the same loss shall not exceed overall the limits of liability provided for in this article.

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.
2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22
Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

CHAPTER VI
CLAIMS PERIOD

Article 23
Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.
2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.
3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.
4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.
5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24
Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.
3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to damage shall interrupt the limitation.
4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.
5. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

CHAPTER VII LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM

Article 25 Nullity of contractual stipulations

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:
 - (a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;

- (b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;
- (c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

CHAPTER VIII SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 26 General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

Article 27 Other applicable provisions and nuclear damage

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.
2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28 Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Article 29
Additional national provisions

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.
2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.
3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.
4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

CHAPTER IX
DECLARATIONS CONCERNING THE SCOPE OF APPLICATION

Article 30
Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.
2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in

this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.

3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.
4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be withdrawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31 **National transport or transport free of charge**

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

- (a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;
- (b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32 **Regional provisions concerning liability**

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for

the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declaration to the depositary. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.
3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depositary. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

CHAPTER X FINAL PROVISIONS

Article 33

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. The period for signature shall start on the day when the depositary states that all authentic texts of this Convention are available.
2. States may become Parties to this Convention:
 - (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
 - (c) by accession after the deadline set for signature.
3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 34

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.
2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

Article 35

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.
2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.
3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36

Review and amendment

At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

Article 37

Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so

request, submit the proposal to all members of the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.
3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.
4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.
5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
6.
 - (a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.
 - (b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.
 - (c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.
7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.
10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

Article 38 Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.
2. The depositary shall:
 - (a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;
 - (b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;
 - (c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;
 - (d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;
 - (e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway and to

those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;

- (f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:
 - (i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;
 - (ii) of the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;
 - (iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;
 - (v) of any communication required under a provision of this Convention.

- 3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

DONE AT Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

**Budapester Übereinkommen über
den
Vertrag über die Güterbeförderung
in der Binnenschifffahrt
(CMNI)***

* angenommen von der gemeinsam von der ZKR, der Donaukommission und der UN/ECE einberufenen diplomatischen Konferenz, die vom 25. September bis zum 3. Oktober 2000 in Budapest stattgefunden hat.

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens -

in **Erwägung** der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa -

in **Erkenntnis** der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt -

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart :

KAPITEL I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet « Frachtvertrag » jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet « Frachtführer » jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet « ausführender Frachtführer » jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;
4. bedeutet « Absender » eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;
5. bedeutet « Empfänger » die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person;
6. bedeutet « Frachturkunde » eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;

7. schließt der Begriff « Güter » weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgesamt zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff « Güter » auch diese Beförderungsgesamte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;
8. schließt der Begriff "schriftlich", sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;
9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.

Artikel 2 **Anwendungsbereich**

- (1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.
- (2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,
 - a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt oder
 - b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende Strecke ist die größere.
- (3) Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

KAPITEL II RECHTE UND PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 3 Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

- (1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.
- (2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.
- (3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.
- (4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen,
 - a) wenn Umstände wie etwa niedrige Wasserstände, Schiffszusammenstöße oder andere Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags unvorhersehbar waren und die die Verladung oder Umladung der Güter zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen, und wenn der Frachtführer Weisungen des Absenders in angemessener Frist nicht erlangen kann, oder
 - b) wenn dies der Ortsübung in dem Hafen, in dem sich das Schiff befindet, entspricht.
- (5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.
- (6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4 **Ausführender Frachtführer**

- (1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Bestimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.
- (2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.
- (3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.
- (4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.
- (5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5 **Lieferfrist**

Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Artikel 6 Pflichten des Absenders

- (1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.
- (2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:
 - a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
 - b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
 - c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter;
 - d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter;
 - e) weitere für die Aufnahme in die Frachturkunde erforderliche Angaben.

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.

- (3) Der Absender hat die Güter, soweit deren Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind, und dass auch am Schiff oder an anderen Gütern keine Schäden entstehen können. Der Absender hat die Güter ferner unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung mit einer Kennzeichnung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten zu versehen.
- (4) Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Artikel 7 Gefährliche oder umweltschädliche Güter

- (1) Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Artikel 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen.

- (2) Bedarf die Beförderung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter einer Bewilligung, so hat der Absender die erforderlichen Dokumente spätestens bei Übergabe der Güter zu übergeben.
- (3) Können gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels einer behördlichen Zustimmung nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden, so trägt der Absender die Kosten des Rücktransports, wenn der Frachtführer die Güter zum Ladehafen oder einem näher liegenden Ort, wo sie gelöscht und abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert.
- (4) Besteht eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt, so ist der Frachtführer, auch wenn er vor Übernahme der Güter auf die ihnen innenwohnenden Gefahren oder Umweltrisiken hingewiesen worden ist oder wenn ihm diese auf Grund anderer Informationen bekannt waren, berechtigt, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder, sofern eine solche Maßnahme angesichts der von den Gütern ausgehenden Gefahr nicht unverhältnismäßig ist, zu vernichten.
- (5) Ist der Frachtführer berechtigt, Maßnahmen nach Absatz 3 oder 4 zu ergreifen, so hat er Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Artikel 8 Haftung des Absenders

- (1) Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass
 - a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind,
 - b) gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht gemäß anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten gekennzeichnet oder etikettiert sind,
 - c) die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind.

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.

- (2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9 Rücktrittsrecht des Frachtführers

- (1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.
- (2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:
 - a) ein Drittel der vereinbarten Fracht oder
 - b) neben etwaigen Liegegeldern eine Entschädigung in Höhe des Betrags der aufgewendeten Kosten und des entstandenen Schadens sowie, wenn die Reise bereits begonnen hat, die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise.

Artikel 10 Ablieferung der Güter

- (1) Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Artikel 6 Absatz 1 haftet der Empfänger, der nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei. Fehlt eine Frachturkunde oder ist sie nicht vorgelegt worden, so haftet der Empfänger für die mit dem Absender vereinbarte Fracht, soweit diese marktüblich ist.
- (2) Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Lösshafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. Die vorgeschriebene Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen Dritten ist ebenfalls als Ablieferung anzusehen.

KAPITEL III FRACHTURKUNDEN

Artikel 11 Art und Inhalt

- (1) Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung

vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.

- (2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.
- (3) Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.
- (4) Handelt es sich bei der Frachturkunde um ein Konnossement, so ist dieses allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.
- (5) Die Frachturkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:
 - a) den Namen, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers und des Absenders;
 - b) den Empfänger der Güter;
 - c) den Namen oder die Nummer des Schiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder den Vermerk in der Frachturkunde, dass die Güter vom Frachtführer zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind;
 - d) den Ladehafen oder Übernahmeort und den Löschhafen oder Ablieferungsort;
 - e) die übliche Bezeichnung der Art der Güter und ihrer Verpackung, und bei gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern ihre nach den anwendbaren Vorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemeine Bezeichnung;
 - f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkzeichen der an Bord verladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter ;
 - g) gegebenenfalls den Vermerk, dass die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen;

- h) die vereinbarten Bestimmungen über die Fracht;
- i) bei Frachtbriefen die Bezeichnung als Original oder Kopie; bei Konnossementen die Anzahl der Originalausfertigungen;
- j) den Ort und Tag der Ausstellung.

Das Fehlen einer oder mehrerer in diesem Absatz genannten Angaben berührt nicht die Rechtsnatur einer Frachturkunde im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 dieses Übereinkommens.

Artikel 12

Vorbehalte in den Frachturkunden

- (1) Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen
 - a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;
 - b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;
 - c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.
- (2) Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.
- (3) Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

Artikel 13

Konnossement

- (1) Die Originalausfertigungen eines Konnossementes sind Wertpapiere, die auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lauten.

- (2) Am Ablieferungsort werden die Güter nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung des Konnossementes abgeliefert; sodann kann gegen Rückgabe der übrigen Originalausfertigungen die Ablieferung der Güter nicht mehr verlangt werden.
- (3) Die Übergabe des Konnossementes an denjenigen, den das Konnossement zum Empfang der Güter legitimiert, hat, wenn die Güter vom Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.
- (4) Ist das Konnossement einem Dritten, einschließlich des Empfängers, übertragen worden, der gutgläubig im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so ist diesem gegenüber der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Absatz 3 und des Artikels 12 Absatz 2 nicht zulässig.

KAPITEL IV VERFÜGUNGSRRECHT

Artikel 14 Verfügungsberechtigter

- (1) Der Absender ist berechtigt, über die Güter zu verfügen; er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen als den in der Frachturkunde angegebenen Empfänger abliefern.
- (2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald der Empfänger nach Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Ablieferung der Güter verlangt hat und,
 - a) bei Beförderungen unter Verwendung eines Frachtbriefs, sobald die Originalausfertigung dem Empfänger übergeben worden ist,
 - b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossements, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.
- (3) Der Absender kann durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief von dessen Ausstellung an auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Empfängers verzichten.

