

Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See

Abgeschlossen in Brüssel am 29. April 1961

Von der Bundesversammlung genehmigt am 1. Dezember 1965²

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 21. Januar 1966

In Kraft getreten für die Schweiz am 21. April 1966

(Stand am 27. Oktober 2008)

Die Hohen Vertragsparteien,

In Erkenntnis der Zweckmässigkeit einer vertraglichen Festlegung einheitlicher Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See, haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu treffen, und haben demgemäss folgendes vereinbart:

Art. 1

In diesem Übereinkommen sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehend angegebenen Sinn verwendet:

- a) «Beförderer» umfasst jede der folgenden Personen, wenn sie Vertragspartei eines Beförderungsvertrages ist: den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster des Schiffes;
- b) «Beförderungsvertrag» bedeutet einen von einem Beförderer oder für seine Rechnung geschlossenen Vertrag über die Beförderung von Reisenden, nicht jedoch einen Chartervertrag;
- c) «Reisender» bedeutet ausschliesslich eine auf Grund eines Beförderungsvertrages auf einem Schiff beförderte Person;
- d) «Schiff» bedeutet ausschliesslich ein Seeschiff;
- e) «Beförderung» umfasst den Zeitraum, während dessen der Reisende an Bord des Schiffes ist, sowie die Ein- und Ausschiffung dieses Reisenden, umfasst aber nicht den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafestation, auf einem Kai oder in einer anderen Hafenanlage befindet. «Beförderung» umfasst darüber hinaus die Beförderung auf dem Wasserwege vom Land zum Schiff oder umgekehrt, wenn das Entgelt dafür im Beförderungspreis inbegriffen ist oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden von dem Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist;

AS 1966 1009

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² Art. 1 Abs. 1 Bst. b des BB vom 1. Dez. 1965 (AS 1966 975)

- f) «internationale Beförderung» bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag entweder der Abgangsort und der Bestimmungsort in demselben Staat liegen und ein Zwischenhafen in einem anderen Staat angelaufen werden soll oder der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen;
- g) «Vertragsstaat» bedeutet einen Staat, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Übereinkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.

Art. 2

Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung, die mit einem Schiff ausgeführt wird, das die Flagge eines Vertragsstaates führt, oder bei der nach dem Beförderungsvertrag entweder der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt.

Art. 3

1. Ist der Beförderer Eigentümer des Schiffes, so hat er gehörige Sorgfalt anzuwenden und dafür einzustehen, dass auch seine Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen gehörige Sorgfalt anwenden, damit das Schiff zu Beginn der Beförderung und während ihrer gesamten Dauer seetüchtig und genügend bemannt, ausgerüstet und mit Vorräten versehen und damit die Sicherheit der Reisenden auch in jeder anderen Hinsicht gewährleistet ist.

2. Ist der Beförderer nicht Eigentümer des Schiffes, so hat er dafür einzustehen, dass der Schiffseigentümer oder gegebenenfalls der Reeder oder Ausrüster sowie deren Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen die in Absatz 1 aufgezählten Obliegenheiten mit gehöriger Sorgfalt wahrnehmen.

Art. 4

1. Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden entsteht, wenn das Ereignis, das den Schaden verursacht hat, während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Leute beruht.

2. Ein Verschulden des Beförderers oder seiner Leute wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Feuer entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht.

3. Ausser in den Fällen des Absatzes 2 hat der Kläger das Verschulden des Beförderers oder seiner Leute zu beweisen.

Art. 5

Beweist der Beförderer, dass ein Verschulden des Reisenden dessen Tod oder Körperverletzung verursacht oder dazu beigetragen hat, so kann das Gericht nach Mass-

gabe seines eigenen Rechts die Haftung des Beförderers ganz oder teilweise ausschliessen.

Art. 6

1. Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Falle auf einen Betrag von 250 000.– Franken beschränkt, wobei der Franken eine Werteinheit von 65,5 Milligramm Gold von 900 Tausendstel Feingehalt darstellt. Der zugesprochene Betrag kann in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung des Betrages in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Zahlung.
2. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.
3. Das innerstaatliche Recht einer Hohen Vertragspartei kann jedoch für die Beförderer, die diesem Staat angehören, bestimmen, dass die Haftung für jeden Reisenden auf einen höheren Betrag beschränkt ist.
4. Ausserdem kann der Reisende mit dem Beförderer besonders vereinbaren, dass dessen Haftung auf einen höheren Betrag beschränkt wird.
5. Die von einem Gericht zugesprochenen und festgesetzten Kosten eines Schadenersatzverfahrens sind in die oben vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht einzurechnen.
6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche, die von einem Reisenden, in seinem Namen, von seinen Rechtsnachfolgern oder von den ihm gegenüber unterhaltsberechtigten Personen geltend gemacht werden.

