

Vorblatt

Seerechtsänderungsgesetz (Gesetzentwurf der Bundesregierung)

A. Problem

Die im Entwurf enthaltenen Änderungen des Handelsgesetzbuches und anderer Gesetze folgen im wesentlichen aus der Ratifizierung des Brüsseler Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen sowie der drei Brüsseler Übereinkommen vom 10. Mai 1952 über den Arrest in Seeschiffen, über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen und über die strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen. Diese Übereinkommen wurden gleichzeitig mit dem Seerechtsänderungsgesetz zur Zustimmung vorgelegt.

B. Lösung

Das an sich reformbedürftige deutsche Seehandelsrecht soll jeweils nur schrittweise in Anpassung an die fortschreitende internationale Rechtsvereinheitlichung verbessert werden. Das Seerechtsänderungsgesetz sieht deshalb entsprechend den Grundsätzen der Brüsseler Übereinkommen im wesentlichen Änderungen auf folgenden Teilgebieten vor:

Vorschriften über die Haftung des Reeders sowie Bestimmungen über die Vertretungsmacht des Kapitäns, über die große Havarei und über die Bergung und Hilfeleistung.

Neuregelung des gesamten IX. Abschnitts, Viertes Buch des HGB über die Schiffsgläubigerrechte.

Schiffsregisterrecht.

C. Alternativen

Der Bundesrat schlägt einzelne Änderungen vor.

D. Kosten

Keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 27. Mai 1971

I/4 (I/3) — 450 02 — Se 5/71

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 362. Sitzung am 19. Februar 1971 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Brandt

Anlage 1

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

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrats das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderungen des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch wird wie folgt geändert:

1. In § 93 Abs. 1 werden die Worte „Güterbeförderungen, Bodmerei, Schiffsmiete“ ersetzt durch die Worte „Güterbeförderungen, Schiffsmiete“.
2. In § 363 Abs. 2 werden die Worte „Bodmereibriefe und“ gestrichen.

3. § 482 erhält folgende Fassung:

„§ 482

Die Anordnung der Zwangsversteigerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung sowie die Vollziehung des Arrestes in das Schiff ist nicht zulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“

4. An die Stelle der §§ 486, 487 treten folgende §§ 486 bis 487 d:

„§ 486

(1) Der Reeder kann seine Haftung für vertragliche und außervertragliche Ansprüche Dritter auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung eines Menschen (Personenschaden) oder auf Ersatz des Schadens aus dem Verlust oder der Beschädigung einer Sache oder des sonstigen Vermögensschadens (Sachschaden) beschränken, sofern diese Ansprüche aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind.

(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die von einer Person verursacht worden sind, die sich nicht an Bord des Schiffes befunden hat, es sei denn, daß

1. es sich um Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von zum Zwecke der Beförderung an Bord des Schiffes befindlichen Menschen oder wegen des Verlustes oder der Beschädigung von an Bord des Schiffes befindlichen Sachen handelt oder
2. das den Schaden verursachende Verhalten im Zusammenhang mit der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, dem Einladen, Befördern oder Ausladen von Gütern oder dem Einschiffen, Befördern oder Ausschiffen von Reisenden steht.

(3) Absatz 1 ist ferner nicht anzuwenden

1. auf Ansprüche der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen sowie auf Ansprüche Dritter wegen der Tötung oder Verletzung von zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen, es sei denn, daß das Heuerverhältnis ausländischem Recht unterliegt und nach diesem Recht die Haftung beschränkt werden kann;
2. auf Ansprüche aus Bergung oder Hilfsleistung sowie auf Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
3. auf Ansprüche wegen nuklearer Schäden.

(4) Der Reeder kann seine Haftung nicht beschränken, wenn er die Erfüllung des Anspruchs besonders gewährleistet hat. Das gleiche gilt, wenn den Reeder selbst oder seinen gesetzlichen Vertreter oder, falls der Reeder eine juristische Person oder eine Personenhandels-gesellschaft ist, ein Mitglied des zur Vertretung berechtigten Organs oder einen zur Vertretung berechtigten Gesellschafter an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn den Korrespondentreeder an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft.