Artikel 15 Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts

Der Absender oder in den Fällen des Artikels 14 Absätze 2 und 3 der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will,

- a) wenn es sich um ein Konnossement handelt, sämtliche Originalausfertigungen vor Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vorzuweisen;
- b) wenn es sich um eine andere Frachturkunde als ein Konnossement handelt, diese Frachturkunde vorzuweisen, in der die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen einzutragen sind;
- c) dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
- d) bei Wiederausladung der Güter vor Ankunft an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die volle vereinbarte Fracht zu bezahlen, sofern im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

KAPITEL V HAFTUNG DES FRACHTFÜHRERS

Artikel 16 Haftung für Schäden

- (1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.
- (2) Die Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladen aus dem Schiff entsteht, bestimmt sich nach dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates.

Artikel 17 Bedienstete und Beauftragte

- (1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.
- (2) Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer nach Artikel 4 durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

- (3) Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.
- (4) Ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Artikel 18

Besondere Haftungsausschlussgründe

- (1) Der Frachtführer und der ausführende Frachtführer sind von ihrer Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist :
 - a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten;
 - b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
 - c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
 - d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind;
 - e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
 - f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;
 - g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
 - h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet.

- (2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

Artikel 19

Berechnung der Entschädigung

- (1) Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen. Die Ablieferung an einen Nichtberechtigten wird wie ein Verlust behandelt.
- (2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.
- (3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.
- (4) Für Güter, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Frachtführer ohne Berücksichtigung der Dauer der Beförderung nur für den Teil des Schwundes, der den normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht), wie dieser im Frachtvertrag vereinbart oder, mangels Vereinbarung, in den am Ablieferungsort geltenden Vorschriften oder Gebräuchen des betreffenden Handels festgesetzt ist, übersteigt.
- (5) Dieser Artikel berührt nicht die Frachtansprüche des Frachtführers, wie sie im Frachtvertrag oder, mangels Vereinbarung, in den anwendbaren nationalen Vorschriften oder Gebräuchen vorgesehen sind.

Artikel 20

Haftungshöchstbetrag

- (1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachtturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachtturkunde nicht

Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.

- (2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.
- (3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.
- (4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn
 - a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
 - b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.
- (5) Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer, ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 21

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

- (1) Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen,

oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

- (2) Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Bediensteten und Beauftragten können sich ebenfalls nicht auf die in diesem Übereinkommen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Artikel 22

Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen gelten für jeden Anspruch wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, gleichviel ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

KAPITEL VI

FRISTEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN

Artikel 23

Schadensanzeige

- (1) Die vorbehaltlose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung dafür, dass der Frachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übergeben worden sind.
- (2) Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.
- (3) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich erkennbar, muss, sofern der Empfänger und der Frachtführer den Zustand der Güter nicht gemeinsam festgestellt haben, jeder Vorbehalt des Empfängers spätestens bei Ablieferung schriftlich und mit Angabe der allgemeinen Natur des Schadens erklärt werden.
- (4) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich nicht erkennbar, muss jeder Vorbehalt des Empfängers innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Kalendertagen nach der Ablieferung schriftlich erklärt werden, wobei die allgemeine Natur des Schadens anzuführen ist und der Geschädigte in diesem Fall nachzuweisen hat, dass der Schaden

entstanden ist, während sich die Güter in der Obhut des Frachtführers befanden.

- (5) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung ist kein Ersatz zu leisten, es sei denn, der Empfänger kann beweisen, dass er dem Frachtführer die Verspätung innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen nach der Ablieferung angezeigt und der Frachtführer die Anzeige erhalten hat.

Artikel 24 Verjährung

- (1) Alle Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.
- (2) Derjenige, demgegenüber ein Anspruch erhoben worden ist, kann jederzeit während der Frist diese durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen erneut verlängert werden.
- (3) Auf die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung findet das Recht des Staates Anwendung, das auf den Frachtvertrag anzuwenden ist. Die Anmeldung des Anspruchs in einem Verteilungsverfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung für alle aus einem Schadensereignis entstandenen Ansprüche unterbricht die Verjährung.
- (4) Ein Rückgriffsanspruch einer nach diesem Übereinkommen haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit dem Tag erhoben wird, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist, oder wenn die Klage innerhalb einer längeren, vom Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, bestimmten Frist erhoben wird.
- (5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

KAPITEL VII SCHRANKEN DER VERTRAGSFREIHEIT

Artikel 25 Nichtige Abreden

- (1) Jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Artikeln 23 und 24 zu verkürzen, ist nichtig. Jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten, ist ebenfalls nichtig.

- (2) Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die
 - a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;

 - b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;

 - c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

KAPITEL VIII ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 26 Große Haverei

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Haverei.

Artikel 27 Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

- (1) Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers, wie sie in internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen niedergelegt sind.
- (2) Der Frachtführer ist von der Haftung nach diesem Übereinkommen für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, befreit, wenn nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine andere befugte Person für den Schaden haftet.

Artikel 28 Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaats wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Artikel 29 Ergänzendes nationales Recht

- (1) Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben.

- (2) Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.
- (3) Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Befindet sich keine Niederlassung des Frachtführers an Land und hat der Frachtführer den Frachtvertrag an Bord seines Schiffes abgeschlossen, so wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem das Schiff registriert ist oder dessen Flagge es führt, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder der Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.
- (4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

KAPITEL IX ERKLÄRUNGEN ZUM ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 30 Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

- (1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung, oder dem Beitritt erklären, dass er dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen anwendet, die über bestimmte Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets führen, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Erklärung darf jedoch nicht alle wichtigen Wasserstraßen dieses Staates benennen.
- (2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf in der Erklärung nach Absatz 1 nicht genannten Wasserstraßen als auch auf in dieser Erklärung genannten Wasserstraßen zum Gegenstand, so findet dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag Anwendung, es sei denn, die auf diesen letztgenannten Wasserstraßen zurückzulegende Strecke ist die größere.
- (3) Wird eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben, kann jeder andere Vertragsstaat erklären, dass auch er die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die in jener Erklärung genannten Verträge nicht anwendet. Die Erklärung nach diesem Absatz wird mit dem Inkrafttreten

des Übereinkommens für den Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der eine Erklärung nach diesem Absatz abgegeben hat, wirksam.

- (4) Die Erklärungen nach den Absätzen 1 und 3 können jederzeit ganz oder teilweise durch Notifikation an den Depositär mit Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie ihre Wirkung verlieren, zurückgezogen werden. Die Rücknahme dieser Erklärungen hat keine Auswirkung auf bereits abgeschlossene Verträge.

Artikel 31 Nationale oder unentgeltliche Beförderungen

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass er dieses Übereinkommen

- a) auch auf Frachtverträge anwendet, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort innerhalb seines Hoheitsgebiets liegen;
- b) in Abweichung von Artikel 1 Nummer 1 auch auf unentgeltliche Beförderungen anwendet.

Artikel 32 Regionale Haftungsvorschriften

- (1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhäfen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die einen in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für Schäden haftet, die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich die Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- (2) Die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 tritt zwischen zwei Vertragsstaaten mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den zweiten Staat, der

dieselbe Erklärung abgegeben hat, in Kraft. Hat ein Staat die Erklärung abgegeben, nachdem für ihn das Übereinkommen in Kraft getreten ist, so tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem die Erklärung dem Depositar notifiziert wurde. Die Haftungsvorschrift findet nur auf Frachtverträge Anwendung, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.

- (3) Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch eine Notifikation an den Depositar zurückgenommen werden. Im Falle der Rücknahme tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des der Notifikation folgenden Monats oder an einem späteren, in der Notifikation genannten Zeitpunkt außer Kraft. Auf Frachtverträge, die vor dem Außerkrafttreten der Haftungsvorschrift geschlossen wurden, wirkt sich die Rücknahme nicht aus.

KAPITEL X SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 33

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

- (1) Dieses Übereinkommen liegt für ein Jahr am Sitz des Depositars für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Die Zeichnungsfrist beginnt an dem Tag, an dem der Depositar feststellt, dass alle authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.
- (2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,
 - a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,
 - b) indem er es vorbehaltlich der späteren Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt,
 - c) indem er ihm nach Ablauf der Zeichnungsfrist beitrifft.
- (3) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

Artikel 34 Inkrafttreten

- (1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem fünf Staaten dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt haben.

- (2) Für einen Staat, der dieses Übereinkommen nach Inkrafttreten ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositär hinterlegt hat, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach der Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder nach der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde folgt.

Artikel 35 Kündigung

- (1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt gekündigt werden, zu dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.
- (2) Die Kündigungsurkunde wird beim Depositär hinterlegt.
- (3) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder auf einen längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitt folgt.

Artikel 36 Revision und Änderung

Der Depositär hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

Artikel 37 Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

- (1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositär, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.
- (2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.