Art. 7

Der Beförderer geht der Haftungsbeschränkung nach Artikel 6 verlustig, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers verursacht worden ist, die dieser entweder in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 8

Bestimmungen dieses Übereinkommens lassen die Rechte und Pflichten des Beförderers unberührt, die sich aus internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen³ oder aus innerstaatlichen Rechtsvorschriften über eine solche Haftungsbeschränkung ergeben.

³ SR 0.747.331.52/53

Art. 9

Jeder vor Eintritt des den Schaden verursachenden Ereignisses getroffene vertragliche Vereinbarung, durch die der Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden, dessen Rechtsnachfolgern oder den dem Reisenden gegenüber unterhaltsberechtigten Personen befreit, ein niedrigerer als der in diesem Übereinkommen festgesetzte Haftungshöchstbetrag bestimmt, die dem Beförderer auferlegte Beweislast umgekehrt oder durch die festgelegt werden soll, dass Streitigkeiten bei einem bestimmten Gericht anhängig gemacht oder im Wege der Schiedsgerichtsbarkeit erledigt werden müssen, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarungen hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

Art. 10

1. Alle Schadenersatzansprüche, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, können nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.
2. Im Falle einer Körperverletzung des Reisenden kann der Schadenersatzanspruch nur von dem Reisenden selbst oder für seine Rechnung geltend gemacht werden.
3. Im Falle des Todes des Reisenden kann der Schadenersatzanspruch nur von den Rechtsnachfolgern des Verstorbenen und von den ihm gegenüber unterhaltsberechtigten Personen und nur dann geltend gemacht werden, wenn diese Rechtsnachfolger oder unterhaltsberechtigten Personen dazu nach dem Recht des angerufenen Gerichts befugt sind.

Art. 11

1. Hat der Reisende eine Körperverletzung erlitten, so hat er dies dem Beförderer innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Ausschiffung schriftlich anzuzeigen. Hält der Reisende diese Vorschrift nicht ein, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass er gesund und unversehrt ausgeschifft worden ist.
2. Schadenersatzansprüche wegen des Todes oder einer Körperverletzung eines Reisenden verjähren in zwei Jahren.
3. Im Falle einer Körperverletzung beginnt die Verjährung mit dem Tage der Ausschiffung des Reisenden.
4. Im Falle des Todes während der Beförderung beginnt die Verjährung mit dem Tage, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen.
5. Im Falle einer Körperverletzung, die der Reisende während der Beförderung erlitten hat und die nach der Ausschiffung seinen Tod zur Folge hat, beginnt die Verjährung mit dem Tage des Todes; die Verjährungsfrist kann jedoch nicht später als drei Jahre nach der Ausschiffung ablaufen.
6. Die Gründe der Hemmung und der Unterbrechung der in diesem Artikel geregelten Verjährung bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; in keinem Falle kann jedoch ein diesem Übereinkommen unterliegender Anspruch nach Ablauf von drei Jahren seit der Ausschiffung geltend gemacht werden.

Art. 12

1. Wird einer der Leute des Beförderers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Übereinkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Beförderer gelten, sofern er beweist, dass er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

2. Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Beförderer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, kann die genannten Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

3. Die Leute des Beförderers können sich jedoch auf die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden von ihnen durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht worden ist, die in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 13

Dieses Übereinkommen ist unter den Voraussetzungen des Artikels 1 auch auf kommerzielle Beförderungen anzuwenden, die von einem Staat oder einer anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts durchgeführt werden.

Art. 14

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Bestimmungen internationaler Übereinkommen oder innerstaatlichen Rechts über die Haftung für Atomschäden.

Art. 15

Dieses Übereinkommen steht den auf der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen.

Art. 16

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt.

Art. 17

1. Dieses Übereinkommen tritt zwischen den beiden Staaten, die es zuerst ratifizieren, drei Monate nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft.

2. Für jeden Unterzeichnerstaat, der das Übereinkommen nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde ratifiziert, tritt es drei Monate nach Hinterlegung seiner eigenen Ratifikationsurkunde in Kraft.

Art. 18

Jeder auf der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz nicht vertretene Staat kann diesem Übereinkommen beitreten.

