

06.06.86

R

Gesetzesbeschluß

des Deutschen Bundestages

Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze

(Zweites Seerechtsänderungsgesetz)

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 219. Sitzung am 5. Juni 1986 aufgrund der Beschlußempfehlung und des Berichts des Rechtsausschusses (6. Ausschuß) - Drucksache 10/5539 - den von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze
(Zweites Seerechtsänderungsgesetz)
- Drucksache 10/3852 -

in der nachstehenden Fassung angenommen:

Fristablauf: 27.06.86

Erster Durchgang: 208/85

1

Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderungen des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 485 Satz 1 wird das Wort „Seelotse“ durch das Wort „Lotse“ ersetzt.
2. Die §§ 486 bis 487 d werden durch folgende §§ 486 bis 487 e ersetzt:

„§ 486

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. II S. ...; Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.

(2) Die Haftung auf Grund des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1975 II S. 301; Ölhaftungsübereinkommen) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Ölhaftungsübereinkommens gegen andere Personen als den Eigentümer des das Öl befördernden Schiffes geltend gemacht oder werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nr. 6 des Ölhaftungsübereinkommens geltend gemacht, für die das Ölhaftungsübereinkommen nach Artikel II nicht gilt, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;
2. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Ölhaftungsübereinkommens gelten die §§ 487 bis 487 e.

§ 487

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 486 Abs. 1) ist auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für

1. die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, oder
2. die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes

mit der Maßgabe anzuwenden, daß für diese Ansprüche, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Abs. 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.

§ 487 a

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsüberein-

kommens (§ 486 Abs. 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 500 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

§ 487 b

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

§ 487 c

(1) Die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 1 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Beträge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 1 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, daß der Lotse, falls die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von 12 Reisenden errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 1 000 Tonnen oder im Falle des Absatzes 2 die Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, die Zahl 12 übersteigt.

§ 487 d

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens (§ 486 Abs. 2) ausschlie-

ßendes persönliches Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens ausschließendes persönliches Verschulden des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

§ 487 e

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) oder im Sinne des Artikels V Abs. 3 des Ölhaftungsübereinkommens (§ 486 Abs. 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Seerechtlichen Verteilungsordnung vom ... (BGBl. I S. ...).

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305 a der Zivilprozeßordnung bleibt unberührt.

3. In § 501 Abs. 1 werden die Worte „für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken könnte“ durch die Worte „für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken kann“ ersetzt.

4. Nach § 607 wird eingefügt:

„§ 607 a

(1) Die in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen gelten für jeden Anspruch gegen den Verfrachter auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht.

(2) Wird ein Anspruch auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, gegen einen der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung geltend gemacht, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind.

(3) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Verfrachter, seinen Leuten und den Perso-

nen der Schiffsbesatzung als Ersatz zu leisten ist, darf den in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen.

(4) Ist der Schaden jedoch auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die einer der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind, nicht berufen.“

5. § 612 wird wie folgt gefaßt:

„§ 612

(1) Der Verfrachter wird von jeder Haftung für die Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter (§ 611 Abs. 1 Satz 1) oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Diese Frist kann jedoch durch eine zwischen den Parteien nach dem Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, getroffene Vereinbarung verlängert werden.

(2) Rückgriffsansprüche können auch nach Ablauf der in Absatz 1 bestimmten Jahresfrist gerichtlich geltend gemacht werden, sofern die Klage innerhalb von drei Monaten seit dem Tage erhoben wird, an dem derjenige, der den Rückgriffsanspruch geltend macht, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist.“

6. § 656 wird wie folgt gefaßt:

„§ 656

(1) Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter maßgebend.

(2) Das Konnossement begründet insbesondere die Vermutung, daß der Verfrachter die Güter so übernommen hat, wie sie nach § 643 Nr. 8 und § 660 beschrieben sind. Ist das Konnossement einem gutgläubigen Dritten übertragen worden, so ist der Beweis, daß der Verfrachter die Güter nicht so übernommen hat, wie sie nach § 643 Nr. 8 beschrieben sind, nicht zulässig.

(3) Absatz 2 gilt nicht:

1. wenn das Konnossement einen Zusatz nach § 646 enthält;
2. hinsichtlich des Inhalts solcher Güter, die nach dem Konnossement dem Kapitän in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden sind, wenn das Konnossement mit dem Zusatz: „Inhalt unbekannt“ oder mit einem gleichbedeutenden Zusatz versehen ist.