- (3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.
- (4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.
- (5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.
- (6)
 - a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.
 - b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
 - c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.
- (7) Der Depositär notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositär mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.
- (8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.
- (9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

- (10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 38 **Depositär**

- (1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.
- (2) Der Depositär
- a) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;
 - b) unterrichtet alle in Buchstabe a) genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a) übersandten Text;
 - c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;
 - d) teilt allen in Buchstabe a) genannten Staaten den nach Buchstabe c) festgestellten Tag mit;
 - e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
 - f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;

- ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
 - iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;
 - iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;
 - v) von jeder Mitteilung auf Grund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.
- (3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

GESCHEHEN zu Budapest am 22. Juni 2001 in einer Urschrift, deren deutscher, englischer, französischer, niederländischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

ZU URKUND DESSEN haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.

**Convention de Budapest relative au
contrat de transport
de marchandises en navigation
intérieure
(CMNI)***

* adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

Les Etats Contractants à la présente Convention,

Considérant les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe du 1er août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe,

Conscients de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit:

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 Définitions

Au sens de la présente Convention,

1. «contrat de transport» désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;
2. «transporteur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;
3. «transporteur substitué» désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;
4. «expéditeur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;
5. «destinataire» désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;
6. «document de transport» désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;
7. «marchandises» ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies

dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme «marchandises» s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;

8. l'expression «par écrit», à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;
9. la loi d'un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit Etat à l'exclusion des règles du droit international privé.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si
 - a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
 - b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.
3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

CHAPITRE II DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

Article 3 Prise en charge, transport et livraison des marchandises

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:
 - a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
 - b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.
5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 4

Transporteur substitué

1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.
2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.
3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.
4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.
5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Article 5

Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Article 6

Obligations de l'expéditeur

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:
 - a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;
 - b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;
 - c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;
 - d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;
 - e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.
4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Article 7

Marchandises dangereuses ou polluantes

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.
2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.
4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.
5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 8 **Responsabilité de l'expéditeur**

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que
 - a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;
 - b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;
 - c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 9

Résiliation du contrat de transport par le transporteur

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.
2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:
 - a) un tiers du fret convenu, ou
 - b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 10

Livraison des marchandises

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.
2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

CHAPITRE III

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 11

Nature et contenu

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi

avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.
3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.
4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.
5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:
 - a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
 - b) le destinataire des marchandises;
 - c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;
 - d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;
 - e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;
 - f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;

- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;
- h) les dispositions convenues relatives au fret;
- i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissance, le nombre d'exemplaires originaux;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Article 12

Inscription de réserves sur les documents de transport

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport
 - a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;
 - b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;
 - c) concernant l'état apparent des marchandises.
2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.
3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Article 13

Connaissancement

1. Les exemplaires originaux d'un connaissancement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.
2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissancement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.
3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissancement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.
4. Lorsque le connaissancement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissancement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

CHAPITRE IV

DROIT DE DISPOSER DES MARCHANDISES

Article 14

Titulaire du droit de disposer

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises ; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.
2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,
 - a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;
 - b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissancement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.
3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Article 15

Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

- a) s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;
- b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;
- c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;
- d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

CHAPITRE V

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 16

Responsabilité pour préjudice

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.
2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport.

Article 17

Préposés et mandataires

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.
4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

Article 18

Exonérations particulières de responsabilité

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:
 - a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;
 - b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
 - c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;
 - d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;
 - e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;
 - f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;
 - g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;

- h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.
2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

Article 19

Calcul de l'indemnité

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.
2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.
3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.
5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Article 20

Limites maximales de responsabilité

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre

unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.
4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:
 - a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou
 - b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.
5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente

Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

Article 22

Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

CHAPITRE VI DÉLAIS DE RÉCLAMATION

Article 23

Avis de dommage

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.
2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.
3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.
4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Article 24 Prescription

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.
2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.
3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en oeuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.
4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.
5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

CHAPITRE VII LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

Article 25 Clauses frappées de nullité

1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux

articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:
 - a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
 - b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;
 - c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

CHAPITRE VIII DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES

Article 26 Avaries communes

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

Article 27 Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

1. La présente Convention n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.
2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si

l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 28

Unité de compte

L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 29

Dispositions nationales supplémentaires

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.
2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.
3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1.

CHAPITRE IX DECLARATIONS RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION

Article 30 Transports sur certaines voies navigables

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat.
2. Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.
3. Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, tout autre Etat contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 1, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.
4. Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au dépositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

Article 31 Transports nationaux ou gratuits

Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits.

Article 32

Réglementations régionales relatives à la responsabilité

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un Etat ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur entre deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.
3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

CHAPITRE X DISPOSITIONS FINALES

Article 33

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les Etats au siège du depositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le depositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.
2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention,
 - a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
 - b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant;
 - c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du depositaire.

Article 34

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq Etats auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du depositaire.
2. Pour l'Etat qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du depositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 35 **Dénonciation**

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.
2. La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.

Article 36 **Révision et amendement**

A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

Article 37 **Révision des montants des limites et de l'unité de compte**

1. Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des Etats Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les Etats contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.
2. La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.
3. Tous les Etats contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1 ou non.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote.

5. Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.
6.
 - a) La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.
 - b) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.
 - c) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.
7. Le dépositaire notifie à tous les Etats contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4. L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement ; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.
8. Un amendement réputé accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un Etat qui devient Etat contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet Etat si celle-ci intervient ultérieurement.

Article 38 **Dépositaire**

1. La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.
2. Le dépositaire
 - a) communiquera à tous les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification;
 - b) informera tous les Etats visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a);
 - c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques;
 - d) communiquera à tous les Etats visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);
 - e) remettra à tous les Etats ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention;
 - f) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré;
 - i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur;
 - v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.

3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT A Budapest le vingt-deux juin 2001 en un exemplaire original dont chacun des textes en allemand, anglais, français, néerlandais et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)*

* Aangenomen door de gezamenlijk door de CCR, de Donaucommissie en de ECE/VN georganiseerde Diplomatieke Conferentie, die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden.

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,

Overwegende de aanbevelingen in de slotakte van de Conferentie inzake veiligheid en samenwerking in Europa van 1 augustus 1975 voor de harmonisering van rechtsvoorschriften ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeer door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie, in samenwerking met de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties,

Erkennende de noodzaak en doelmatigheid uniforme voorschriften vast te stellen inzake overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren,

Hebben besloten met dit doel een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder “vervoerovereenkomst”, elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;
2. wordt verstaan onder “vervoerder”, een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;
3. wordt verstaan onder “ondervoerder”, een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;
4. wordt verstaan onder “afzender”, een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;
5. wordt verstaan onder “geadresseerde”, de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;
6. wordt verstaan onder “vervoersdocument”, een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7. wordt onder “goederen” niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;
8. wordt verstaan onder “schriftelijk”, tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;
9. dient onder het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.
2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:
 - a. in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld, dan wel
 - b. de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.
3. Dit Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

HOOFDSTUK II RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN

Artikel 3 Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.
2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.
3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.
4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,
 - a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of
 - b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.
5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.
6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Artikel 4

Ondervervoerder

1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van dit Verdrag. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.
2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.
3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.
4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.
5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Artikel 5

Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Artikel 6

Verplichtingen van de afzender

1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.
2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:
 - a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;
 - b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;
 - c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;
 - d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;
 - e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.
4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Artikel 7

Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.
2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.
3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.
4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.
5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

Artikel 8

Aansprakelijkheid van de afzender

1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:
 - a. de in artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;
 - b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

- c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervoerder.

2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Artikel 9

Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.
2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:
 - a. een derde van de overeengekomen vracht; of
 - b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Artikel 10

Aflevering van de goederen

1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6, eerste lid, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomst met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

HOOFDSTUK III VERVOERSDOCUMENTEN

Artikel 11 Aard en inhoud

1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop dit Verdrag van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.
2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.
3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.
4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.
5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:
 - a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

- b. de geadresseerde van de goederen;
- c. de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;
- d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;
- e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;
- f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;
- g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;
- h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;
- i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;
- j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 1, zesde lid, van dit Verdrag niet aan.

Artikel 12

Voorbehouden in de vervoersdocumenten

1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:
 - a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaft gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder

uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;

- b. betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;
 - c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.
2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.
 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Artikel 13 **Cognossement**

1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.
2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.
3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.
4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 11, derde lid, en artikel 12, tweede lid, niet tegen hem worden ingeroepen.

HOOFDSTUK IV HET RECHT OM OVER DE GOEDEREN TE BESCHIKKEN

Artikel 14 Beschikkingsgerechtigde

1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.
2. Het beschikkingrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,
 - a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;
 - b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.
3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingrecht.

