

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuchs
und anderer Gesetze
(Zweites Seerechtsänderungsgesetz)

Punkt der 552. Sitzung des Bundesrates am 14. Juni 1985

A

Der federführende Rechtsausschuß empfiehlt dem Bundesrat,
zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes
wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage zu § 664 HGB - Artikel 5 und 6)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in der Anlage (zu § 664 HGB)
die "Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und
ihrem Gepäck auf See" wie folgt zu ändern:

- a) In Artikel 5 Satz 1 ist der Betrag "320 000 Deutsche Mark"
durch den Betrag "500 000 Deutsche Mark" zu ersetzen.
- b) In Artikel 6 Abs. 2 ist der Betrag "16 000 Deutsche Mark"
durch den Betrag "30 000 Deutsche Mark" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist zu begrüßen, daß der Entwurf über die im
Athener Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchst-
beträge hinausgeht. In zwei Punkten erscheinen je-
doch auch die im Entwurf vorgesehenen Beträge als
zu gering.

(noch Ziff. 1)

Artikel 5 der Anlage zu § 664 HGB will bei Tod oder Körperverletzung die Obergrenze aus § 46 Abs. 1 LuftVG übernehmen, die für innerstaatliche Luftbeförderungen gilt. Dieser Betrag liegt erheblich unter der Grenze, die für andere, vergleichbare Bereiche der Personenbeförderung festgesetzt ist. § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG sieht einen Haftungshöchstbetrag von 500 000 DM vor. Die Divergenz zwischen § 46 Abs. 1 LuftVG und § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG folgt nicht aus unterschiedlichen sachlichen Gegebenheiten. Der niedrigere Betrag für die innerstaatliche Luftbeförderung ist in Artikel 3 Nr. 3 des Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16.8.1977 (BGBl. 1 S. 1577) nur deshalb gewählt worden, weil er der Regelung im Änderungsprotokoll von Montreal vom 25.9.1975 zum Warschauer Abkommen entsprach und weil auf diese Weise für die Zukunft eine einheitliche Regelung im nationalen und internationalen Lufttransportrecht erleichtert werden sollte (vgl. BT-Drs. 7/4825 S. 18, Begründung zu Artikel 3 Nr. 2). Eine solche Begründung kann für Haftungsobergrenzen bei der Seebeförderung nicht gelten, weil hier die in einer internationalen Vereinbarung, dem Athener Übereinkommen, enthaltene Obergrenze als zu niedrig angesehen wird und deshalb gerade nicht in das innerstaatliche Recht übernommen werden soll. Der jetzt für die Seebeförderung festzusetzende Haftungshöchstbetrag sollte daher wenigstens dem in § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG vorgesehenen Betrag von 500 000 DM entsprechen, den der Gesetzgeber bereits 1977 grundsätzlich als angemessen angesehen hat. Unter Berücksichtigung der seither eingetretenen Einkommensentwicklung wäre er bei einer jetzt zu schaffenden Regelung als eher niedrig einzustufen.

Der in Artikel 6 Abs. 2 der Anlage zu § 664 HGB vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 16 000 DM für Verlust oder Beschädigung eines Fahrzeugs einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks erscheint ebenfalls nicht sachgerecht. Er hätte zur Folge, daß in einem sehr großen Teil der Fälle die Reisenden beim Verlust des Fahrzeugs keinen ausreichenden Ersatz erhielten. Unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Wertes von Ferienreisegepack wäre der Höchstbetrag schon bei einem einige Jahre alten Pkw der Mittelklasse überschritten. Ein genügender Grund hierfür ist nicht ersichtlich.

(noch Ziff. 1)

Die summenmäßige Beschränkung der Haftung kann nur damit gerechtfertigt werden, daß sie durch eine klare Begrenzung des Risikos dem Beförderer die Haftpflichtversicherung zu angemessenen Bedingungen ermöglicht. Ihr Sinn kann es hingegen nicht sein, in einem beträchtlichen Teil der Fälle dem Geschädigten den vollen Schadensersatz zu versagen. Nur soweit der Wert eines beförderten Fahrzeugs deutlich über dem normalerweise zu erwartenden Wert liegt, ist es deshalb - unter Berücksichtigung der Interessen des Beförderers - vertretbar, den Schadensersatzanspruch des Reisenden zu beschneiden. Eine verstärkte Zuweisung des Risikos an den Beförderer ist auch ökonomisch sinnvoll.