(4) Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.“

7. § 660 wird wie folgt gefaßt:

„§ 660

(1) Sofern nicht die Art und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist, haftet der Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall höchstens bis zu einem Betrag von **666,67 Rechnungseinheiten** für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von **2 Rechnungseinheiten** für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die in Satz 1 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Satz 1 genannten Beträge werden in Deutsche Mark entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

(2) Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Gerät verwendet, um die Güter für die Beförderung zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in dem Konnossement als in einem solchen Gerät enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Absatzes 1. Soweit das Konnossement solche Angaben nicht enthält, gilt das Gerät als Stück oder Einheit.

(3) Der Verfrachter verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 sowie nach den §§ 658, 659, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

8. § 662 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so können die Verpflichtungen des Verfrachters aus:

§ 559 (See- und Ladungstüchtigkeit),
§ 563 Abs. 2 und §§ 606 bis 608 (Schadensersatzpflicht)
§§ 611 und 612 (Schadensermittlung),
§ 656 (Beweisvermutung des Konnossements),
§§ 658 und 659 (Wertersatz bei Verlust oder Beschädigung der Güter)

und
§ 660 (Haftungssumme)

durch Rechtsgeschäft im voraus nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden. Das gleiche

274/86

gilt für die sich aus diesen Verpflichtungen ergebenden Schiffsagübergerrechte."

9. Die Überschrift des Fünften Abschnitts des Fünften Buches wird wie folgt gefaßt:

**„Fünfter Abschnitt
Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck.“**

10. § 664 wird wie folgt gefaßt:

„§ 664

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck entstehen, haften vorbehaltlich des Absatzes 2 der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den diesem Gesetz als Anlage beigefügten Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Die §§ 486 bis 487 e bleiben unberührt.

(2) Unterliegt eine Beförderung im Sinne des Absatzes 1 einer Haftungsregelung nach den Vorschriften über die Beförderung von Reisenden oder Gepäck durch ein anderes Beförderungsmittel als ein Seeschiff, so gelten die Bestimmungen der Anlage nicht, soweit jene Vorschriften auf die Beförderung auf See zwingend anzuwenden sind."

11. Dem Handelsgesetzbuch wird folgende Anlage angefügt:

**Anlage
(zu § 664)**

**Bestimmungen
über die Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck auf See**

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In den Bestimmungen dieser Anlage sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehend angegebenen Sinn verwendet:

1. a) „Beförderer“ bedeutet eine Person, durch oder für die ein Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, gleichgültig, ob die Beförderung tatsächlich von ihr oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) „ausführender Beförderer“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, gleichgültig, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffes handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
2. „Beförderungsvertrag“ bedeutet einen durch oder für einen Beförderer geschlossenen Vertrag über die Beförderung eines Reisenden oder über die Beförderung eines Reisenden und seines Gepäcks auf See;
3. „Schiff“ bedeutet ausschließlich ein Seeschiff;

4. „Reisender“ bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person,

- a) die auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert wird oder
- b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den diese Anlage nicht gilt;

5. „Gepäck“ bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert, ausgenommen

- a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die auf Grund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft, und
- b) lebende Tiere;

6. „Kabinengepäck“ bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Nummer 8 dieses Artikels und von Artikel 6 schließt das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat;

7. „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ schließt einen Vermögensschaden ein, der sich daraus ergibt, daß das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schließt aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind;

8. „Beförderung“ umfaßt folgende Zeiträume:

- a) hinsichtlich des Reisenden und seines Kabinengepäcks den Zeitraum, während dessen sich der Reisende und/oder sein Kabinengepäck an Bord des Schiffes befinden oder ein- oder ausgeschifft werden, und den Zeitraum, während dessen der Reisende und sein Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert werden, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist. Hinsichtlich des Reisenden umfaßt die Beförderung jedoch nicht den Zeitraum, während dessen er sich in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet;
- b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von

5

dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Reisenden nicht wieder ausgehändigt worden ist;

- c) hinsichtlich anderen Gepäcks als Kabinengepäck den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten.