Artikel 15 Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 14, tweede en derde lid, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingrecht wenst uit te oefenen,

- a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;
- b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;
- c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade te vergoeden;

- d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

HOOFDSTUK V AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

Artikel 16 Aansprakelijkheid voor schade

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voorzover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.
2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

Artikel 17

Ondergeschikten en lasthebbers

1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.
2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.
3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervoerder zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.
4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

Artikel 18

Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

1. De vervoerder en de ondervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:
 - a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;
 - b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;
 - c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimten, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;
 - d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;
 - e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;
 - f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;
 - g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;
 - h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.
2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Artikel 19

Berekening van de schadevergoeding

1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.
2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.
3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.
4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.
5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Artikel 20

Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd artikel 21 en het vierde lid van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666.67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666.67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.
3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.
4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:
 - a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of
 - b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.
5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

Artikel 21

Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

1. De vervoerder of de ondervoerder kan geen aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
2. De voor de vervoerder of ondervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van

aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Artikel 22

Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in dit Verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

HOOFDSTUK VI

TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN VORDERINGEN

Artikel 23

Mededeling van schade

1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.
2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.
3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.
4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.
5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Artikel 24

Verjaring

1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit Verdrag van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.
2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.
3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.
4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge dit Verdrag aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.
5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

HOOFDSTUK VII

BEPERKING VAN DE CONTRACTUELE VRIJHEID

Artikel 25

Nietige bedingen

1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 20, vierde lid, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van dit Verdrag van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 23 en 24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.
2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 21, zijn contractuele bedingen toegestaan

waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:

- a. door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;
- b. door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;
- c. door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

HOOFDSTUK VIII AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 26 Avarij-grosse

Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij-grosse.

Artikel 27 Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

1. Dit Verdrag laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.
2. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 28

Rekeneenheid

De in artikel 20 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 20 genoemde bedragen worden geconverteerd in de nationale munteenheid van een Staat op basis van de waarde van die munteenheid op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de nationale munteenheid van een Verdragsluitende Staat, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Artikel 29

Aanvullend nationaal recht

1. Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.
2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.
3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.
4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 10, eerste lid, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.

HOOFDSTUK IX VERKLARINGEN TEN AANZIEN VAN HET TOEPASSINGSGBIED

Artikel 30 Vervoer over bepaalde waterwegen

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij dit Verdrag niet toepast op overeenkomsten inzake vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. In een dergelijke verklaring mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van deze Staat worden genoemd.
2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op vervoer van goederen zonder overslag zowel over waterwegen die niet worden genoemd in de verklaring als bedoeld in het eerste lid, als over waterwegen die wel worden genoemd in deze verklaring, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing, tenzij de op de laatstbedoelde waterwegen af te leggen afstand de langste is.
3. Indien een verklaring overeenkomstig het eerste lid wordt afgelegd, kan elke andere Verdragsluitende Staat verklaren dat ook hij de bepalingen van dit Verdrag niet toepast op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. De verklaring overeenkomstig dit lid wordt van kracht met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die de verklaring overeenkomstig het eerste lid heeft afgelegd, echter op zijn vroegst met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die een verklaring overeenkomstig dit lid heeft afgelegd.
4. De verklaringen bedoeld in het eerste en derde lid kunnen op elk tijdstip geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken door middel van een kennisgeving hiertoe aan de depositaris, onder vermelding van de datum waarop de verklaringen ophouden van kracht te zijn. De intrekking van deze verklaringen heeft geen gevolgen voor reeds gesloten overeenkomsten.

Artikel 31 Nationaal vervoer of vervoer om niet

Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast:

- a. op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen;
- b. in afwijking van artikel 1, eerste lid, op vervoer om niet.

Artikel 32

Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die ofwel beide zijn gelegen op zijn grondgebied of waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de andere op het grondgebied van een Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd, de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
2. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid treedt tussen twee Verdragsluitende Staten in werking op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Verdrag in de tweede Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Indien een Staat deze verklaring heeft afgelegd nadat het Verdrag voor hem in werking is getreden, treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden vanaf het tijdstip waarop de depositaris in kennis werd gesteld van de verklaring. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid is alleen van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten na de inwerkingtreding hiervan.
3. Een overeenkomstig het eerste lid afgelegde verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. In geval van intrekking treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid, buiten werking op de eerste dag van de maand die volgt op de kennisgeving of op een later tijdstip genoemd in de kennisgeving. De intrekking is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten voordat de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid buiten werking treedt.

HOOFDSTUK X SLOTBEPALINGEN

Artikel 33

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding

1. Dit Verdrag staat gedurende een jaar op de zetel van de depositaris voor alle Staten open ter ondertekening. De termijn voor ondertekening begint op de dag waarop de depositaris vaststelt dat alle authentieke teksten van het Verdrag aanwezig zijn.
2. Elke Staat kan Partij worden bij dit Verdrag:
 - a. door het te ondertekenen zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
 - b. door het te ondertekenen onder voorbehoud van latere bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, en door het vervolgens te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren;
 - c. door na afloop van de termijn voor ondertekening tot het Verdrag toe te treden.
3. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de depositaris.

Artikel 34

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben nedergelegd.
2. Voor een Staat die dit Verdrag na inwerkingtreding zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring heeft ondertekend of zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris heeft nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden na ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Artikel 35

Opzegging

1. Dit Verdrag kan door een Staat die Partij is worden opgezegd na een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.
2. De betekening van de opzegging geschiedt door middel van nederlegging van een akte bij de depositaris.
3. De opzegging wordt van kracht de eerste dag van de maand volgend op een termijn van een jaar, te rekenen vanaf de datum van nederlegging van de akte of na een hierin vermelde langere termijn.

Artikel 36

Herziening en wijzigingen

Op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten, roept de depositaris een conferentie van de Verdragsluitende Staten bijeen met het doel dit Verdrag te herzien of te wijzigen.

Artikel 37

Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 36, doet de depositaris, wanneer een voorstel tot wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen of tot vervanging van de in artikel 28 vastgestelde eenheid door een andere eenheid wordt ingediend, op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag het voorstel toekomen aan alle leden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie alsmede alle Verdragsluitende Staten en roept de depositaris een conferentie bijeen die uitsluitend tot doel heeft de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen te wijzigen of de in artikel 28 genoemde rekeneenheid te vervangen door een andere rekeneenheid.
2. De conferentie wordt op haar vroegst zes maanden na de dag van indiening van het voorstel bijeengeroepen.
3. Alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag zijn bevoegd aan de conferentie deel te nemen, ongeacht of zij lid zijn van de in het eerste lid genoemde organisaties.
4. Besluiten tot wijziging worden genomen met tweederde meerderheid van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag die bij de conferentie aanwezig

zijn en deelnemen aan de stemming, mits ten minste de helft van de Verdragsluitende Staten bij de stemming aanwezig zijn.

5. Bij de beraadslaging over de wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen houdt de conferentie rekening met de uit schadegevallen afkomstige ervaringen en in het bijzonder met de omvang van de daaruit ontstane schade, waardeveranderingen van valuta alsmede de gevolgen van de voorziene wijziging voor de kosten van verzekering.
6.
 - a. Een wijziging van de bedragen op grond van dit artikel kan op zijn vroegst vijf jaar na de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld en op zijn vroegst vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van een eerdere wijziging op grond van dit artikel in behandeling worden genomen.
 - b. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen plus 6 procent per jaar, berekend volgens het principe van rente op rente vanaf de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld.
 - c. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met het drievoudige van de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.
7. De depositaris stelt alle Verdragsluitende Staten in kennis van elke wijziging waartoe overeenkomstig het vierde lid besloten is. De wijziging geldt na afloop van een termijn van achttien maanden na de datum van de kennisgeving als zijnde aangenomen, tenzij binnen deze termijn ten minste een vierde van de Staten die ten tijde van de beslissing inzake de wijziging Verdragsluitende Staten waren, de depositaris hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aannemen; in dit geval is de wijziging afgewezen en wordt zij niet van kracht.
8. Een wijziging die overeenkomstig het zevende lid als zijnde aangenomen geldt, treedt achttien maanden na de aanneming ervan in werking.
9. Alle Verdragsluitende Staten worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Verdrag overeenkomstig artikel 35 uiterlijk zes maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging opzeggen. De opzegging wordt van kracht met de inwerkingtreding van de wijziging.
10. Indien tot een wijziging is besloten en de termijn van achttien maanden voor de aanneming ervan niet is verstreken, wordt een Staat die tijdens deze termijn een Verdragsluitende Staat wordt, door de wijziging gebonden, indien deze in werking treedt. Een Staat die na deze termijn Verdragsluitende Staat wordt, wordt door een overeenkomstig het zevende lid aanvaarde wijziging gebonden. In de in dit lid genoemde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden, zodra deze wijziging in werking

treedt of zodra dit Verdrag voor deze Staat in werking treedt, indien dit later is.