(5) Ist der Reeder eine Personenhandels-gesellschaft, so kann auch jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche die Gesellschaft nach den Absätzen 1 bis 4 ihre Haftung beschränken kann.

§ 487

(1) Außer dem Reeder können auch die folgenden Personen ihre Haftung für vertragliche und außervertragliche Ansprüche Dritter auf Ersatz von Personen- und Sachschäden beschränken, die im Zusammenhang mit der Verwendung des Schiffes entstanden sind:

1. der Charterer;
2. die Personen der Schiffsbesatzung und die sonstigen Bediensteten des Schiffseigentümers, Reeders oder Charterers.

Satz 1 gilt in den Fällen der Nr. 2 nur für Ansprüche wegen Schäden, die der Schuldner in Ausübung seines Dienstes verursacht hat.

(2) § 486 Abs. 2 bis 5 gilt entsprechend. Die Beschränkung der Haftung einer der in Absatz 1 Nr. 2 genannten Personen wird jedoch durch ihr

Verschulden nicht ausgeschlossen, es sei denn, daß sie zugleich Reeder oder Charterer ist und den Schaden in dieser Eigenschaft verursacht hat, oder daß sie den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat.

(3) Ferner kann ein an Bord tätiger Seelotse seine Haftung für die in Absatz 1 Satz 1 bezeichneten Ansprüche beschränken, soweit für diese Ansprüche auch der Reeder oder eine der in Absatz 1 Satz 1 genannten Personen als Gesamtschuldner haftet und die Haftung nach § 486 oder nach Absatz 1 und 2 beschränken kann. § 486 Abs. 2 und 3, Abs. 4 Satz 1 gilt entsprechend; die Beschränkung der Haftung wird durch ein Verschulden des Seelotsen nicht ausgeschlossen, es sei denn, daß er den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat.

§ 487 a

(1) Die Haftungsbeschränkung wird durch ein gerichtliches Verfahren (Verteilungsverfahren) nach den Vorschriften der Seerechtlichen Verteilungsordnung vom (Bundesgesetzbl. I S. ...) bewirkt. Durch die Eröffnung des Verteilungsverfahrens beschränkt sich die Haftung des Reeders und der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen für alle aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche, für die sie nach §§ 486, 487 ihre Haftung beschränken können, auf den in dem Verfahren eingezahlten Geldbetrag (Haftungssumme), aus dem die Gläubiger nach Maßgabe der Vorschriften über das Verteilungsverfahren befriedigt werden.

(2) Der Betrag der Haftungssumme bestimmt sich nach dem Raumgehalt des Schiffes. Als Raumgehalt des Schiffes ist der Nettoraumgehalt anzusehen, bei Schiffen mit mechanischem Antrieb vermehrt um den Raumgehalt, der zur Ermittlung des Nettoraumgehalts vom Bruttoreumgehalt als Maschinenraum abgesetzt worden ist. Ergibt sich ein Raumgehalt von weniger als dreihundert Tonnen, so ist ein Raumgehalt von dreihundert Tonnen anzusetzen.

(3) Für jede Raumtonne ist das Dreitausendeinhundertfache des Wertes von fünfundsechzig und einem halben Milligramm Gold von neunhundert Tausendstel Feingehalt anzusetzen. Sind aus dem Ereignis nur Ansprüche wegen Sachschäden entstanden oder können außerdem entstandene Ansprüche wegen Personenschäden nicht mehr geltend gemacht werden, so ist für jede Raumtonne nur das Tausendfache des in Satz 1 genannten Wertes anzusetzen. Bei der Berechnung der Haftungssumme ist von dem Wert auszugehen, der im Zeitpunkt der Eröffnung des Verteilungsverfahrens der Parität der Deutschen Mark zum Gold zugrunde liegt.