Artikel 2

Haftung des Beförderers

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden und durch Verlust oder Beschädigung von Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten beruht.

(2) Die Beweislast dafür, daß das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist, und für das Ausmaß des Schadens liegt beim Kläger.

(3) Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung des Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Strandung, Explosion, Feuer oder durch einen Mangel des Schiffes entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht. Bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden bis zum Beweis des Gegenteils ungeachtet der Art des den Verlust oder die Beschädigung verursachenden Ereignisses vermutet. In allen anderen Fällen obliegt dem Kläger der Beweis, daß dieser Verlust oder diese Beschädigung auf Verschulden beruht.

Artikel 3

Ausführender Beförderer

(1) Ist die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen worden, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung nach den Bestimmungen dieser Anlage haftbar. Daneben unterliegt der ausführende Beförderer in bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen dieser Anlage und kann sich auf sie berufen.

(2) Der Beförderer haftet hinsichtlich der von dem ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers.

(3) Jede besondere Vereinbarung, durch welche der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm durch die Bestimmungen dieser Anlage nicht auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die diese Bestimmungen ihm gewähren, wird hinsichtlich des ausführenden Beförderers nur wirksam, wenn dieser ihr ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat.

(4) Soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haftbar sind, haften sie gesamtschuldnerisch.

(5) Dieser Artikel berührt das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht.

Artikel 4

Wertsachen

Der Beförderer haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen, es sei denn, daß solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind; in diesem Fall haftet der Beförderer bis zu dem in Artikel 6 Absatz 3 festgelegten Höchstbetrag, sofern nicht nach Artikel 7 Absatz 1 ein höherer Betrag vereinbart worden ist.

Artikel 5

Haftungsbeschränkung bei Körperverletzung

Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Fall auf einen Betrag von 320 000 Deutsche Mark je Beförderung beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

Artikel 6

Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck

(1) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf einen Betrag von 4 000 Deutsche Mark je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist in jedem Fall auf 16 000 Deutsche Mark je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist in jedem Fall auf 6 000 Deutsche Mark je Reisenden und je Beförderung beschränkt.

(4) Der Beförderer und der Reisende können vereinbaren, daß der Beförderer nur unter Abzug eines Betrags haftet, der bei Beschädigung eines Fahrzeugs 600 Deutsche Mark und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks 60 Deutsche Mark je Reisenden nicht übersteigen

darf. Dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

Artikel 7

Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge

(1) Der Beförderer und der Reisende können ausdrücklich und schriftlich höhere Haftungshöchstbeträge als die in den Artikeln 5 und 6 vorgeschriebenen vereinbaren.

(2) Zinsen und Verfahrenskosten fallen nicht unter die in den Artikeln 5 und 6 vorgeschriebenen Haftungshöchstbeträge.

Artikel 8

Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten des Beförderers

Wird ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen eines Schadens, der unter die Bestimmungen dieser Anlage fällt, in Anspruch genommen, so kann er sich, sofern er beweist, daß er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach den Bestimmungen dieser Anlage für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer gelten.

Artikel 9

Mehrere Ansprüche

(1) Werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 5 und 6 wirksam, so beziehen sie sich auf den Gesamtbetrag aller Schadenersatzansprüche, die durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder durch Verlust oder Beschädigung seines Gepäcks entstehen.

(2) Bei der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer darf der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer sowie von ihren in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer nach den Bestimmungen dieser Anlage auferlegt werden kann, mit der Maßgabe, daß keine der erwähnten Personen für mehr als den für sie zutreffenden Höchstbetrag haftet.

(3) In allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 8 auf die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 5 und 6 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 10

Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Beförderer verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 5, 6 und 7 Absatz 1, wenn der Schaden von ihm oder einem

seiner Bediensteten oder Beauftragten in Ausübung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist.

(2) Ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.

Artikel 11

Grundlage für Ansprüche

Eine Schadensersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Bestimmungen dieser Anlage erhoben werden.

Artikel 12

Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck

(1) Der Reisende hat an den Beförderer oder dessen Beauftragten eine schriftliche Anzeige zu richten

a) bei äußerlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:

i) bei Kabinengepäck vor oder in dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden,

ii) bei anderem Gepäck vor oder in dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;

b) bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(2) Hält der Reisende die Vorschriften dieses Artikels nicht ein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß er sein Gepäck unbeschädigt erhalten hat.