Artikel 38 Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de regering van de Republiek Hongarije.
2. De depositaris:
 - a. doet alle Staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, dit Verdrag toekomen in de officiële taalversie die op de Conferentie nog niet voorhanden was, ter controle van deze versie;
 - b. brengt alle onder letter a genoemde Staten op de hoogte van ingediende voorstellen tot wijziging van de overeenkomstig letter a toegezonden tekst;
 - c. stelt de dag vast waarop alle taalversies van dit Verdrag onderling moeten zijn afgestemd en dienen te worden beschouwd als zijnde authentiek;
 - d. deelt alle onder letter a genoemde Staten de overeenkomstig letter c vastgestelde dag mee;
 - e. doet alle Staten die een uitnodiging hebben ontvangen voor deelname aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, en die welke dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden gewaarmerkte afschriften toekomen van dit Verdrag;
 - f. brengt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden op de hoogte van:
 - i. elke nieuwe ondertekening, elke kennisgeving en elke daarbij afgelegde verklaring onder vermelding van de datum van de ondertekening, kennisgeving of verklaring;
 - ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
 - iii. elke opzegging van dit Verdrag onder vermelding van de datum waarop deze van kracht wordt;

- iv. elke wijziging waartoe overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van dit Verdrag is besloten, onder vermelding van de datum van inwerkingtreding;
 - v. elke mededeling op grond van een bepaling van dit Verdrag.
3. Na de inwerkingtreding van dit Verdrag doet de depositaris het Secretariaat van de Verenigde Naties een gewaarmerkt afschrift van dit Verdrag toekomen ter registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

GEDAAN te Boedapest, de 22ste juni 2001 in een enkel exemplaar, zijnde de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Russische teksten gelijkelijk authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe door hun regeringen naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

CONVENTION DE STRASBOURG
SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE
CLNI

STRASSBURGER ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT
CLNI

VERDRAG VAN STRAATSBURG
INZAKE DE BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID IN DE BINNENVAART
CLNI

<p>Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)</p>	<p>Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)</p>	<p>Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)</p>
<p>LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE, LE ROYAUME DE BELGIQUE, LA REPUBLIQUE FRANCAISE, LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, LE ROYAUME DES PAYS-BAS, LA CONFEDERATION SUISSE,</p>	<p>DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND, DAS KÖNIGREICH BELGIEN, DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK, DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG, DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE, DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT,</p>	<p>DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND, HET KONINKRIJK BELGIE, DE FRANSE REPUBLIEK, HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG, HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, DE ZWITSERSE BONDSSTAAT,</p>
<p>RECONNAISSANT l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure en particulier sur le Rhin et la Moselle, ONT DECIDE de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :</p>	<p>IN ERKENNTNIS der Zweckmässigkeit einer Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt, insbesondere auf Rhein und Mosel, HABEN BESCHLOSSEN, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schliessen, und haben demgemäss folgendes vereinbart:</p>	<p>ERKENNENDE het nut van een harmonisering van het recht inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, in het bijzonder op de Rijn en de Moezel, HEBBEN BESLOTEN te dien einde een Verdrag ter zake te sluiten en zijn derhalve het volgende overeengekomen:</p>

CHAPITRE I

Le droit à limitation

Article 1

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression

- a) "propriétaire de bateau" désigne le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau ;
- b) "bateau" désigne un bateau de navigation intérieure et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue ;
- c) "assistant" désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 (paragraphe 1 lettres d), e) et f).

3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

4. Dans la présente Convention, l'expression "responsabilité du propriétaire de bateau" comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'empêche pas la reconnaissance de cette responsabilité.

KAPITEL I

Recht auf Haftungsbeschränkung

Artikel 1

Zur Beschränkung der Haftung berechnigte Personen

(1) Schiffseigentümer und Berger oder Retter im Sinn 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, Mieter, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Schiffes ;
- b) "Schiff" bezeichnet ein Binnenschiff und umfasst auch Tragflößenboote, Fähren und Kleinfahrzeuge, nicht jedoch Lufricksentfahrzeuge. 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.

(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.

HOOFDSTUK I

Het recht op beperking

Artikel 1

Personen die gerechtigd zijn, hun aansprakelijkheid te beperken

1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.

2. De uitdrukking

- a) "scheepseigenaar" betekent de eigenaar, huurder, bewrachter en de beheerder van een schip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een schip is gelegd,
- b) "schip" betekent een binnenschip en omvat mede draagvliegbaloten, veerponten en kleine vaartuigen, maar niet luchtkussenvoertuigen. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;
- c) "hulpverlener" betekent iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden.

3. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, nalatigheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.

4. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

5. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig dit Verdrag beperking geldt, kan op de beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

6. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :
 - a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;
 - b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;
 - c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;
 - d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ;
 - e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau ;
 - f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1 lettres d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 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, Brücken und Navigationsschiffen), 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 2

Vorderingen vatbaar voor beperking

1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:
 - a) vorderingen met betrekking tot dood of leidel danwel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede alle andere daartuit voortvloeiende schade;
 - b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertrag bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;
 - c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden;
 - d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij ingegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;
 - e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;
 - f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.
2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verval of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d), e) en f), zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

Artikel 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avant commun ;
- aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires ;
- aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

Artikel 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Artikel 5

Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Artikel 3

Von der Beschränkung ausgenommene Ansprüche

Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden auf:

- Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur grossen Haverei;
- Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung bei nuklearen Schäden regeln oder verbieten;
- Ansprüche gegen den Eigentümer eines Reaktorschiffs wegen nuklearer Schäden;
- 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 in Artikel 6 vorgesehenen übersteigt.

Artikel 4

Die Beschränkung ausschliessendes Verhalten

Ein Haltpflichtiger 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.

Artikel 3

Vorderingen uitgezonderd van beperking

De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:

- vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in avari-grosse;
- vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
- vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip terzake van kernschade;
- vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverklingenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6

Artikel 4

Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied heijz met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 5

Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon, die krachtens de bepalingen van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

CHAPITRE II

Limites de responsabilité

Article 6

Limites générales

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :

a)   l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

(i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé,  t t accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;

KAPITEL II

Haltungsh chstbetr ge

Artikel 6

Allgemeine Höchstbeträge

(1) Die Haftungshöchstbeträge für andere als die in Artikel 7 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, 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;

(ii) für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes, vermehrt bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;

(iii) für ein Schub- oder Schleppboot 700 Rechnungseinheiten je KW Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen;

(iv) für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens starr mit Schublechtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der nach Ziffer iii errechnete Haftungsbetrag um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schublechter ; diese Erhöhung tritt insoweit nicht ein, als nachgewiesen wird, dass das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schublechter Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste ebracht hat;

HOOFDSTUK II

Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 6

Algemene grenzen

(1) De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:

(i) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 200 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

(ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

(iii) voor een duw- of sleepboot, 700 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;

(iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt het overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;

- (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a tourné à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;
- (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement ;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a) ;
- c) Lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b) ;
- d) dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.
2. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 lettre c), un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1 lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.
3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

- (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 Haftungsbeitrag um 100 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 Sinn des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2 ihr Wert im Zeitpunkt des Ereignisses;
- b) für alle übrigen Ansprüche die Hälfte der unter Buchstabe a genannten Beträge;
- c) Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Buchstabe b errechnete Beitrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Buchstabe a zur Verfügung, wobei diese Restansprüche den gleichen Rang wie die unter Buchstabe b genannten Ansprüche haben;
- d) in allen Fällen dürfen die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung 200 000 Rechnungseinheiten und für alle übrigen Ansprüche 100 000 Rechnungseinheiten nicht überschreiten.
- (2) Unbeschadet der Rechte nach Absatz 1 Buchstabe c in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung kann eine Vertragspartei in ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften jedoch bestimmen, dass Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstrassen, Schleusen, 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 ein Bergungs- oder Hilfeleistungsdienst erbringt, gelten die in Absatz 1 Buchstabe d genannten Haftungshöchstbeträge.

- (v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt het overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsbedrag vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;
- (vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;
- b) met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de onder letter a) genoemde bedragen;
- c) wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig letter b) beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in letter a) genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in letter b) genoemde vorderingen;
- d) in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 200 000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 100 000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.
2. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het eerste lid, letter c), kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, de bij die wet bepaalde voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b) bedoelde vorderingen.
3. De in het eerste lid, letter d) genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of voor een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

Article 7

Limites applicables aux créances des passagers

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et néés d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720 000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants :

- a) 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers ;
- b) 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers ;
- c) 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.

2. Aux fins du présent article, "créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau" signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne :

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 7

Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden

(1) Bei aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüchen wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes hattef der Schiffseigentümer bis zu einem Beitrag von 60 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf ; ist die Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, nicht vorgeschrieben, so bestimmt sich die Haftungbeschränkung nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des Ereignisses tatsächlich befördert hat.