(4) Der Eröffnung des Verteilungsverfahrens nach der Seerechtlichen Verteilungsordnung steht die Errichtung eines Haftungsfonds in einem Vertragsstaat des Internationalen Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von See-

schiffen (Bundesgesetzbl. II S. ...) gleich, sofern der Fonds entsprechend den Vorschriften dieses Übereinkommens errichtet ist und dem Gläubiger tatsächlich zur Verfügung steht.

§ 487 b

Ist aus dem Ereignis, aus dem ein Anspruch gegen den Reeder oder eine der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen entstanden ist, zugleich ein Gegenanspruch des Schuldners gegen den Gläubiger entstanden, so sind die Vorschriften der §§ 486 bis 487 a über die Beschränkung der Haftung nur auf den Betrag des gegen den Reeder oder eine der in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 genannten Personen gerichteten Anspruchs anzuwenden, der nach Abzug des Gegenanspruchs verbleibt.

§ 487 c

Für Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung kann die Haftung nicht beschränkt werden.

§ 487 d

Wird die Haftung eines Schuldners für einen Anspruch durch die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens beschränkt, in dem ein anderer die Haftungssumme eingezahlt hat, so ist bei einer Ausgleichung zwischen dem anderen und dem Schuldner nur der Betrag zugrunde zu legen, den der Gläubiger des Anspruchs im Verteilungsverfahren erhält."

5. § 488 erhält folgende Fassung:

„§ 488

Der Reeder als solcher kann vor dem Gericht des Heimathafens (§ 480) verklagt werden. § 738 bleibt unberührt."

6. § 494 Abs. 2 wird aufgehoben.

7. § 501 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wenn eine neue Reise oder wenn nach der Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die volle Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, für dessen Anspruch die Reederei ihre Haftung beschränkt hat oder beschränken könnte, so kann jeder Mitreeder, welcher dem Beschluß nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgibt."

8. § 507 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitreeder haften für die Verbindlichkeiten der Reederei persönlich, jedoch nur nach dem Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten."

b) In Absatz 2 werden die Worte „etwa“ und „persönlichen“ gestrichen.

9. a) In § 511 werden die Worte „(Schiffskapitän, Schiffer)“ ersetzt durch die Worte „(Kapitän, Schiffer)“.
- b) Im gesamten Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs wird die Bezeichnung „Schiffer“ ersetzt durch die Bezeichnung „Kapitän“.

10. § 512 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Diese Haftung des Kapitäns besteht nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden und der Schiffsbesatzung.“
- b) In Absatz 3 wird das Wort „persönlich“ gestrichen.

11. §§ 522 bis 525 erhalten folgende Fassung:

„§ 522

(1) Der Kapitän ist bei einem Unfall, der sich während der Reise ereignet und der das Schiff oder die Ladung betrifft oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben kann, berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, die Aufnahme einer Verklärung zu beantragen. Das Verlangen kann von dem Reeder und von den Personen gestellt werden, für die der Unfall als Inhaber eines Rechts am Schiff, Ladungsbeteiligte, Reisende oder Personen der Schiffsbesatzung einen erheblichen Vermögensnachteil zur Folge haben kann. Der Kapitän ist berechtigt und auf Verlangen einer in Satz 2 genannten Person verpflichtet, die Aufnahme der Verklärung in dem Hafen, den das Schiff nach dem Unfall oder nach dem Verlangen zuerst erreicht und in dem sie ohne eine unverhältnismäßige Verzögerung der Reise möglich ist, oder im Falle des Schiffsverlustes an dem ersten geeigneten Ort zu beantragen.

(2) Die Verklärung wird im Geltungsbereich des Grundgesetzes durch die Gerichte, außerhalb desselben durch die vom Bundesminister des Auswärtigen durch Rechtsverordnung bestimmten Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen.

§ 523

(1) In dem Antrag auf Aufnahme der Verklärung hat der Kapitän sich selbst zum Zeugnis zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhalts sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen. Dem Antrag ist eine öffentlich beglaubigte Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch und ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung beizufügen.