(3) Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

Artikel 13

Verjährung von Schadensersatzansprüchen

(1) Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck verjähren in zwei Jahren.

(2) Die Verjährungsfrist beginnt

a) unverändert

b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, jedoch

kann die Verjährungsfrist einen Zeitraum von dreißig Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreiten;

- c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(3) Ungeachtet der Absätze 1 und 2 kann die Verjährungsfrist durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Artikel 14 Zuständiges Gericht

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

Artikel 15 Nichtige Vereinbarungen

Jede vor Eintritt des Ereignisses, das den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursacht hat, getroffene Vereinbarung, die bezweckt, den Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden zu befreien oder einen niedrigeren als den in den Bestimmungen dieser Anlage festgelegten Haftungshöchstbetrag zu bestimmen, mit Ausnahme der in Artikel 6 Absatz 4 vorgesehenen Vereinbarung, sowie jede solche Vereinbarung, die bezweckt, die beim Beförderer liegende Beweislast umzukehren oder die Zuständigkeit des in Artikel 14 bezeichneten Gerichts auszuschließen, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrags zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieser Anlage unterworfen.

Artikel 16

Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften

Die Bestimmungen dieser Anlage gelten auch für gewerbsmäßige Beförderungen, die ein Staat oder eine sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaft oder Anstalt auf Grund eines Beförderungsvertrags nach Artikel 1 vornimmt.

12. Die §§ 666 bis 671 werden aufgehoben.
13. Die §§ 672 bis 675 werden wie folgt gefaßt:

„§ 672

Für die Beförderung des Gepäcks, das der Reisende nach dem Beförderungsvertrag an Bord zu bringen befugt ist, hat er, wenn nichts anderes vereinbart ist, neben dem Beförderungsentgelt keine besondere Vergütung zu zahlen.

§ 673

Auf das an Bord gebrachte Gepäck sind die §§ 561, 593 und 617 anzuwenden. Auf sämtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen sind außerdem die §§ 563 bis 565 und 619 anzuwenden.

§ 674

(1) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

(2) Das Pfandrecht besteht jedoch nur, solange die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind.

§ 675

Stirbt ein Reisender, so ist der Kapitän verpflichtet, in Ansehung der von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.

14. Die §§ 676 bis 678 werden aufgehoben.
15. In § 737 Abs. 2 wird das Wort „Seelotsen“ durch das Wort „Lotsen“ ersetzt.

Artikel 2

Änderungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 wird eingefügt:

„§ 4 a

(1) Für Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung von Reisenden, die auf dem Schiff befördert werden, haftet der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht. Die Haftung ist auf einen Betrag von 150 000 Deutsche Mark multipliziert mit der Zahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf, höchstens jedoch auf einen Betrag von 30 Millionen Deutsche Mark beschränkt. Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren Reisenden auf Grund desselben Ereignisses zu leisten sind, insgesamt den in Satz 2 bezeichneten Höchstbetrag, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem der Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht. Die Beschränkung der Haftung gilt nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von dem Schiffseigner selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Werden Ansprüche der in Absatz 1 bezeichneten Art gegen

1. den Charterer oder

2. eine Person der Schiffsbesatzung oder einen an Bord tätigen Lotsen, sofern diese Person den Schaden in Ausführung von Dienstverrichtungen verursacht hat,

geltend gemacht, so kann der Schuldner sich auf die Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 Satz 2 und 3 berufen; für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen gilt § 487c Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs entsprechend. Der in Absatz 1 Satz 2 bestimmte Höchstbetrag gilt für die Gesamtheit der Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen den Schiffseigner und die in Satz 1 genannten Personen entstanden sind. Jedoch kann ein Schuldner sich auf die Haftungsbeschränkung nicht berufen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

2. Vor § 77 wird folgende Überschrift eingefügt:

„Fünfter Abschnitt
Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck“.

3. § 77 wird wie folgt gefaßt:

„§ 77

(1) Auf die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnen-

gewässern ist § 664 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden. § 4a bleibt unberührt.