Diese Höchstbeträge dürfen 720 000 Rechnungseinheiten nicht unterschreiten und folgende Beträge nicht überschreiten:

- a) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 100 Personen 3 Millionen Rechnungseinheiten;
- b) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 180 Personen 6 Millionen Rechnungseinheiten;
- c) für Schiffe mit einer zulässigen Fahrgastzahl von über 180 Personen 12 Millionen Rechnungseinheiten.

(2) "Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung von Reisenden eines Schiffes" im Sinn 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 7

Grenzen voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, belooft de aansprakelijkheids-grens van de scheepseigenaar een bedrag van 60 000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat; is het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgeschreven, dan wordt de beperking bepaald door het aantal passagiers dat het schip op het moment van de gebeurtenis daadwerkelijk heeft vervoerd.

Deze grenzen kunnen niet lager zijn dan 720 000 rekeneenheden en kunnen niet hoger zijn dan de volgende bedragen:

- a) 3 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 100 passagiers;
- b) 6 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van niet meer dan 180 passagiers;
- c) 12 miljoen rekeneenheden voor schepen met een toegestane capaciteit van meer dan 180 passagiers.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

- a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of
- b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

Article 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée ; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.

2. La valeur, en Droit de Tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

3. Les Etats Parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 et 7 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droit de Tirage spécial de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droit de Tirage spécial aux articles 6 et 7, les montants devront être adaptés à la valeur réelle. Les Etats Parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.

Article 9

Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a) et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou

Artikel 8

Rechnungseinheit

(1) Die in den Artikeln 6 und 7 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in den Artikeln 6 und 7 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 ausgedruckte Wert der Landeswährung einer Vertragspartei wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt.

(3) Die Vertragsparteien können auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berechnungsmethode den Gegenwert der in den Artikeln 6 und 7 genannten Beträge in ihrer Landeswährung in gerundeten Beträgen festsetzen. Weichen die in der Landeswährung festgesetzten Beträge infolge einer Änderung des in Sonderziehungsrechten ausgedruckten Wertes der Landeswährung um mehr als 10 v.H. von dem in den Artikeln 6 und 7 in Sonderziehungsrechten ausgedruckten tatsächlichen Wert ab, so sind die Beträge dem tatsächlichen Wert anzupassen. Die Vertragsparteien teilen dem Verwahrer die in der Landeswährung ausgedruckten Beträge sowie jede Anpassung dieser Beträge mit.

Artikel 9

Mehrere Ansprüche

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gelten die nach Artikel 6 bestimmten 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

Artikel 8

Rekeneenheid

1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen; de omrekening geschiedt volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.

2. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekingsrechten, van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, wordt berekend overeenkomstig de waarderingmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

3. De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grondslag van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in artikelen 6 en 7 genoemde bedragen in hun nationale munteenheid vaststellen in afgeronde bedragen. Wanneer, als gevolg van een verandering van de in de bijzondere trekingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid, de in die munteenheid uitgedrukte bedragen meer dan 10 ten honderd afwijken van de in de artikelen 6 en 7 in bijzondere trekingsrechten uitgedrukte werkelijke waarde, moeten de bedragen aan de werkelijke waarde worden aangepast. De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag, delen aan de deponitaris de in hun nationale munteenheid uitgedrukte bedragen mede, alsmede iedere wijziging van die bedragen.

Artikel 9

Samenloop van vorderingen

1. Onverminderd het tweede lid, zijn de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortvloeien uit eenzelfde gebeurtenis:

a) tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a), en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

- b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
- c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2.a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité de chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.

- b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

3. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

- b) gegen den Eigentümer eines Schiffes, der von diesem aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt, und gegen dieses Schiff aus arbeitende Berger oder Retter sowie gegen jeden, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden Eigentümer, Berger oder Retter hatten, 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 hatten.

(2) a) Erhöht sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Haftungsbeitrag für ein Schubboot, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens statt mit Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, für die aus dem Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, so vermindert sich für jeden Schubleichter der Haftungsbeitrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters.

- b) Erhöht sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v der Haftungsbeitrag für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt der Verursachung des Schadens andere mit diesem Schiff fest gekoppelte Schiffe fortbewegt, für die aus dem Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung der fest gekoppelten Schiffe, so vermindert sich für jedes fest gekoppelte Schiff der Haftungsbeitrag für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit oder je Kubikmeter Wasserverdrängung des fest gekoppelten Schiffes.

(3) Die nach Artikel 7 bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten 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 7 genannten Schiffes sowie gegen jeden ergeben, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden sie hatten.

- b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de hulpverlener of hulpverleners, die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
- c) tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

2.a) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), het aansprakelijkheidsbedrag voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenhelft was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 100 rekeneenheden per ton laadvormogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor iedere duwbak verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvormogen van de duwbak.

- b) Wordt volgens artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), het aansprakelijkheidsbedrag voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 100 rekeneenheden per ton laadvormogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen, die voortkomen uit datzelfde voorval, het aansprakelijkheidsbedrag voor ieder gekoppeld schip verminderd met 100 rekeneenheden per ton laadvormogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

3. De volgens artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheids-grenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen, die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de persoon of personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a), met betrekking tot het in artikel 7 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Article 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure en vue de l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

Artikel 10

Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds

(1) Eine Beschränkung der Haftung kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Haftungsfonds im Sinn des Artikels 11 nicht errichtet worden ist. Eine Vertragspartei kann jedoch in ihrem 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 12 entsprechend anzuwenden.

(3) Das Verfahren für die Anwendung dieses Artikels richtet sich nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Klage erhoben wird.

Artikel 10

Bepijking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingfonds

1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingfonds, zoals bedoeld in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn Gerichten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingfonds is gevormd overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag of wordt gevormd wanneer het recht op beperking wordt ingeroepen.

2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingfonds, zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.

3. Vragen van procesrecht met het oog op de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtsvordering wordt ingesteld.

CHAPITRE III

Le fonds de limitation

Article 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Le fonds doit être constitué à concurrence du montant tel que calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont la personne qui constitue le fonds peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignation la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3.

KAPITEL III

Haftungsfonds

Artikel 11

Erichtung des Fonds

(1) Derjenige, der haftbar gemacht wird, kann bei dem zuständigen Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet 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 einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet werden kann, einen Fonds errichten. Der Fonds ist in Höhe derjenigen, in den Artikeln 6 und 7 genannten Beträge zu errichten, die für Ansprüche gelten, bezüglich deren eine Haftung desjenigen, der den Fonds errichtet, in Betracht kommt, zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds. Dieser 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 Betrags oder durch Leistung einer Sicherheit errichtet werden, die nach dem Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet 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 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 3 genannten Personen oder ihrem Versicherer errichtet worden ist, gilt als von allen in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c oder Absatz 3 genannten Personen errichtet.

HOOFDSTUK III

Het beperkingsfonds

Artikel 11

Vorming van het fonds

1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering, of, indien geen rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt, bij het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering. Het fonds moet gevormd worden ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen, waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van geldsom, hetzij door het stellen van een garantie die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door het Gerecht of door iedere andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.

3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in artikel 9, eerste lid, letters a), b) of c), of derde lid genoemde personen.

Article 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valor ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

Artikel 12

Verteilung des Fonds

(1) Vorbehaltlich des Artikels 6 Absätze 1 und 2 und des Artikels 7 wird der Fonds unter die Gläubiger im Verhältnis der Höhe ihrer fest-gestellten Ansprüche gegen den Fonds verteilt.

(2) Hat der Halftpflichtige 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 Eintritts-recht 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 Halftpflichtige 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 13

Ausschluss anderer Klagen

(1) Ist ein Haftungsfonds nach Artikel 11 errichtet worden, so kann derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.

Artikel 12

Verdeling van het fonds

1. Behoudens artikel 6, eerste en tweede lid, en artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

2. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten, die de door hem schadeboos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.

3. Het recht van subrogatie, bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding, dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan het Gerecht of ieder andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

Artikel 13

Gronden voor niet-ontvankelijkheid

1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingediend niet toegestaan om enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 11, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Article 14

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure y relatives, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

(2) Nach der Errichtung eines Fonds nach Artikel II ist ein Schiff oder sonstiges Vermögen, das einer Person gehört, für die der Fonds errichtet worden ist, und das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei 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.

Artikel 14

Anzuwendendes Recht

Vorbehaltlich dieses Kapitels richten sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren nach dem Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Fonds errichtet wird.

2. Nadat een fonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, moet elk schip of moeten andere eigendommen van een persoon ten bate van wie het fonds is gevormd, waarop binnen het rechtsgebied van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van het Gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit van die Staat.

3. Het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

Artikel 14

De toepasselijke wet

Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.

CHAPITRE IV

Champ d'application

Article 15

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances :

- a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou
 - b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou
 - c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.
- La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat.

La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.