(2) Kann die beglaubigte Abschrift aus dem Tagebuch nicht beigelegt werden, so ist der Grund dafür anzugeben. Der Antrag muß in diesem Fall eine vollständige Beschreibung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

(3) Zur Aufnahme der Verklärung bestimmt das Gericht oder der Konsularbeamte einen tunlichst nahen Termin, zu welchem der Kapitän und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Der Termin ist dem Reeder und den etwa sonst durch den Unfall Betroffenen mitzuteilen, soweit dies ohne unverhältnismäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mitteilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

§ 524

(1) Die Verklärung geschieht durch eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang des Unfalls sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel.

(2) Die Beweisaufnahme erfolgt nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung. Eine Beidigung des Kapitäns findet nicht statt. Andere Zeugen sollen in der Regel unbeeidigt vernommen werden.

(3) Der Reeder und die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Verklärung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

(4) Das Gericht oder der Konsularbeamte ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amts wegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§ 525

(1) Der Reeder und die sonst durch den Unfall Betroffenen können Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Tagebuch oder des in § 523 Abs. 2 Satz 2 genannten Berichts sowie der Niederschrift über die Beweisaufnahme verlangen. Die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen.

(2) Ist das Verfahren auf Verlangen einer der in § 522 Abs. 1 Satz 2 genannten Personen beantragt, so hat diese die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit sie nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihr entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Reeders, dem Kapitän die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt. In den Fällen der großen Haverei findet die Vorschrift des § 706 Nr. 7 Anwendung.“

12. § 528 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:
- „Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten ist der Kapitän nur befugt, wenn ihm eine besondere Vollmacht hierzu erteilt worden ist.“
- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die Gültigkeit des Geschäfts ist nicht davon abhängig, daß der Kapitän nach Absatz 1 zu dem Geschäft befugt war, daß die von ihm zwischen mehreren Geschäften ge-

troffene Wahl zweckmäßig war und daß die durch das Geschäft erlangten Mittel oder sonstigen Gegenstände tatsächlich zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise verwendet werden. Das Geschäft ist jedoch für den Reeder nicht verbindlich, wenn dem Dritten der Mangel der Befugnis des Kapitäns oder die Absicht zur anderweitigen Verwendung bekannt war."

13. §§ 529, 530 werden aufgehoben.

14. § 532 wird aufgehoben.

15. In § 533 Abs. 1 werden die Worte „die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht begründet“ durch das Wort „verpflichtet“ ersetzt.

16. § 534 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Zahl „530“ ersetzt durch die Zahl „528“.
- b) In Absatz 2 werden die Worte „der §§ 528 und 530“ ersetzt durch „des § 528“.
- c) Absatz 4 wird aufgehoben.
- d) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4.

17. § 535 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 werden die Worte „als deren Vertreter“ gestrichen.
- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
„(3) Der Kapitän ist in solchen Fällen ermächtigt, die Ladung äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Schaden wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu veräußern oder zur Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung oder Weiterbeförderung zu verpfänden.“
- c) Die Vorschrift erhält folgenden Absatz 4:
„(4) Der Kapitän ist berechtigt, Ansprüche eines Ladungsbeteiligten aus Verlust oder Beschädigung der Ladung im eigenen Namen außergerichtlich oder gerichtlich zu betreiben, soweit der Ladungsbeteiligte selbst hierzu nicht rechtzeitig in der Lage ist.“

18. § 537 wird aufgehoben.