(2) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts ein Pfandrecht an dem Gepäck des Reisenden, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist. Die Wirkungen und die Geltendmachung des Pfandrechts bestimmen sich im übrigen nach den für das Pfandrecht des Frachtführers an Frachtgütern geltenden Vorschriften.“

4. Der bisherige Fünfte wird zum Sechsten, der bisherige Sechste wird zum Siebten, der bisherige Siebte zum Achten und der bisherige Achte zum Neunten Abschnitt.

5. § 102 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung von Reisenden (§ 4a Abs. 1) sowie Ansprüche wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im § 77 bezeichneten Gepäcks;“.

b) In Nummer 5 werden die Angaben „§ 4 Nr. 2“ und „§§ 3 und 4 Nr. 3“ durch die Angaben „§ 4 Abs. 1 Nr. 2“ und „§§ 3 und 4 Abs. 1 Nr. 3“ ersetzt.

Artikel 3

Änderungen der Zivilprozeßordnung

Die Zivilprozeßordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Nach § 305 wird eingefügt:

„§ 305 a

Unterliegt der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs und macht der Beklagte geltend, daß

1. aus demselben Ereignis weitere Ansprüche, für die er die Haftung beschränken kann, entstanden sind und

2. die Summe der Ansprüche die Haftungshöchstbeträge übersteigt, die für diese Ansprüche in Artikel 6 oder 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487a oder 487c des Handelsgesetzbuchs bestimmt sind,

so kann das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewißheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nach der freien Überzeugung des Gerichts nicht unwesentlich erschwert wäre. In diesem Fall ergeht das Urteil unter dem Vorbehalt, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen

kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.“

2. Nach § 786 wird eingefügt:

„§ 786 a

(1) Die Vorschriften des § 780 Abs. 1 und des § 781 sind auf die nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs eintretende beschränkte Haftung entsprechend anzuwenden.

(2) Ist das Urteil nach § 305a unter Vorbehalt ergangen, so gelten für die Zwangsvollstreckung die folgenden Vorschriften:

1. Wird im Geltungsbereich dieses Gesetzes die Eröffnung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahrens beantragt, an dem der Gläubiger mit dem Anspruch teilnimmt, so entscheidet das Gericht nach § 5 Abs. 3 der Seerechtlichen Verteilungsordnung über die Einstellung der Zwangsvollstreckung; nach Eröffnung des Verteilungsverfahrens sind die Vorschriften des § 8 Abs. 4 und 5 der Seerechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden.

2. Ist nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) von dem Schuldner oder für ihn ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden, so sind, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, die Vorschriften des § 34 der Seerechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 34 Abs. 2 der Seerechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs erhoben werden, nach den Vorschriften der §§ 767, 769, 770 erledigt; das gleiche gilt, wenn der Fonds in dem anderen Vertragsstaat erst bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

(3) Ist das Urteil eines Gerichts, das seinen Sitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes hat, unter dem Vorbehalt ergangen, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen geltend machen kann, wenn ein Fonds nach Artikel 11 des Übereinkommens errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird, so gel-

ten für die Zwangsvollstreckung wegen des durch das Urteil festgestellten Anspruchs die Vorschriften des Absatzes 2 entsprechend.“

Artikel 4

Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 209 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. die Anmeldung des Anspruchs im Konkurs oder im seerechtlichen Verteilungsverfahren.“

2. Dem § 214 wird angefügt:

„(4) Auf die Unterbrechung durch Anmeldung im seerechtlichen Verteilungsverfahren sind die Absätze 1 bis 3 entsprechend anzuwenden.“

3. § 651 h Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Gelten für eine von einem Leistungsträger zu erbringende Reiseleistung gesetzliche Vorschriften, nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen entsteht oder geltend gemacht werden kann oder unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschlossen ist, so kann sich auch der Reiseveranstalter gegenüber dem Reisenden hierauf berufen.“

Artikel 5

Änderungen des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Nach Artikel 5 wird folgender Artikel 6 eingefügt:

„Artikel 6

(1) § 662 des Handelsgesetzbuchs und die darin genannten Vorschriften gelten für jedes Konnossement, das sich auf die Beförderung von Gütern zwischen Häfen in zwei verschiedenen Staaten oder zwischen Häfen im Geltungsbereich dieses Gesetzes bezieht, sofern das Konnossement

1. in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Abkommen von 1924) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 (Protokoll von 1968) ausgestellt ist oder

2. vorsieht, daß der Vertrag den Bestimmungen des Abkommens von 1924 in der Fassung des Protokolls von 1968 oder dem Recht eines Staates, auf Grund dessen die genannten Bestimmungen anzuwenden sind, unterliegt.

