



Bundesministerium für  
Justiz  
Museumstraße 7  
1070 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
BMJ- Z37.011/0003-I 9/2012	UV/GSt/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	30.07.2012

## Entwurf für ein revidiertes Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Im Straßburger Übereinkommen werden anhand der Schiffsgröße die Haftungsbeschränkungen auf Binnenwasserstraßen festgelegt. Das Abkommen wurde jetzt überarbeitet. Bis dato ist Österreich dem Übereinkommen noch nicht beigetreten. In Österreich gelten daher die nationalen Bestimmungen des Gesetzes „betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt“ (dRGBl. S 868/1898).

Das Abkommen stellt hinsichtlich des Detaillierungsgrades gegenüber der nationalen Regelung sicherlich einen Fortschritt dar, schließlich werden hier die Ansprüche von Beschäftigten und Fahrgästen weitaus klarer geregelt. Die BAK merkt an, dass die im Abkommen enthaltenen Berechnungen der Haftungsobergrenzen nicht schlüssig zu erklären sind. Deren Höhe kann von der Antriebsart des Schiffes, der Größe des Schiffes (Wasserverdrängung, Tragfähigkeit) bzw. der Passagieranzahl (Anzahl der Personen, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf bzw. Anzahl der tatsächlich beförderten Personen) abhängen. Übertragen auf den Straßenverkehr hieße das, dass beispielsweise ein zweisitziger Pkw einen anderen Haftungsrahmen hätte, als ein fünfsitziger und dass ein Autobus in dem drei Personen befördert werden ebenso einen anderen Rahmen aufweisen kann als der idente Autobus in dem fünf Personen befördert werden.

Dies könnte in der Schifffahrt dazu führen, dass bei gleichartigen Schäden oder Verletzungen, ein unterschiedlicher Haftungsrahmen besteht. Das wird seitens der BAK abgelehnt. Ein Beitritt zum Abkommen wird daher, sofern hier keine Änderungen mehr erfolgen können, als nicht zielführend angesehen. Einige Akzente des Abkommens wie die Rechte der Fahrgäste und der Beschäftigten sollten allerdings im nationalen Recht berücksichtigt werden.

Die Bundesarbeitskammer regt daher gleichzeitig an, das Gesetz „betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt“ zu überarbeiten, da es der derzeitigen Situation der Donauschifffahrt nicht mehr gerecht wird. Ebendort wird die Haftung auf „Schiff und Ladung“ (vgl. § 4) beschränkt. Angesichts der auf der Donau hauptsächlich operierenden internationalen Großkonzerne und angesichts der möglichen Schäden durch Binnenschiffe (Personen, Umweltschäden und Infrastruktur), ist das nicht ausreichend. In diesem Zusammenhang wird auf diverse Kollisionen von Schiffen mit Brückenpfeilern verwiesen, bei denen erheblicher Sachschaden, bis hin zum meterweiten Verschieben von Brücken (wie bspw. beim Unfall bei der die Kremser Brücke 2005), entstanden ist. Zudem ist jedenfalls eine klare nationale Regelung hinsichtlich der Ansprüche der Beschäftigten und der Passagiere erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

VP Johann Kalliauer  
i.V. des Präsidenten  
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek  
i.V. des Direktors  
F.d.R.d.A.