19. § 538 erhält folgende Fassung:

„§ 538

Außer in den Fällen des § 535 ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, soweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise notwendig ist.“

20. § 540 erhält folgende Fassung:

„§ 540

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Kapitän zur Verfügung über Ladungsteile durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn

die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäßigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.“

21. § 541 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Verfügt der Kapitän auf Grund des § 540 über Ladungsteile, so ist der Reeder verpflichtet, den betroffenen Ladungsbeteiligten den ihnen daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

22. § 542 erhält folgende Fassung:

„§ 542

Für die Gültigkeit der von dem Kapitän auf Grund der §§ 535 Abs. 3, 538 bis 540 vorgenommenen Rechtsgeschäfte gilt § 528 Abs. 2 sinngemäß.“

23. § 615 erhält folgende Fassung:

„§ 615

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter auszuliefern, bevor die darauf haftenden Beiträge zur großen Haverei sowie Bergungs- und Hilfskosten bezahlt oder sichergestellt sind.“

Der bisherige Absatz 2 entfällt.

24. § 632 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Verweisung auf „§§ 535 bis 537“ ersetzt durch die Verweisung auf „§§ 535 und 536“.
- b) Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.
- c) In Absatz 2 treten an die Stelle der Worte „Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder“ die Worte „sowie Bergungs- und Hilfskosten“.
- d) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
„(3) Für die Erfüllung der nach Absatz 1 dem Kapitän obliegenden Pflichten haftet auch der Verfrachter.“

25. In § 634 Abs. 7 wird die Verweisung auf „§§ 535 bis 537 und 632“ ersetzt durch die Verweisung auf „§§ 535, 536 und 632“.

26. Die Vorschriften des Sechsten Abschnitts „Bodmerei“ (§§ 679 bis 699) des Vierten Buchs werden aufgehoben.

27. In § 702 Abs. 3 werden die Worte „der §§ 485, 486“ ersetzt durch „des § 485“.

28. § 704 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstand beizutragen, wird dadurch, daß der Gegenstand später von einer besonderen Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand vor dem Beginn der Löschung am Ende der Reise ganz verloren geht.“

b) Die Vorschrift erhält folgenden Satz 2:

„Die Verpflichtung bleibt auch in diesem Fall bestehen, wenn ein Dritter, der den Ver-

lust durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat, hierfür eine Entschädigung zu zahlen hat.“

29. § 706 Nr. 7 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise veräußerten oder verpfändeten Gütern sowie die Kosten für die Ermittlung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die große Haverei (Dis-pache).“

30. Folgende Vorschrift wird als § 721 a eingefügt:

„§ 721 a

Geht nach dem Havereifall und bis zum Beginn der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand verloren, so trägt an Stelle des Gegenstands ein wegen des Verlustes gegen einen Dritten bestehender Ersatzanspruch mit seinem Wert bei. Geht ein beitragspflichtiger Gegenstand teilweise verloren oder wird er im Wert verringert, so ist bei der Ermittlung des Beitrags dem Wert des Gegenstands der Wert eines Ersatzanspruchs hinzuzurechnen, der wegen des teilweisen Verlustes oder der Wertverringerung gegen einen Dritten besteht.“

31. § 722 erhält folgende Fassung:

„§ 722

Wird nach dem Havereifall und vor dem Beginn der Löschung am Ende der Reise die Haftung eines beitragspflichtigen Gegenstands für eine durch einen Notfall entstandene Forderung begründet, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Wert nach Abzug dieser Forderung bei.“

32. § 723 Abs. 4 wird aufgehoben.

33. § 724 wird wie folgt geändert:

- a) An Absatz 1 werden folgende Worte angefügt, wobei hinter das Wort „ein“ ein Beistrich tritt:

„soweit nicht der Verlust oder die Wertverringerung durch eine Schadensersatzforderung (§ 721 a) ausgeglichen wird.“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ist der Verlust oder die Wertverringerung erst nach dem Beginn der Löschung erfolgt, so hat dies auf die Verteilung des Schadens, welcher die große Haverei bildet, keinen Einfluß.“

34. An die Stelle der §§ 725, 726 treten folgende §§ 725 bis 726 a:

„§ 725

(1) Zur Zahlung des von dem Schiff zu entrichtenden Beitrags ist der Schiffseigentümer, zur Zahlung des von der Ladung zu entrichtenden Beitrags ist der Eigentümer der Ladung verpflichtet. Maßgebend ist das Eigentum im Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Ende der Reise.

