

Eidgenössisches Departement für auswärtige
Angelegenheiten EDA
Herr Cyrill Martin

3003 Bern

cyrill.martin@eda.admin.ch

Bern, 27. September 2019 sgv-KI/is

Vernehmlassungsantwort – Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschiffahrtgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 29. Mai 2019 lädt uns das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten ein, das Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschiffahrtgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Neuauflage des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt ermöglicht Schiffseigentümern und ihrer Schiffsbesatzung ebenso wie Bergern oder Rettern, ihre Haftung für eine Vielzahl von Ansprüchen, die aus ein und demselben Schadensereignis entstanden sind, auf einen bestimmten Haftungshöchstbetrag zu beschränken. Der Haftungshöchstbetrag bemisst sich nach der Grösse des Schiffes. Diese bestimmt sich nach Kriterien wie der Wasserverdrängung, der Antriebskraft, der Tragfähigkeit oder der Anzahl der auf einem Personenbeförderungsschiff zugelassenen Passagiere. Die Haftungshöchstbeträge werden in Sonderziehungsrechten (SZR) bemessen, um zu gewährleisten, dass die Haftungshöchstbeträge in allen Vertragsstaaten den gleichen Wert haben. In der Neuauflage werden die Haftungshöchstbeträge nach oben angepasst sowie die Möglichkeit geschaffen, dass nebst den Rheinanliegerstaaten weitere Vertragsstaaten das Übereinkommen ratifizieren können.

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) soll dahingehend angepasst werden, dass auf den Wasserstrassen der Mitgliedstaaten das Ventilieren von schädlichen Gasen aus dem Ladungsraum verboten wird. Diese Abfälle sind an dafür vorgesehene Entgasungsstationen abzugeben. Die Kosten für das Entgasen sind vom Befrachter zu tragen, die Vertragsstaaten verpflichten sich, Entgasungsstationen zu errichten oder errichten zu lassen. Für den Vollzug des Binnenschifffahrtsgesetzes, der internationalen Vereinbarungen und der Ausführungsvorschriften sind nach Art. 58 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes die Kantone zuständig, soweit dieser nicht dem Bund übertragen ist. Gemäss dem Verursacherprinzip sind die Kosten auf das Gewerbe umzuwälzen.

Der sgv unterstützt das Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt. Die Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt hingegen lehnt der sgv ab.

Das Strassburger Übereinkommen für die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (SR 0.-747.206) hat die Schweiz bereits 1996 genehmigt. In Kraft getreten ist es per 1. Januar 1997. Neu sollen die Haftungsobergrenzen in der internationalen Binnenschifffahrt vereinheitlicht werden. Der grenzüberschreitende Schiffsverkehr wird vereinheitlicht. Dieser Vereinheitlichung im grenzüberschreitenden Schiffsverkehr und einem kohärenten Haftungsregime kann der sgv zustimmen.

Der sgv lehnt allerdings eine Ausdehnung erhöhter Haftungssummen auf die ganze Schweizer Binnenschifffahrt ab. Eine Ausdehnung würde zu höheren Versicherungsprämien für die Schifffahrtsgesellschaften führen. Da viele Binnenschifffahrtsgesellschaft durch die öffentliche Hand unterstützt werden, würde dies indirekt auch die Steuerzahlenden treffen.

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt soll mit einem Verbot für das Entgasen von Ladetanks (beim Reinigen der Laderäume oder beim Befüllen der Laderäume eines Tankschiffes entweichen Gase) ergänzt werden. Jährlich werden grosse Mengen Flüssiglادungen transportiert, worunter auch viele flüchtige organische Verbindungen (VOC; Volatile Organic Compounds) fallen. Diese Gase sollen neu nicht mehr an die Aussenwelt gelangen. Zukünftig sind an dafür vorgesehenen Stellen an Land «Entgasungsstationen» zu schaffen, um die Schiffe regelkonform entgasen zu können. Den Betreibern der Schifffahrt wird durch diese Auflage neue Kosten aufgebürdet, weshalb der sgv die Änderung nicht unterstützt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral des affaires étrangères
Secrétariat général
Bundeshaus West
3003 Berne

Document PDF et Word à :
cyrill.martin@eda.admin.ch

Fribourg, le 9 septembre 2019

Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure et sa mise en œuvre (modification de la loi sur la navigation intérieure) et modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure : procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 29 mai dernier, vous nous avez consultés sur les objets cités en titre, et nous vous en remercions.