§ 662 des Handelsgesetzbuchs und die darin genannten Vorschriften gelten auch für ein Konnossement, das in einem anderen als einem in Satz 1 Nr. 1 bezeichneten Staat ausgestellt ist, sofern das Konnossement sich auf die Beförderung von Gütern von oder nach einem Hafen in einem in Satz 1 Nr. 1 bezeichneten Staat oder einem Hafen im Geltungsbereich dieses Gesetzes bezieht; dies gilt nicht, soweit sich aus Absatz 2 etwas anderes ergibt.

(2) Ist das Konnossement in einem Staat ausgestellt, der Vertragsstaat des Abkommens von 1924, jedoch nicht Vertragsstaat des Protokolls von 1968 ist, und bezieht sich das Konnossement auf die Beförderung von Gütern nach einem Hafen in einem solchen Staat, so gelten § 662 des Handelsgesetzbuchs und die darin genannten Vorschriften mit der Maßgabe, daß § 612 Abs. 2 sowie § 660 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs, soweit darin bestimmt ist, daß der Verfrachter bis zu einem Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm der verlorenen oder beschädigten Güter haftet, außer Betracht bleiben; Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 bleibt unberührt. Satz 1 gilt nicht, wenn das Konnossement eine Beförderung zwischen Häfen im Geltungsbereich dieses Gesetzes durch ein Schiff, das die Flagge der Bundesrepublik Deutschland führt, betrifft.

(3) Die Liste der Vertragsstaaten des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 sowie jede Änderung dieser Liste werden durch den Bundesminister der Justiz im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben.

(4) Absatz 1 Satz 2, letzter Halbsatz, sowie Absatz 2 treten an dem Tage außer Kraft, an dem das Abkommen von 1924 für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt. Der Tag, an dem die in Satz 1 genannten Vorschriften außer Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Seelotsen“ durch das Wort „Lotsen“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs sind auch auf Ansprüche, die nicht auf den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs beruhen, sowie auf andere als privatrechtliche Ansprüche anzuwenden.“

Artikel 6

Änderungen des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 940-9, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 28 Abs. 3 wird angefügt:

„Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs bleiben unberührt.“

2. Dem § 30 wird angefügt:

„(12) Für die Kosten der Beseitigung haften persönlich

1. der nach § 25 Abs. 1 Verantwortliche, sofern er Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) ist und das Hindernis in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes verursacht worden ist,

2. der nach § 25 Abs. 3 Verantwortliche, sofern es sich bei dem beseitigten Gegenstand um ein Schiff handelt und der Verantwortliche Eigentümer des Schiffes im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist.

Mehrere Verpflichtete haften als Gesamtschuldner. Auf den Anspruch auf Erstattung der Kosten der Beseitigung nach Satz 1 sind die §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs anzuwenden.“

Artikel 7

Änderung der Strandungsordnung

Dem § 25 Abs. 4 der Strandungsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9516-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 284 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469) geändert worden ist, wird angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, sofern auf den Anspruch auf Erstattung der Kosten der Beseitigung die §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs anzuwenden sind.“

Artikel 8

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

M

2. Dem § 149 wird folgender Satz angefügt:
„§ 145a gilt entsprechend.“

Artikel 9

Aufhebung von Vorschriften

(1) Artikel 3 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) wird aufgehoben.

(2) Artikel 2 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 5. Dezember 1939 (RGBl. I S. 2501) wird aufgehoben.

Artikel 10

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 11

Inkrafttreten, Übergangsregelung

(1) Artikel 1 Nr. 2 und 3, Artikel 2 Nr. 1 und 5, Artikel 3, Artikel 5 Nr. 2 Buchstabe b sowie die Artikel 6, 7 und 9 Abs. 1 treten an dem Tage in Kraft, an dem das Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Sie bleiben jedoch außer Betracht in den Fällen, in denen das Ereignis, aus dem die Ansprüche entstanden sind, für die die Haftung beschränkt werden kann, vor dem in Satz 1 bezeichneten Inkrafttretenstage eingetreten ist.