(2) Zur Zahlung des von den Fracht- oder Überfahrtsgeldern zu entrichtenden Beitrags ist der Verfrachter verpflichtet. Ist vereinbart, daß die Fracht auch im Falle des Verlustes der Güter zu zahlen ist, so trifft die Verpflichtung zur Zahlung des auf die Fracht für die geretteten Güter entfallenden Beitrags den Eigentümer der Güter; Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Der nach Absatz 1 oder 2 zur Zahlung des Beitrags Verpflichtete haftet nur bis zur Höhe des Wertes der geretteten Gegenstände, mit denen er beitragspflichtig ist. Maßgebend ist der Wert der Gegenstände bei Beginn der Löschung am Ende der Reise; § 717 Abs. 2, § 719 Nr. 1 und 2, §§ 721, 721 a und 722 sind anzuwenden.

§ 726

(1) Wegen der von dem Schiff und der Fracht zu entrichtenden Beiträge haben die Vergütungsberechtigten an dem Schiff die Rechte von Schiffsgläubigern.

(2) Auch an den beitragspflichtigen Gütern steht den Vergütungsberechtigten wegen des von den Gütern zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht zu.

§ 726 a

(1) Pfandrechte an den beitragspflichtigen Gütern nach § 726 Abs. 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Gütern begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Sie gehen jedoch Pfandrechten nach § 25 der Strandungsordnung nach.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 726 Abs. 2, so geht das wegen der später entstandenen Forderung dem wegen der früher entstandenen Forderung vor; Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 726 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 752 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den beitragspflichtigen Gütern nach § 726 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung des Anspruchs; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.“

35. § 731 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 endet nach dem Wort „ausliefern“.
b) Absatz 2 wird aufgehoben.
c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

36. § 732 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Hat der Kapitän zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zwecke einer nicht zur großen Haverei gehörenden Aufwendung, über einen Teil der Ladung durch Veräußerung, Verpfändung oder Verwendung verfügt, so ist der Verlust, den ein Ladungsbeteiligter dadurch erleidet, daß er wegen seines Ersatzanspruchs (§§ 540, 541) keine Befriedigung finden kann, von sämtlichen Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der großen Haverei zu tragen.“

37. § 737 erhält folgende Fassung:

„§ 737

(1) Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders und über seine Haftung aus Verträgen sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.

(2) Bei der Anwendung der §§ 735, 736 steht das Verschulden eines an Bord tätigen Seelotsen dem Verschulden eines Mitgliedes der Schiffsbesatzung gleich.“

38. An die Stelle des § 738 treten folgende §§ 738 bis 738 c:

„§ 738

(1) Für Klagen auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden, ist das Gericht zuständig,

1. in dessen Bezirk der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder eine gewerbliche Niederlassung hat;
2. in dessen Bezirk sich der Zusammenstoß ereignet hat, wenn er im Gebiet eines Hafens oder in Binnengewässern stattgefunden hat;
3. in dessen Bezirk ein Arrest in ein Schiff des Beklagten vollzogen oder die Vollziehung eines Arrestes durch Sicherheitsleistung gehemmt worden ist;
4. bei dem bereits eine Klage auf Grund desselben Zusammenstoßes gegen denselben Beklagten anhängig ist oder war.

Andere Gerichte sind örtlich nicht zuständig; §§ 33, 38, 39 der Zivilprozeßordnung bleiben unberührt.

(2) Gegen einen Angehörigen eines fremden Staates kann die Klage auch in anderen Gerichtsständen erhoben werden, wenn nach den Gesetzen dieses Staates die Zuständigkeit für die Klage eines Deutschen im gleichen Fall nicht entsprechend Absatz 1 geregelt ist.