KAPITEL IV

Anwendungsbereich

Artikel 15

1. Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf die Beschränkung der Haftung des Schiffs Eigentümers oder des Bergers oder Retters, wenn im Zeitpunkt des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind,

- a) das Schiff eine Wasserstrasse befahren hat, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegt, oder
- 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, festgefahrenes 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 zu einem späteren Zeitpunkt durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation erklären, dass dieses Übereinkommen auch für andere als die in Absatz 1 genannten Wasserstrassen gilt, sofern diese im Hoheitsgebiet dieses Staates liegen.

Dieses Übereinkommen gilt für die in der Notifikation genannten Wasserstrassen vom ersten Tag des Monats an, der auf den Ablauf von drei Monaten nach Eingang der Notifikation folgt, oder, wenn dieses Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, von seinem Inkrafttreten an.

HOOFDSTUK IV

Toepassingsgebied

Artikel 15

1. Dit Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

- a) het schip op een waterweg heeft gevaren die onderworpen is aan het regime van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 of aan dat van het Verdrag van 27 oktober 1956 betreffende de bevaarbaar-making van de Moezel,
- b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van zulk een schip, of
- c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van zulk schip vlotgebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.

Dit Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van zulk schip.

2. Iedere Staat kan op het tijdstip van ondertekening of van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag ook van toepassing is op andere waterwegen dan die genoemd in het eerste lid voor zover zij binnen het grondgebied van deze Staat zijn gelegen.

Dit Verdrag treedt in werking voor de in de kennisgeving genoemde waterwegen op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving, of, indien het Verdrag nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerkingtreding.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au depositaire. Le retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la déclaration.

CHAPITRE V

Clauses finales

Article 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats Parties à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et du Grand-Duché de Luxembourg du 4 novembre 1888 au 4 novembre 1988 au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des Etats qui l'ont signée.

3. Les Etats autres que ceux visés au paragraphe 1, disposant d'une liaison navigable directe avec les voies d'eau visées à l'article 15 paragraphe 1 peuvent, par décision unanime des Etats à l'égard desquels la présente Convention est entrée en vigueur, être invités à adhérer. Le depositaire convoque les Etats mentionnés à la première phrase pour se prononcer sur la décision d'invitation. La décision comporte les adaptations de la présente Convention nécessaires en cas d'adhésion de l'Etat à inviter, en particulier au regard de la conversion des montants de responsabilité dans la monnaie nationale d'un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international. La décision entrera en vigueur lorsque tous les Etats Parties à la présente Convention mentionnés à la première phrase auront notifié l'acceptation de la décision au Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Tout Etat ainsi invité peut adhérer à la Convention telle qu'elle sera modifiée par la décision.

3. Iedere Staat, die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig het tweede lid, kan deze verklaring op ieder moment intrekken door een aan de depositaris gericht kennisgeving. De intrekking wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum.

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Artikel 16

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat van 4 november 1988 tot 4 november 1989 open voor ondertekening door de Staten die Partij zijn bij de Herzene Rijnsverdragen van 17 oktober 1868 en door Luxemburg bij de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de Staten die het hebben ondertekend.

3. Andere dan de in het eerste lid bedoelde Staten, die een rechtstreekse vaarverbinding hebben met de in artikel 15, eerste lid genoemde waterwegen, kunnen bij een eenstemmig genomen besluit van de Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden, worden uitgenodigd toe te treden. De depositaris roept de in de eerste volzin bedoelde Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag bijeen om een besluit te nemen over de uitnodiging. Het besluit bevat de aanpassingen van dit Verdrag die nodig zijn in geval van toetreding door de uit de nodigen Staat, in het bijzonder met betrekking tot de omrekening van de aansprakelijkheidsbedragen in de nationale munteenheid van een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds.

Het besluit treedt in werking wanneer alle Staten die Partij zijn bij dit Verdrag en die genoemd zijn in de eerste volzin, van hun aanvaarding van het besluit kennis hebben gegeven aan de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Een aldus uitgenodigde Staat kan tot het Verdrag toetreden zoals het door het besluit is gewijzigd.

4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Article 17

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle trois des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 auront déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

(4) 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 von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem drei der in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

(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.

4. De bekrachting, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de wederlegging van een officiële akte bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Artikel 17

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen van de datum waarop drie van de in artikel 16, eerste lid, genoemde Staten een akte van bekrachting, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.

2. Voor een Staat, die nadat de voorwaarden voor het in werking treden van dit Verdrag zijn vervuld, een akte van bekrachting, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederelegt, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd.

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ainsi que, pour une réserve visée à la lettre b), à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie :

a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;

b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention ;

(1) Jeder Staat kann sich im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts und, im Fall eines Vorbehalts nach Buchstabe b, auch in einem späteren Zeitpunkt 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 wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, soweit diese Ansprüche unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschließen oder höhere als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge festsetzen;

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachting, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, en, in geval van een reserve als bedoeld onder letter b), op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:

a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;

b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door die stoffen, en voor zover daarop een internationaal Verdrag of nationale wet van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien vaststelt;

Article 18

Réserves

Artikel 18

Vorbehalte

- c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) ;
- d) aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives ;
- e) aux allèges exclusivement employés dans les ports pour les transbordements.
2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1 deuxième phrase, lettres a) et b).
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.
- Article 19**
Dénouciation
1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.
- c) Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e ;
- d) Sport- und Vergnügungsschiffe sowie Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt ;
- e) Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.
- (2) Jeder Staat kann im Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts erklären, dass er für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf seinen Wasserstrassen eingetreten ist, die in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.
- (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.
- Article 19**
Kündigung
- (1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei 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) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf eines Jahres nach Eingang der Notifikation folgt, oder zu einem in der Notifikation bestimmten späteren Zeitpunkt wirksam.
- c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e) ;
- d) sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart ;
- e) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.
2. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij op vorderingen die voortkomen uit een gebeurtenis die op zijn waterwegen heeft plaatsgevonden de aansprakelijkheidsgrenzen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, tweede alinea, letters a) en b) niet zal toepassen.
3. De voorbehouden, waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.
4. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag, kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.
- Artikel 19**
Opzegging
1. Dit Verdrag kan worden opgezegd door een Staat die Partij is bij dit Verdrag door middel van een kennisgeving gericht aan de depositaris op ieder tijdstip na afloop van een jaar nadat het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.
2. De opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een jaar te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.

Article 20

Révision des montants de limitation

1. A la demande d'un Etat Partie à la présente Convention le dépositaire convoquera une Conférence de tous les Etats Contractants pour délibérer sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou le remplacement de l'unité de compte visée à l'article 8 de la présente Convention.

2. Lors du débat sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, il doit être tenu compte de l'expérience acquise en matière d'événements dommageables et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

3. a) Aucun amendement visant à modifier les montants de limitation en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.

4. La décision de réviser les montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats Contractants présents et votants, comprenant une majorité des deux tiers des Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1, pour lesquels la présente Convention est entrée en vigueur.

Article 20

Änderung der Haftungshöchstbeträge

(1) Auf Antrag einer Vertragspartei beruft der Verwahrer eine Konferenz aller Vertragsstaaten zur Beratung über die Änderung der in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge oder zur Änderung der in Artikel 8 genannten Rechnungseinheit ein.

(2) Bei der Beratung über die Änderung der in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge sind die aus Schadenereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere der Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.

(3) a) Eine Änderung der Haftungshöchstbeträge auf Grund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung auf Grund dieses Artikels beraten werden.

b) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrag, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.

c) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrags entspricht.

(4) Der Beschluss, die in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge zu ändern, oder die in Artikel 8 genannte Rechnungseinheit durch eine andere Einheit zu ersetzen, wird mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten einschliesslich einer Zweidrittelmehrheit der in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten, für die dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, gefasst.

Artikel 20

Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Op verzoek van een Staat die Partij is bij dit Verdrag roept de depositaris een vergadering bijeen van alle Verdragsluitende Staten om te overleggen over de wijziging van de in de artikelen 6 en 7 genoemde beperkingsbedragen of over de vervanging van de in artikel 8 van dit Verdrag bedoelde rekeneneenheid.

2. Bij de bespreking van de herziening van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen wordt rekening gehouden met de ervaring opgedaan bij voorvallen en in het bijzonder met het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade, met wijzigingen in geldswaarden, en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de kosten van verzekering.

3. a) Er mag geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen ingevolge dit artikel worden overwogen binnen vijf jaar vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesield, en evenmin binnen vijf jaar vanaf de datum van aanvaarding van een voorafgaande wijziging ingevolge dit artikel.

b) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze een bedrag overschrijft dat overeenkomt met de beperking vervat in het Verdrag verhoogd met zes ten honderd per jaar berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Verdrag voor ondertekening werd opengesield.

c) Er mag geen aansprakelijkheidsgrens zodanig worden verhoogd, dat deze het drievoud overschrijft van het bedrag vervat in dit Verdrag.

