

Übereinkommen vom 23.10.1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen

Art. 1.

Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen oder von Seeschiffen und Binnenschiffen bestimmt sich die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen zugefügten Schadens nach den folgenden Vorschriften, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoß stattgefunden hat.

Art. 2.

Ist der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder besteht Ungewissheit über seine Ursachen, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben.

Dies gilt auch dann, wenn die Schiffe oder eines von ihnen zur Zeit des Unfalls vor Anker gelegen haben.

Art. 3.

Ist der Zusammenstoß durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last fällt.

Art. 4.

Bei gemeinsamem Verschulden sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatze des Schadens verpflichtet; kann jedoch nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das beiderseitige Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffe zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Den Schaden, der den Schiffen oder ihrer Ladung oder dem Reisegut oder sonstigen Eigentum der Besatzung, der Reisenden oder anderer an Bord befindlicher Personen zugefügt ist, tragen die schuldigen Schiffe nach dem bezeichneten Verhältnis, ohne den Beschädigten als Gesamtschuldner zu haften.

Die schuldigen Schiffe haften Dritten gegenüber für den durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, vorbehaltlich des Rückgriffsrechts desjenigen Schiffes, das mehr bezahlt hat, als ihm nach Abs. 1 endgültig zur Last fällt.

Der Landesgesetzgebung bleibt überlassen, zu bestimmen, welche Tragweite und Wirkung in bezug auf dieses Rückgriffsrecht die vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen haben, durch welche die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränkt wird.

Art. 5.

Die in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Haftung tritt auch ein, falls der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn dieser ein Zwangslotse ist.

Art. 6.

Der Anspruch auf Ersatz eines infolge eines Zusammenstoßes entstandenen Schadens ist weder von der Erhebung eines Protestes noch von der Beobachtung einer anderen besonderen Förmlichkeit abhängig. In bezug auf die Haftung für den Zusammenstoß bestehen keine gesetzlichen Schuldvermutungen.

Art. 7.

Die Ansprüche auf Schadensersatz verjähren in zwei Jahren von dem Ereignis ab. Die Frist für die Verjährung des im Artikel 4 Abs. 3 zugelassenen Rückgriffsanspruchs beträgt ein Jahr. Diese Frist läuft erst vom Tage der Zahlung ab.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährungen bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befasst ist.

Die Hohen vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes zuzulassen, dass das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Art. 8

Nach einem Zusammenstoße von Schiffen ist der Kapitän jedes der Schiffe verpflichtet, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Reisenden Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Ebenso ist er verpflichtet, dem anderen Schiffe, soweit möglich, den Namen und den Heimathafen seines Schiffes sowie den Ort, von dem es kommt, und den Ort, nach dem es geht, anzugeben.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers.

Art. 9.

Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlungen erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschließenden Teile werden sich sobald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Art. 10.

Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden die in den einzelnen Ländern bestehenden Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer sowie die Rechtsverhältnisse aus Beförderungsverträgen und anderen Verträgen durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Art. 11.

Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Art. 12.

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn die sämtlichen beteiligten Schiffe den Staaten der Hohen vertragschließenden Teile angehören; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung. Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. dass jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte, die einem Staate angehören, der dem Übereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;
2. dass die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören wie das mit der Sache befasste Gericht.

Art. 13.

Dieses Übereinkommen findet auf den Ersatz des Schadens, den ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zugefügt hat, auch dann Anwendung, wenn ein Zusammenstoß nicht stattgefunden hat.

Art. 14.

Jeder der Hohen vertragschließenden Teile ist befugt, drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens den Zusammentritt einer neuen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen und insbesondere sein Anwendungsgebiet, wenn möglich, zu erweitern.

Will eine Macht von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat sie ihre Absicht den anderen Mächten durch Vermittlung der Belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz binnen sechs Monaten einzuberufen.

Art. 15.

Die Staaten, welche dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, werden auf ihren Antrag zum Beitritt zugelassen. Der Beitritt wird auf diplomatischem Wege der Belgischen Regierung und von dieser den Regierungen der anderen vertragschließenden Teile angezeigt; er wird wirksam mit dem Ablauf eines Monats, nachdem die Belgische Regierung die Anzeige abgesendet hat.

Art. 16.

Dieses Übereinkommen soll ratifiziert werden. Spätestens ein Jahr nach dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die Belgische Regierung mit den Hohen vertragschließenden Teilen, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll.

Die Ratifikationsurkunden werden gegebenenfalls unverzüglich in Brüssel hinterlegt werden; das Übereinkommen tritt einen Monat nach dieser Hinterlegung in Wirksamkeit.

Das Protokoll bleibt während eines weiteren Jahres für die auf der Konferenz in Brüssel vertretenen Staaten offen. Nach Ablauf dieser Frist können sie nur in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikel 15 beitreten.

Art. 17.

Falls der eine oder der andere der Hohen vertragschließenden Teile dieses Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung erst ein Jahr nach dem Tage, an dem sie der Belgischen Regierung angezeigt worden ist, wirksam; das Übereinkommen bleibt zwischen den anderen vertragschließenden Teilen in Geltung.

Zusatzartikel In Abänderung des vorstehenden Artikel 16 wird vereinbart, dass die Bestimmungen des Artikel 5 über die Haftung für einen Zusammenstoß, der durch Verschulden eines Zwangsloten herbeigeführt ist, erst dann in Kraft tritt, wenn die Hohen vertragschließenden Teile eine Übereinkunft über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer geschlossen haben.