Nous avons le plaisir de vous informer que nous n'avons aucune remarque à formuler que nous pouvons ainsi y adhérer sans réserve.

En vous remerciant une nouvelle fois de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen
Président



Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

D-901014

011-01-00-01 / 2019 / 0205

Eidgenössisches
Departement für auswärtige
Angelegenheiten
Herr Ignazio Cassis
Bundesrat
Bundeshaus West
3003 Bern

Date:	12. SEP. 2019
A	DV
Pour:	Rép. à la sign IC Rép. à la sign ligne Information
Délai:	

gemäss üblichem
Vorgehen bei
Vernehmlassung

Frauenfeld, 10. September 2019

Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Abgabe einer Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit und teilen Ihnen mit, dass wir mit der Genehmigung der beiden Übereinkommen einverstanden sind.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

i.V. W. Hopfe





Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: cyrill.martin@eda.admin.ch

Bern, 25. September 2019

Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Grundsätzliche Bemerkungen

- Bei der vorliegenden Vernehmlassung handelt es sich um eine Sammelbotschaft betreffend zwei internationale Übereinkommen in der Binnenschifffahrt: Das ***Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)*** und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes) sowie die Änderung des ***Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)***.
- In der Neuauflage des Strassburger Übereinkommens von 2012 werden die Haftungshöchstbeträge nach oben angepasst. Damit soll der Teuerung der letzten rund 30 Jahre Rechnung getragen werden. Zudem wird die Möglichkeit geschaffen, dass nebst den Rheinanliegerstaaten weitere Vertragsstaaten das Übereinkommen ratifizieren können. Konkret ist – bedingt durch den Beitritt zum CLNI 2012 – eine Anpassung des Bundesgesetzes vom 9. September 1996 über die Schifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschifffahrtsgesetz), das in Art. 126 Abs. 2 auf das CLNI 1988 als haftungsbeschränkende Grundlage verweist, Inhalt dieser Vorlage.
- **Die Anpassung des Art. 126 Abs. 2, indem entsprechend auf das neue Übereinkommen verwiesen wird, befürworten wir. Die Begründung, dass Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen auf geographisch zusammenhängenden Binnenwasserstrassen eine Voraussetzung für wirtschaftlich gleich lange Spiesse sind, ist nachvollziehbar. Auch das**

damit zu erreichende Ziel, die Schaffung grösserer Rechtsicherheit im internationalen Binnenschiffverkehrsverkehr und die Erhöhung der Haftungsbeträge für Geschädigte (insb. der verstärkte Schutz von Reisenden in der Personenschiffahrt), ist von unserer Seite her zu begrüssen.

- Das CDNI soll dahingehend angepasst werden, dass auf den Wasserstrassen der Mitgliedstaaten das Ventilieren von schädlichen Gasen aus dem Ladungsraum verboten wird. Diese Abfälle sind an Entgasungsstationen abzugeben. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, Entgasungsstationen zu errichten oder errichten zu lassen. Die Kosten für das Entgasen sind vom Befrachter zu tragen. Für den Vollzug sind dabei die Kantone zuständig, soweit dieser nicht dem Bund übertragen ist. Konkret wird das Übereinkommen an mehreren Stellen angepasst.
- Jährlich werden grosse Mengen Flüssigladungen transportiert. Ein Teil der grossen Menge an Flüssigladungen, worunter auch viele flüchtige organische Verbindungen und umweltgefährliche Stoffe fallen, bleibt nach der Entladung eines Binnenschiffs in Form von Dämpfen im Ladungsbereich zurück. Diese Dämpfe sind aus den Ladungstanks zu entfernen, um das Schiff für die nächste Ladung ausreichend zu reinigen (= sog. Entgasen). Heute werden diese schädlichen Dämpfe in die Atmosphäre ventiliert und können sich dabei auf das Wasser niederschlagen und sich so in Gewässern anreichern.
- **Die SP begrüsst mit Nachdruck, dass die Lücke des geltenden CDNI, nämlich das Erfordernis der Entgasung von gewissen Schiffsladungen, nun gefüllt werden soll. Das Hinzufügen von Vorschriften ins CDNI in Bezug auf die Freisetzung von Dämpfen ist relativ einfach und wäre eine konsequente Ergänzung des bereits bestehenden Verbots vom Einleiten fester und flüssiger Abfälle in die Wasserstrasse innerhalb des Vertragsgebiets. Auch finden wir es sehr begrüssenswert, dass die Annahme dieser Vorlage zu einer Verringerung des Einbringens umweltschädlicher Stoffe in die Atmosphäre führt und sich somit positiv auf die Umwelt auswirkt.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz

Dr. Thomas Burckhardt, LL.M.
lic. iur. Bernhard Simonetti, Notar*
Dr. Erik Johner, LL.M.
lic. iur. Philipp Simonius
lic. iur. David Levin, Notar+
lic. iur. Jürg Tschopp
Dr. Monika Guth Eichner
Roman Baumgartner, MLaw

Eidgenössisches Departement für auswärtige
Angelegenheiten,
Vernehmlassungen
3003 Bern

alle eingetragen im Anwaltsregister
* Mediator SAV
+ dipl. Steuerexperte

Basel, 21. August 2019 Bt/cl

Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Hochgeehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Als praktizierender Rechtsanwalt, der u.a. häufig mit Fragen des Binnenschifffahrtsrechts zu tun hat, erlaube ich mir die folgende Stellungnahme zum Thema der Genehmigung des neuen Strassburger Übereinkommens:

1. Nachdem das Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt vom 27. September 2012 („CLNI 2012“) am 1. Juli 2019 in Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Serbien und Ungarn in Kraft getreten ist und in Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden an die Stelle des von der Schweiz ratifizierten Abkommens vom 4. November 1988 („CLNI 1988“) getreten ist, erscheint es zwecks Herstellung eines einheitlichen Rechtsraums opportun, dass die Schweiz nunmehr nachzieht und die Ratifikation des neuen Abkommens bald erfolgt. Die diesbezüglichen Ausführungen in Abschnitt 1.3 des erläuternden Berichts, der von einer sinnvollen Weiterentwicklung

des Haftungsregimes in der Binnenschifffahrt spricht, sind zutreffend und verdienen die Unterstützung des Gesetzgebers.

2. Es wird mit anderen Worten die zur Diskussion gestellte Genehmigung der CLNI 2012, die zur Anpassung der entsprechenden Verordnung in Artikel 126 Absatz 2 des Seeschiffahrtsgesetzes („SSchG“) führt, dem Grundsatz nach vorbehaltlos befürwortet.

Bei der Neufassung von Art. 126 Abs. 2 SSchG wird gleichzeitig empfohlen, anstelle des Begriffs „Binnenreeder“, der im revidierten Abkommen nicht vorkommt, den Begriff „Schiffseigentümer“ zu verwenden, der nach der Legaldefinition von Art. 1(2)(a) CLNI 2012 den „Eigner, den Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dieser Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes“ bezeichnet.

Zudem wird vorgeschlagen, dass im Gesetz an einer passenden Stelle festgehalten wird, dass auch die „Berger“ oder „Retter“ im Sinne der Begriffsbestimmungen in Artikel 1(2) des Übereinkommens gegebenenfalls ihre Haftung beschränken können.