Die Beitrittsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat drei Monate nach Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft, jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel 17 Absatz 1.

Art. 19

Jede Hohe Vertragspartei ist berechtigt, dieses Übereinkommen, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit zu kündigen. Die Kündigung wird jedoch erst ein Jahr nach Eingang der entsprechenden Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

Art. 20

1. Jede Hohe Vertragspartei kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach der belgischen Regierung schriftlich notifizieren, dass dieses Übereinkommen auch für solche Länder gilt, die noch nicht die Souveränität erlangt haben und deren internationale Beziehungen die Hohe Vertragspartei wahrnimmt.

Das Übereinkommen findet drei Monate nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung auf die darin genannten Länder Anwendung.

Die Organisation der Vereinten Nationen kann, soweit sie für die Verwaltung eines Landes verantwortlich ist oder die internationalen Beziehungen eines Landes wahrnimmt, von dieser Bestimmung Gebrauch machen.

2. Die Organisation der Vereinten Nationen oder eine Hohe Vertragspartei, die eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, kann der belgischen Regierung jederzeit notifizieren, dass das Übereinkommen für das betreffende Land nicht mehr gilt.

Diese Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

Art. 21

Die belgische Regierung notifiziert den bei der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten sowie den Staaten, die dem Übereinkommen beitreten:

1. die Unterzeichnungen, Ratifikationen und Beitritte nach den Artikeln 15, 16 und 18;
2. den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens nach Artikel 17;
3. die Notifikationen hinsichtlich des Anwendungsbereichs des Übereinkommens nach Artikel 20;
4. die Kündigung nach Artikel 19.

Art. 22

Jede Hohe Vertragspartei kann jederzeit nach Ablauf von drei Jahren, nachdem dieses Übereinkommen für sie in Kraft getreten ist, die Einberufung einer Konferenz zur Behandlung von Änderungsvorschlägen zu diesem Übereinkommen verlangen.

Jede Hohe Vertragspartei, die von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen wünscht, notifiziert dies der belgischen Regierung; diese beruft die Konferenz binnen sechs Monaten ein, wenn ein Drittel der Hohen Vertragsparteien damit einverstanden ist.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, deren Vollmachten als gut und gehörig befunden wurden, dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Brüssel am 29. April 1961 in französischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der belgischen Regierung hinterlegt wird; diese erteilt beglaubigte Abschriften.

Protokoll

Jede Hohe Vertragspartei kann in dem Zeitpunkt, zu dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beiträgt, folgende Vorbehalte erklären:

1. das Übereinkommen nicht auf Beförderungen anzuwenden, die nach ihrem innerstaatlichen Recht nicht als internationale Beförderungen angesehen werden;
2. das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn sowohl der Reisende als auch der Beförderer Staatsangehörige dieser Vertragspartei sind;
3. dieses Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Geltungsbereich des Übereinkommens am 27. Oktober 2008⁴

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)	Inkrafttreten
Ägypten	15. Mai	1964
Algerien	2. Juli	1973 B
Haiti	19. April	1989 B
Iran	26. April	1966 B
Kongo (Kinshasa)	17. Juli	1967 B
Kuba*	7. Januar	1963 B
Madagaskar	13. Juli	1965 B
Marokko*	15. Juli	1965
Peru	29. Oktober	1964 B
Schweiz	21. Januar	1966
Tunesien	18. Juli	1974 B

* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.

Vorbehalte und Erklärungen

Kuba

Kuba ist dem Übereinkommen mit folgenden Vorbehalten (gemäss Protokoll) beigetreten:

1. das Übereinkommen nicht auf Beförderungen anzuwenden, die nach seinem innerstaatlichen Recht nicht als internationale Beförderungen betrachtet werden;

⁴ Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA (<http://www.eda.admin.ch/vertraege>).

2. das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn sowohl der Reisende als auch der Beförderer Staatsangehörige dieser Vertragspartei (d. h. kubanische Staatsangehörige) sind,
3. dieses Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Marokko

Nicht unter dieses Übereinkommen fallen:

1. die Beförderung von Reisenden auf Schiffen im Cabotageverkehr gemäss Artikel 52 des Anhangs 1 zum Dahir vom 31. März 1919 (Seehandelsgesetzbuch), in der geänderten Fassung des Dahir vom 15. Februar 1961;
2. die internationale Beförderung von Reisenden, wenn sowohl der Reisende als auch der Beförderer die marokkanische Staatsangehörigkeit besitzen.