4. Het besluit om de in de artikelen 6 en 7 genoemde aansprakelijkheidsgrenzen te wijzigen of de in artikel 8 bedoelde rekeneneenheid te vervangen wordt genomen met een meerderheid van twee derden van de Verdragsluitende Staten die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, omvattende een meerderheid van twee derde van de in artikel 16, eerste lid genoemde Staten voor wie dit Verdrag in werking is getreden.

5. Le dépositaire notifie à tous les Etats Contractants les amendements décidés selon le paragraphe 2. L'amendement est réputé accepté après l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la date de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats Contractants aient notifié au dépositaire leur refus d'accepter cet amendement.

6. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 5 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation, à l'égard de tous les Etats qui à ce moment sont Parties à la présente Convention, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 19, paragraphe 1, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur. L'amendement lie tout Etat devenant Partie à la présente Convention après la date visée à la première phrase.

Article 21

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

2. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats mentionnés à l'article 16 paragraphe 1 ainsi qu'à tous les autres Etats qui adhèrent à la présente Convention ;

b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré :

(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;

(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

(5) Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 2 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist ein Drittel der Vertragsstaaten dem Verwahrer mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen.

(6) Eine nach Absatz 5 als angenommen geltende Änderung tritt 18 Monate nach ihrer Annahme für alle Staaten, die zu diesem Zeitpunkt Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, in Kraft, sofern sie nicht das Übereinkommen nach Artikel 19 Absatz 1 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigt. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam. Die Änderung ist für jeden Staat, der nach dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt Vertragspartei des Übereinkommens wird, verbindlich.

Article 21

Verwahrer

(1) Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hinterlegt.

(2) Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

a) übermittelt den in Artikel 16 Absatz 1 genannten Staaten sowie allen anderen Staaten, die diesem Übereinkommen beitreten, 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) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

5. De depositaris geeft aan alle Verdragsluitende Staten kennis van de overeenkomstig het tweede lid besloten wijzigingen. De wijzigingen worden geacht aanvaard te zijn na afloop van een periode van 6 maanden te rekenen vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij binnen deze periode een derde van de Verdragsluitende Staten aan de depositaris heeft medegedeeld dat zij de wijziging niet aanvaardden.

6. Een overeenkomstig het vijfde lid aanvaard geachte wijziging treedt in werking achttien maanden na aanvaarding ervan voor alle Staten die op dat tijdstip Partij zijn bij dit Verdrag, tenzij zij ten minste zes maanden voordat de wijziging in werking treedt dit Verdrag opzeggen overeenkomstig artikel 19, eerste lid. Een zodanige opzegging wordt van kracht wanneer de wijziging in werking treedt. De wijziging bindt iedere Staat die na het in de eerste volzin genoemde tijdstip Partij wordt bij dit Verdrag.

Article 21

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

2. De Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

a) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten, bedoeld in artikel 16, eerste lid, en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;

b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:

i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet ;</p> <p>(iv) de tout amendement réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20 paragraphe 5 ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20 paragraphe 6 ;</p> <p>(v) de chaque décision par laquelle un Etat est invité à adhérer en vertu de l'article 16 paragraphe 3 première phrase ainsi que de la date d'entrée en vigueur de la décision ;</p> <p>(vi) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.</p> | <p>(iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;</p> <p>(iv) von jeder Änderung, die nach Artikel 20 Absatz 5 als angenommen gilt, unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem diese Änderung nach Artikel 20 Absatz 6 in Kraft tritt;</p> <p>(v) von jedem Beschluss, durch den ein Staat nach Artikel 16 Absatz 3 zum Beitritt eingeladen wird, sowie vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beschlusses;</p> <p>(vi) von jeder auf Grund einer der Bestimmungen dieses Übereinkommens erforderlichen Mitteilung.</p> | <p>(iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;</p> <p>(iv) iedere wijziging die volgens artikel 20, vijfde lid geacht wordt aanvaard te zijn, alsmede de datum waarop deze wijziging in werking treedt overeenkomstig artikel 20, zesde lid;</p> <p>(v) ieder besluit waardoor een Staat overeenkomstig artikel 16, derde lid wordt uitgenodigd toe te treden en de datum van inwerkingtreding van het besluit;</p> <p>(vi) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste mededeling.</p> |
|--|---|---|

Article 22

Talenen

Article 22

Talenen

Article 22

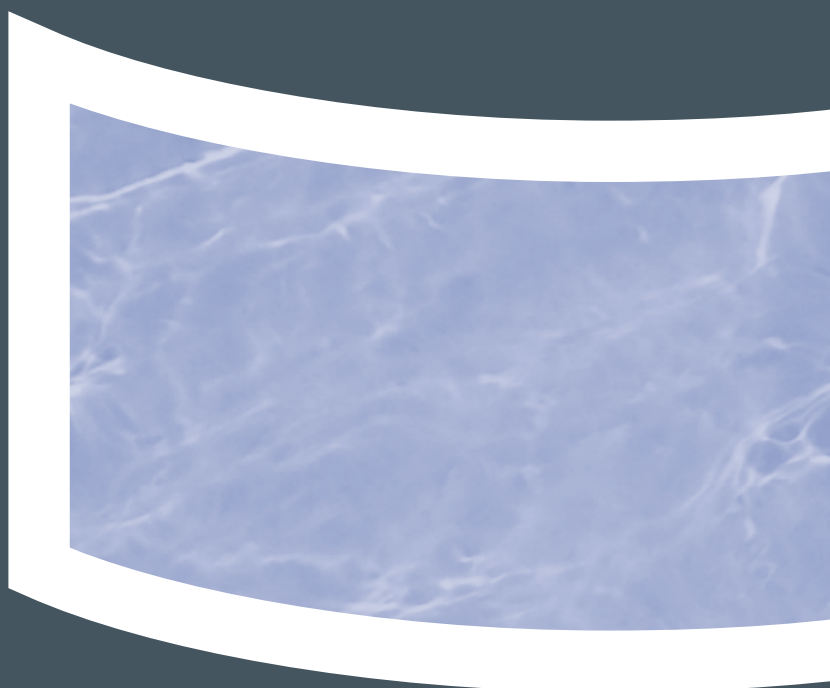
Talenen

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk authentiek is.

<p>EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé la présente Convention.</p>	<p>ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Übereinkommen unterschrieben.</p>	<p>TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden na hun volmachten te hebben overgelegd, hun handtekening onder deze Slotakte hebben gezet.</p>
<p>Fait à Strasbourg, le 4 novembre 1988</p>	<p>Geschehen zu Strassburg am 4. November 1988</p>	<p>Gedaan te Straatsburg op 4 november 1988</p>
<p>Pour la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE :</p>	<p>Für die BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND :</p>	<p>Voor de BONDESREPUBLIEK DUITSLAND :</p>
<p>(s.) W. HÖYCK</p>	<p>(gez.) W. HÖYCK</p>	<p>(get.) W. HÖYCK</p>
<p>(s.) B. KLINGSPORN</p>	<p>(gez.) B. KLINGSPORN</p>	<p>(get.) B. KLINGSPORN</p>
<p>Pour le ROYAUME DE BELGIQUE :</p>	<p>Für das KÖNIGREICH BELGIEN :</p>	<p>Voor het KONINKRIJK BELGIE :</p>
<p>(s.) P. SMEESTERS</p>	<p>(gez.) P. SMEESTERS</p>	<p>(get.) P. SMEESTERS</p>
<p>Pour la REPUBLIQUE FRANCAISE :</p>	<p>Für die FRANZÖSISCHE REPUBLIK :</p>	<p>Voor de FRANSE REPUBLIEK :</p>
<p>(s.) PUISSOCHET</p>	<p>(gez.) PUISSOCHET</p>	<p>(get.) PUISSOCHET</p>
<p>Pour le GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG :</p>	<p>Für das GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG :</p>	<p>Voor het GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG :</p>
<p>(s.) MATHIAS</p>	<p>(gez.) MATHIAS</p>	<p>(get.) MATHIAS</p>
<p>Pour le ROYAUME DES PAYS-BAS :</p>	<p>Für das KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE :</p>	<p>Voor het KONINKRIJK DER NEDERLANDEN :</p>
<p>(s.) R. CLETON</p>	<p>(gez.) R. CLETON</p>	<p>(get.) R. CLETON</p>
<p>Pour la CONFEDERATION SUISSE :</p>	<p>Für die SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT :</p>	<p>Voor de ZWITSERSE BONDSSTAAT :</p>
<p>(s.) R. STETTLER</p>	<p>(gez.) R. STETTLER</p>	<p>(get.) R. STETTLER</p>



International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe

Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Registers von Binnenschiffen in Europa

Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa

Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe

Dit is een uitgave van

IVR

Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam
Postbus 23210
3001 KE Rotterdam