3. Zum Vorentwurf der Botschaft, die ebenfalls Gegenstand der Vernehmlassungsvorlage ist, gestatte ich mir ausserdem noch die folgenden Bemerkungen:

a. ad „Übersicht“

Ich glaube nicht, dass die bisherigen Vorschriften betr. Haftungshöchstbeträge in der CLNI 1988 als „restriktiv“ bezeichnet werden können. Restriktiv war nämlich nur der auf die Rheinuferbauten beschränkte Anwendungsbereich der CLNI 1988, doch inhaltlich führt das neue Abkommen zu keiner erweiterten Haftung, sondern es werden lediglich, aber immerhin die durch inflationsbedingte Entwicklungen viel zu tiefen Haftungsobergrenzen angemessen erhöht. Zugleich wird ein einfacher Mechanismus zur Anpassung der entsprechenden

Beträge eingeführt, was praktikabel ist und einem grossen praktischen Bedürfnis entspricht.

b. ad Abschnitt „Ausgangslage“ im Abschnitt „Strassburger Übereinkommen vom 4. November über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt“

Ich glaube auch nicht, dass die CLNI 2012 als blosse „Novelle“ des Übereinkommens von 1988 bezeichnet werden darf. Beim neuen CLNI 2012 handelt es sich vielmehr um ein völlig neu konzipiertes Übereinkommen aus einem Guss, welches sich lediglich systematisch und inhaltlich teilweise an das Abkommen 1988 anlehnt und dieses weiterentwickelt.

c. ad Erläuterungen zu einzelnen Artikeln – Art. 1 „Zur Beschränkung der Haftung berechnete Personen“

Es ist zwar richtig, dass der Begriff des „Reeders“ aus der Definition des Schiffseigentümers in Artikel 1 Abs. 2 lit. a des neuen Abkommens entfernt wurde, doch wichtig und dementsprechend erwähnenswert ist jedoch, dass im neuen Abkommen stattdessen auf den Begriff des Schiffseigentümers Bezug genommen wird. Unter diesem Begriff fallen nach der Legaldefinition der Eigner, der Mieter oder Charterer, dem das Schiff zu dessen Verwendung überlassen wird, sowie der Ausrüster eines Schiffs.

Demgegenüber verwendet das neue Übereinkommen den Begriff des Befrachters nicht, weshalb es sich m.E. erübrigt im erläuternden Bericht auf diesen Begriff Bezug zu nehmen. Dazu ist es missverständlich (und m.E. zugleich falsch) zu sagen, dass nach dem neuen Abkommen z.B. der Reisecharter vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werde. Zudem lässt diese Bemerkung die Frage offen, wie es diesbezüglich mit den anderen Spielarten des Chartervertrags (wie z.B. Bareboat Charter, Zeitcharter, Teilcharter bzw. Slotcharter etc.) genau verhält. Es wird daher angeregt, dass entweder diese Frage im Bericht klar beantwortet wird oder es beim Verweis auf die Legaldefinition des Begriffs „Schiffseigentümer“ bewenden zu lassen.

Schliesslich könnte es zu Unstimmigkeiten in der Interpretation von Art. 126 des Seeschiffahrtsgesetzes kommen, wenn nicht zugleich der dort verwendete Begriff des „Binnenreeders“ entsprechend neu gefasst wird, was hiermit erneuert beantragt wird.

Auch auf dem Hintergrund der Definitionen der Begriffe Reeder, Befrachter und Ausrüster im schweizerischen Binnenschiffahrtsrecht – in welches auch die Kategorien des Schiffsregisterrechts (se. Artikel 15 der Schiffsregisterverordnung) hineinspielen – wird daher beantragt, dass die Erläuterungen zum Übereinkommen diesbezüglich präzisiert und die (ggf. ebenfalls zu ändernden) Begriffe des nationalen Rechts mit dem Übereinkommen harmonisiert werden.

Schliesslich würde auch der Umstand, dass nach dem neuen Abkommen bzw. dessen Art. 1(1) neben dem Schiffseigentümer auch der „Berger“ oder „Retter“ ggf. seine Haftung beschränken kann, m.E. eine besondere Erwähnung im Bericht verdienen.

d. ad Art. 17 Inkrafttreten

Die Voraussetzungen des Art. 1 liegen bereits vor, weil inzwischen die CLNI 2012 am 1. Juli 2019 in Kraft getreten ist.

e. ad Anpassung des SSchG

Die soeben zum Thema der Legaldefinition von Art. 1(2)(a) angestellten Überlegungen rechtfertigen einen Verzicht auf den bisher verwendeten Begriff des Binnenreeders in Art. 126 Abs. 2 SSchG bzw. stattdessen die Übernahme des Begriffs „Schiffseigentümer“ aus Art. 1(2)(a) des neuen Übereinkommens und dessen Legaldefinition.