Der Beförderer kann eine dauernde Versicherung für alle mit dem Schiff beförderten Fahrzeuge zu geringeren Kosten nehmen, als wenn die einzelnen Reisenden ihre Fahrzeuge jeweils kurzfristig versichern lassen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage zu § 664 HGB - Artikel 13 Überschrift und Absatz 1)

In Artikel 1 Nr. 8 ist

Artikel 13 der Anlage (zu § 664 HGB) wie folgt zu ändern:

a) In der Überschrift

ist das Wort "Schadensersatzklagen"

durch das Wort "Schadensersatzansprüchen"

zu ersetzen;

b) in Absatz 1 ist das Wort "Klagen"

durch das Wort "Ansprüche"

zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an den üblichen Sprachgebrauch in materiell-rechtlichen Vorschriften.

3. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage zu § 664 HGB - Artikel 13 Abs. 2)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob in Artikel 13 Abs. 2 Buchstabe b der Anlage zu § 664 HGB die Worte
", vorausgesetzt, daß diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet" gestrichen werden sollen.

Begründung:

Ein Ausschluß der Ansprüche aus §§ 844, 845 BGB in den Fällen, in denen der Tod des Reisenden als Folge einer Körperverletzung während der Beförderung erst drei Jahre nach der Ausschiffung eintritt, erscheint nicht vertretbar.

4. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage zu § 664 HGB - Artikel 13 a - neu -, Artikel 14)

In Artikel 1 Nr. 8
sind in der Anlage (zu § 664 HGB)
die "Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See" wie folgt zu ändern:

- a) Nach Artikel 13 ist folgender neuer Artikel 13 a einzufügen:

"Artikel 13 a
Zuständiges Gericht

Für Klagen, die aufgrund der Bestimmungen dieser Anlage erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk sich der in dem Beförderungsvertrag bestimmte Abgangs- oder Bestimmungsort befindet."

(noch Ziff. 4)

- b) In Artikel 14
sind nach dem Wort "umzukehren"
die Worte "oder die Zuständigkeit des in Artikel 13 a
bezeichneten Gerichts auszuschließen"
einzufügen:

Begründung:

Der Entwurf will die wesentlichen Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See - mit geänderten Haftungshöchstbeträgen - als Anlage zu § 664 in das Handelsgesetzbuch übernehmen. Nicht übernommen werden soll Artikel 17 des Athener Übereinkommens, der dem Kläger mehrere Gerichtsstände zur Wahl stellt, u.a. das Gericht des Abgangs- oder Bestimmungsorts.

Danach wäre es möglich, daß auf einen Schadensersatzanspruch nach den Regeln des deutschen internationalen Privatrechts die zwingenden Bestimmungen der Anlage anzuwenden wären - etwa wenn der Abgangs- oder Bestimmungsort im Inland liegt und der Vertrag im Inland geschlossen worden ist -, daß jedoch ein Gerichtsstand im Inland nicht gegeben wäre, insbesondere wenn der Beförderer keine Niederlassung im Inland hat. Der Reisende müßte dann vor einem ausländischen Gericht klagen. Daß das ausländische Gericht die zwingenden Bestimmungen der Anlage zu § 664 HGB anwendet, erscheint jedenfalls nicht sicher. Der Reisende wäre dann unter Umständen zweifach benachteiligt. Er müßte vor einem ausländischen Gericht klagen und genösse materiell-rechtlich nicht den Schutz der Bestimmungen der Anlage zu § 664 HGB.

Dies wäre mit der Intention des Gesetzentwurfs nicht vereinbar. Entsprechend Artikel 17 Abs.1 Buchstabe b des Athener Übereinkommens sollte deshalb zugunsten des Reisenden ein Gerichtsstand im Inland und damit zugleich die internationale Zuständigkeit des inländischen Gerichts geschaffen werden. Zur Absicherung einer solchen Regelung ist es außerdem geboten, in Anlehnung an Artikel 18 des Athener Übereinkommens eine abweichende Vereinbarung auszuschließen.

5. Zu Artikel 3 Nr. 2 (§ 786 a Abs. 2 ZPO)

In Artikel 3 Nr. 2

ist § 786 a Abs. 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Ist das Urteil nach § 305 a unter Vorbehalt ergangen,
so gelten für die Zwangsvollstreckung die folgenden
Vorschriften:".

b) In Nummer 2 Satz 1 ist nach dem Wort "Haftungsbe-
schränkungsübereinkommens"
der Hinweis " (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs)"
einzufügen.