(2) Die übrigen Vorschriften dieses Gesetzes treten am Tage nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 4 bis 14, Artikel 2 Nr. 2 bis 4, Artikel 4 Nr. 3, Artikel 5 Nr. 1 und Artikel 9 Abs. 2 bleiben jedoch außer Betracht in den Fällen, in denen der Vertrag bereits vor dem in Satz 1 bezeichneten Inkrafttretenstage abgeschlossen worden ist.

(3) Der Tag, an dem die in Absatz 1 genannten Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze
(Zweites Seerechtsänderungsgesetz)

Punkt der 566. Sitzung des Bundesrates am 27. Juni 1986

Der Rechtsausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grund zu verlangen:

Zu Artikel 1 Nr. 11 (Artikel 5 und 6 Abs. 2 der Anlage zum
Handelsgesetzbuch - zu § 664)

In Artikel 1 Nr. 11

sind in der Anlage zum Handelsgesetzbuch (zu § 664)
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:

Die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden und für die Beschädigung von Fahrzeugen erscheinen zu niedrig.

Bei schweren Verletzungen und im Todesfall wird der im Gesetzesbeschluß vorgesehene Höchstbetrag von 320 000 DM häufig zum vollen Ausgleich des Schadens nicht ausreichen. Es wird vorgeschlagen, statt dessen wenigstens eine Obergrenze von 500 000 DM wie in § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG vorzusehen, die der Gesetzgeber bereits 1977 als angemessen angesehen hat. Unter Berücksichtigung der seither eingetretenen Einkommensentwicklung ist er heute als eher niedrig einzustufen.

Für den Seereiseverkehr einen geringeren Haftungshöchstbetrag als im Straßenverkehr einzuführen, ist nicht gerechtfertigt. Die Obergrenze von 320 000 DM ist zwar auch in § 46 Abs. 1 LuftVG enthalten. Sie ist dort jedoch nur deshalb gewählt worden, weil sie 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). Hier ist die Lage jedoch anders, weil 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. Mit einem für das innerstaatliche Recht auf 500 000 DM heraufgesetzten Haftungshöchstbetrag könnte zudem ein Zeichen dafür gesetzt werden, daß bei einer Revision des Athener Übereinkommens über die Obergrenze des internationalen Lufttransportrechts hinausgegangen werden sollte.

Der 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 Ferienreisegepäck wäre der Höchstbetrag schon bei einem einige Jahre alten Pkw der Mittelklasse überschritten. Ein genügender Grund hierfür ist nicht ersichtlich.

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. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine Grenze von 30 000 DM sachgerecht. Sie stände auch in einem angemessenen Verhältnis zu dem Höchstbetrag bei Personenschäden.

Höhere Haftungsobergrenzen würden nicht zu unzumutbaren Belastungen für die deutschen Reeder führen. Sie wären zwar bei den Versicherungsverträgen zu berücksichtigen. Nennenswerte Auswirkungen bei den Versicherungsprämien wären jedoch nicht zu erwarten, weil die Höhe der Prämien entscheidend durch die Masse kleinerer Schäden bestimmt wird, nicht durch die wenigen großen Schäden.

Wenn mit wesentlichen Auswirkungen auf die Versicherungsprämien nicht zu rechnen ist, läßt auch der Umstand, daß die deutsche Fährschiffahrt sich vor allem mit skandinavischen Reedereien im Wettbewerb befindet, eine Beschränkung auf die dort geltende Haftungsobergrenze von 320 000 DM für Personenschäden nicht geboten erscheinen. Daß abweichende Haftungsbeträge keinen Einfluß auf den Wettbewerb haben, wird durch die gegenwärtige Situation belegt. Obwohl die in Skandinavien geltenden Haftungshöchstbeträge deutlich über den Obergrenzen in den allgemeinen Geschäftsbedingungen deutscher Fährschiffreedereien liegen, sind den skandinavischen Reedern hieraus ersichtlich keine Wettbewerbsnachteile entstanden.

Beschluß
des Bundesrates

zum

Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze
(Zweites Seerechtsänderungsgesetz)

Der Bundesrat hat in seiner 566. Sitzung am 27. Juni 1986 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 5. Juni 1986 verabschiedeten Gesetz einen Antrag gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zu stellen.