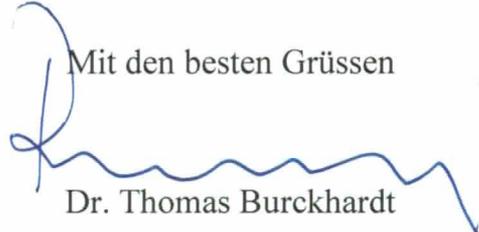
Gleichzeitig sollte auch im nationalen Binnenschiffahrtsrecht ausdrücklich festgehalten werden, dass auch ein „Berger“ oder „Retter“ seine Haftung ggf. beschränken kann.

Schliesslich sollte im Zuge der Vorbereitung der Schweiz zum CLNI 2012 auch erwogen geprüft werden, ob in Art. 15 der Seeschiffverkehrsverordnung die Bezugnahme auf den Begriff des Binnenreeders gemäss Art. 126 Abs. 1 SSchG noch zweckmässig ist bzw. ob eine Neufassung jener Bestimmung in Aussicht genommen werden sollte.

Wie eingangs erwähnt wird in dieser Vernehmlassung auf Bemerkungen zum in der gleichen Vernehmlassungsvorlage behandelten Abfallübereinkommen verzichtet.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, meinen verbindlichen Dank für die gehörige Kenntnisnahme meiner Bemerkungen sowie den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Mit den besten Grüssen



Dr. Thomas Burckhardt



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA
Herr Bundesrat Ignazio Cassis
Bundeshaus West
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. September 2019

Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 29. Mai 2019 zur Vernehmlassung zu oben genannter Vorlage eingeladen. Wir danken für die Möglichkeit der Mitwirkung. Aufgrund der geringen Betroffenheit unseres Kantons verzichten wir auf eine einlässliche Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Alfred Bossard
Landammann



lic. iur. Hugo Murer
Landschreiber

Geht an:
- cyrill.martin@eda.admin.ch

Eidgenössisches Departement für auswärtige
Angelegenheiten EDA
3003 Bern

E-Mail:
cyrill.martin@eda.admin.ch

Bern, 5. September 2019

Vernehmlassung Strassburger Übereinkommen 2012 Haftung in der Binnenschifffahrt CLNI sowie Änderung über die Abfälle in der Rhein- und Binnenschifffahrt CDNI

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, uns am oben erwähnten Vernehmlassungsverfahren beteiligen zu können.

Der SGB und sein angeschlossener Verband Nautilus, die Branchengewerkschaft der Schifffahrt, unterstützen die vorliegenden zwei Übereinkommen sowie die Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes.

Die Neuauflage des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) ermöglicht der Schiffsbesatzung ebenso wie Bergern oder Rettern, ihre Haftung für eine Vielzahl von Ansprüchen, die aus ein und demselben Schadensereignis entstanden sind, auf einen bestimmten Haftungshöchstbetrag zu beschränken. Der Haftungshöchstbetrag bemisst sich nach der Grösse des Schiffes. Diese wiederum bestimmt sich nach Kriterien wie der Wasserverdrängung, der Antriebskraft, der Tragfähigkeit oder der Anzahl der auf einem Personenbeförderungsschiff zugelassenen Passagiere. Der SGB ist damit einverstanden, dass die Haftungshöchstbeträge mit der vorliegenden Revision der Teuerung angepasst werden und dass die Möglichkeit geschaffen wird, dass nebst den Rheinanliegerstaaten weitere Vertragsstaaten das Übereinkommen ratifizieren können. Der SGB und Nautilus sprechen sich für möglichst uniforme Regelungen auf allen europäischen Binnengewässern aus, also auch beispielsweise der Donau. Hier sollte die Schweiz auf eine möglichst breite Ratifizierung durch alle Staaten drängen, auf deren Flüsse Schweizer Schiffe verkehren.