Begründung:

Die Änderung des Satzes 1 dient der
Straffung. Welchen Inhalt der Vorbe-
halt haben muß, ergibt sich bereits
aus § 305 a ZPO; eine Zwangsvollstrek-
kung kommt nur wegen des durch das Ur-
teil festgestellten Anspruchs in Be-
tracht. Die Ergänzung der Nummer 2
ist eine Folge der Änderung des Sat-
zes 1.

6. Zu Artikel 3 Nr. 2 (§ 786 a Abs. 3 ZPO)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf
des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob zum Zwecke
der Straffung in Artikel 3 Nr. 2 der Absatz 3 des
§ 786 a ZPO nicht wie folgt zu fassen ist:

"(3) Ist das Urteil eines ausländischen Gerichts unter
einem Vorbehalt im Sinne des § 305 a Satz 2 ergangen,
so gelten für die Zwangsvollstreckung die Vorschriften
des Absatzes 2 entsprechend."

Begründung:

Die Änderung dient der
Straffung. Da sowohl der Vorbehalt

(noch Ziff. 6)

gemäß § 305 a Satz 2 ZPO im Urteil des innerstaatlichen Gerichts wie auch ein Vorbehalt im Urteil eines ausländischen Gerichts durch die Bestimmung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (vgl. § 486 Abs. 1 HGB i.d.F. des Artikel 1 Nr. 2) inhaltlich bestimmt und begrenzt wird, kann auch wegen des Inhalts des Vorbehaltes in dem ausländischen Urteil auf § 305 a ZPO verwiesen werden.

7. Zu Artikel 3 a - neu -

Nach Artikel 3 ist folgender neuer Artikel 3 a einzufügen:

'Artikel 3 a

**Änderungen des Gesetzes über die Angelegenheiten
der freiwilligen Gerichtsbarkeit**

Das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 315-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom ...
wird wie folgt geändert:

1. Nach § 145 wird eingefügt:

"§ 145 a

Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Geschäfte der Verklarung nach § 522 des Handelsgesetzbuchs und der Beweisaufnahme nach § 11 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt einem Amtsgericht für die

208/1/85

- 8 -

(noch Ziff. 7)

Bezirke mehrerer Amtsgerichte zuzuweisen, wenn dies einer sachlichen Förderung oder schnelleren Erledigung der Verfahren dient. Die Landesregierungen können die Ermittlung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen."

2. Dem § 149 wird folgender Satz angefügt:

"§ 149 a gilt entsprechend."

Begründung:

Die Änderungen stellen ein Anliegen des Landes Hamburg dar. Durch Allgemeine Verfügung des Reichsministers der Justiz über die Übertragung amtsgerichtlicher Geschäfte im Bereich des Landgerichts Hamburg vom 24. Februar 1938, die als hamburgisches Landesrecht fortgilt (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts II 301 - n), sind dem Amtsgericht Hamburg für die Bezirke aller dem Landgericht Hamburg angehörenden - sechs - Amtsgerichte mit Wirkung vom 1. April 1938 u.a. die Verklarungen (§ 522 HGB), die Beweisaufnahmen nach § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes sowie die Dispacheverfahren (§ 149 FGG) übertragen worden. Im Zuge der Bereinigung des hamburgischen Landesrechts soll auch die Allgemeine Verfügung vom 24. Februar 1938 durch eine Rechtsverordnung des Senats ersetzt werden. Das ist jedoch hinsichtlich der vorgenannten Verfahren zur Zeit nicht möglich, da es für deren Zuständigkeitskonzentration keine entsprechende Ermächtigungsnorm mehr gibt. Die frühere Ermächtigungsnorm (§ 17 des Gesetzes über die Gerichtsgliederung in Groß-Hamburg und anderen Gebieteilen vom 16. März 1937 - RGBl. I S. 312) ist außer Kraft getreten. Auf Grund der Erfahrungen der Vergangenheit, insbesondere wegen der Verhältnisse im Hamburger Hafen, besteht das Bedürfnis für diese Zuständigkeitskonzentration beim Amtsgericht Hamburg fort.

B

8. Der Ausschuß für Verkehr und Post
empfiehlt dem Bundesrat,
gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des
Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.