Der SGB sowie Nautilus begrüessen ebenso die Neuerungen im Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), welches dahingehend angepasst werden soll, dass auf den Wasserstrassen der Mitgliedstaaten das Ventilieren von schädlichen Gasen aus dem Ladungsraum verboten wird. Diese Abfälle sind vielmehr neu an dafür vorgesehene Entgasungsstationen abzugeben. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, Entgasungsstationen zu errichten oder errichten zu lassen. Für den Vollzug des Binnenschiffahrtsgesetzes, der internationalen Vereinbarungen und der Ausführungsvorschriften sind nach Art. 58 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes die Kantone zuständig, soweit dies nicht dem

Bund übertragen ist. Mit der vorliegenden Revision werden die Arbeitssicherheit sowie der Gesundheitsschutz des Schifffahrtspersonals verbessert, da so das Risiko einer Exposition mit schädlichen Gasen verringert wird. Der SGB und Nautilus halten aber in aller Deutlichkeit fest, dass die vorliegende Revision nur ein erster Schritt ist, um die Gesundheit des Personals gegen schädliche Emissionen zu schützen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Luca Cirigliano
Zentralsekretär

Herrn
Cyrill Martin
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
Per Mail (Word und PDF)

Basel, 26. September 2019

Vernehmlassungsverfahren: Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und über seine Umsetzung (Änderung des Seeschiffahrtgesetzes) sowie Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt:

Sehr geehrter Herr Martin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im obigen Verfahren Stellung nehmen zu können. Als Vereinigung, welche die Belange der Schweizer Unternehmen vertritt, die in der internationalen Güter- und Personen-Schifffahrt sowie in den Schweizer Häfen tätig sind, sind die beiden zur Ratifizierung anstehenden Übereinkommen von einiger Bedeutung.

Wir äussern uns innert gestellter Frist wie folgt:

CLNI

Die SVS hatte sich in den Beratungen des 2012 beschlossenen Übereinkommens via die Schweizer Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) intensiv eingebracht und – im Einklang mit der europäischen Binnenschiffahrts-Organisation IVR verschiedene Abänderungsanträge eingebracht. Diese wurden in der zur Ratifizierung anstehenden Fassung leider nur zu einem Bruchteil berücksichtigt.

In der dann folgenden Konsultation des SSA begrüsst die SVS mit Schreiben vom 13. Januar 2013 die mit dem neuen Übereinkommen angestrebte Ausweitung des Anwendungsbereiches der heute im wesentlichen für Schiffsverkehre auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen geltenden Haftungsbeschränkungsregelungen auf weitere europäische Wasserstrassen (darunter insbesondere Donau, Elbe, Oder und Save).

Gleichzeitig bedauerten wir in unserer Eingabe, dass das an sich löbliche Ziel der Rechtseinheit nur um den Preis einer drastischen Erhöhung der bisher im schweizerischen Recht geltenden Haftungslimiten erreicht worden sei.

Da in einigen in der europäischen Binnenschifffahrt wichtigen Staaten eine gewisse Zurückhaltung gegenüber ähnlichen Konventionen des Binnenschifffahrtsrechts herrschte und längere Verzögerungen bei der Ratifizierung bereits erkennbar waren, regten wir dass die Schweiz bei der Ratifikation der CLNI 2012 keine „Vorreiterrolle“ spielen sollte. Wir machten beliebt, dass die Schweiz mit der Ratifikation zuwarten solle, bis die Haltung der wichtigsten Staaten in der europäischen Binnenschifffahrt – vor allem der ZKR-Mitglieder – bekannt ist.

In der Zwischenzeit haben praktisch alle in diesem Bereich relevanten Staaten das CLNI 2012 ratifiziert. Es ist deshalb kein Grund zu sehen, warum die Schweiz damit noch zuwarten sollte. Die Vorteile einer Rechtsvereinheitlichung in diesem Bereich überwiegen unsere nach wie vor bestehenden Bedenken betreffend der hohen Haftungsbeiträge.

Wir haben deshalb keine Einwände gegen die Ratifizierung und die entsprechende Umsetzung mittels Anpassung des Bundesgesetzes vom 9. September 1996 über die Schifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschifffahrtsgesetz).

CDNI

Das für die Schweiz am 1. November 2009 in Kraft getretene CDNI soll gemäss der in Vernehmlassung stehenden Vorlage mit einem Verbot des Entgasens, das nicht an einer offiziellen Annahmestelle erfolgt, ergänzt werden. Neben dem allgemeinen Verbot des Entgasens wurden Bestimmungen aufgenommen, die dem Befrachter die Kosten des Entgasens auferlegen. Diese Verpflichtung folgt, wie die restlichen Bestimmungen des CDNI dem Verursacherprinzip.

Wir begrüßen grundsätzlich die auch hier vorgesehene Anwendung des Verursacherprinzips. Wobei lange umstritten war, wer hier als Verursacher zu gelten hat: der Versender der Ladung, der Empfänger oder der Reeder. Im diesbezüglich revidierten CDNI wird nun der Empfänger als verantwortlich und kostenpflichtig erklärt und damit klar stipuliert, dass die während des Transports entstehenden Dämpfe ein Teil der Ladung und damit mit dieser aus dem Schiff zu entfernen sind.

Als Organisation, welche die ökologisch sinnvollste Transportart Binnenschifffahrt vertritt, befürworten wir gerade in der heutigen Diskussion um die klimatischen Verhältnisse, dass auch in diesem Bereich hohe Umweltstandards eingeführt werden, und erachten die sachgerechte Entsorgung der gasförmigen Restladung als eine zeitgemässe Ergänzung des CDNI.

Wir sind aber ebenso dezidiert der Meinung, dass ein bislang zugelassenes Verfahren nur dann als illegal erklärt werden kann, wenn gleichzeitig eine legale Möglichkeit besteht, die gasförmige Restladung zu entsorgen. Dies ist aktuell nicht respektive nur sehr unzureichend der Fall: Entlang des Rheins gibt es gerade mal eine Entgasungsanlage in den Niederlanden und keine einzige in Deutschland oder Frankreich.

Die neuen Bestimmungen des CDNI sehen zwar Übergangsfristen vor, doch garantieren diese keineswegs, dass rechtzeitig eine ausreichende Anzahl von Entsorgungsanlagen zur Verfügung steht. Dies zeigt exemplarisch das in den Vernehmlassungsunterlagen angesprochene Beispiel der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Die SRH hatten zwar

sehr vorausschauend bereits vor einiger Zeit mit einer in den Basellandschaftlichen Häfen ansässigen Firma Kontakt aufgenommen, um eine entsprechende Anlage rechtzeitig vorhalten zu können. Es hatte sogar ein konkretes Projekt bestanden. Nachdem diese Firma aber von einem anderen Unternehmen übernommen worden war und dieses keinerlei Interesse an einer Realisierung des Projekts zeigte, ist man in den für die Mineralölprodukte relevanten Häfen Muttenz-Au und Birsfelden wieder auf „Start“, und eine konkrete Lösung ist nicht ersichtlich.

Die Schifffahrt würde damit in eine unzumutbare Zwangslage gebracht. Das bisherige Vorgehen der Entgasung würde für illegal erklärt, ohne gleichzeitig die Sicherheit zu haben, dass ausreichend legale Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Die SVS ist deshalb dezidiert der Meinung, dass zuerst genügende Infrastrukturen einer alternativen Entsorgung bereitstehen oder zumindest bindend zugesichert sein müssen, bevor man das heutige Vorgehen strikt verbietet.

In Übereinstimmung mit der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU), deren Mitglied die SVS ist, und in enger Abstimmung mit den Schwesterverbänden BDB in Deutschland und CBRB in den Niederlanden beantragen wir Ihnen deshalb, mit der Ratifikation noch zuzuwarten und die Entwicklung bei den anderen Rheinanliegerstaaten zu beobachten.

Analog der beim CLNI vertretenen Haltung würde die Schweiz damit zwar darauf verzichten, hier unnötigerweise eine Vorreiterrolle zu übernehmen, die zusätzlichen Bestimmungen des CDNI aber übernehmen, sobald die Voraussetzungen auch in den anderen ZKR-Staaten für tauglich befunden werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für ergänzende Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Der Präsident



Dr. Ralph Lewin

Der Geschäftsführer



André A. Auderset