(3) Klagen auf Ersatz des Schadens, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch einen Zusammenstoß zugefügt worden ist, können in den Gerichtsständen des Absatzes 1 Satz 1 auch dann erhoben werden, wenn die Ansprüche weder auf die Vorschriften dieses Titels noch auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt werden.

§ 738 a

(1) Ist eine Klage auf Schadensersatz, die auf die Vorschriften dieses Titels oder auf entsprechende ausländische Rechtsvorschriften gestützt wird, bei einem ausländischen Gericht anhängig, so hat die Klage die in § 263 Abs. 2 Nr. 1 der Zivilprozeßordnung bestimmte Wirkung der Rechtshängigkeit, wenn die Zuständigkeit des Gerichts auf einer dem § 738 Abs. 1 entsprechenden Regelung beruht und wenn das Gericht des

Staates, vor dem die Klage auf Schadensersatz anhängig ist, im Falle einer vor einem deutschen Gericht anhängigen Klage die Wirkungen der Rechtshängigkeit anerkennen würde.

(2) Hat ein Kläger vor einem ausländischen Gericht eine Klage gemäß Absatz 1 durchgeführt, so kann er wegen desselben Anspruchs gegen denselben Beklagten bei einem anderen nach § 738 Abs. 1 zuständigen Gericht nicht erneut Klage erheben. Dies gilt nicht, soweit das Verfahren vor dem ausländischen Gericht zu seinen Gunsten durchgeführt worden ist und er auf seine Rechte aus diesem Verfahren verzichtet. Satz 1 ist nur anzuwenden, wenn die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

§ 738 b

Die Vorschriften der §§ 738 und 738 a gelten nicht, wenn sich der Zusammenstoß auf dem Rhein oder auf der Mosel ereignet hat.

§ 738 c

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften dieses Titels entsprechende Anwendung.“

39. § 739 Abs. 2 wird aufgehoben.

40. In § 743 tritt an die Stelle des Wortes „Reeders“ das Wort „Eigentümers“.

41. § 749 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Reeder, dem Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, daß zunächst dem Reeder die Schäden am Schiff und Betriebsmehrkosten ersetzt werden, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind, und daß von dem Rest der Reeder zwei Drittel, der Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.“

b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Worte „endgültig, unter Ausschluß des Rechtsweges“ gestrichen.

42. Die §§ 750 bis 753 erhalten unter Einfügung eines § 752 a folgende Fassung:

„§ 750

(1) Zur Zahlung der Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch des Berge- und Hilfslohns, sind die Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände als Gesamtschuldner verpflichtet. Jeder von ihnen haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes der für ihn geborgenen oder geretteten Gegenstände.

(2) Die Ausgleichung im Verhältnis mehrerer Verpflichteter untereinander findet nach dem Verhältnis des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände statt, soweit nicht ein Fall der großen Haverei vorliegt.

§ 751

(1) Wer sich bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlaß zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, der Rettung von Menschenleben unterzieht, kann von den Personen, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen geborgen oder gerettet haben, einen billigen Anteil an der diesen Personen zustehenden Vergütung verlangen.

(2) Steht den Personen, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen geborgen oder gerettet haben, aus den in § 748 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, so haben die Personen, die sich der Rettung von Menschenleben unterzogen haben, insoweit, als ihnen infolgedessen der Anteil nach Absatz 1 entgeht, einen unmittelbaren Anspruch gegen den Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände. § 750 gilt entsprechend.

(3) Die geretteten Personen haben Berge- oder Hilfslohn nicht zu entrichten.

§ 752

(1) Wegen der Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch wegen des Berge- und Hilfslohns, hat der Gläubiger an dem geborgenen oder geretteten Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers.

(2) Auch an den übrigen geborgenen oder geretteten Sachen steht dem Gläubiger ein Pfandrecht zu.

(3) An den geborgenen Sachen hat der Gläubiger bis zur Sicherheitsleistung auch ein Zurückbehaltungsrecht.

§ 752 a

(1) Pfandrechte an den geborgenen oder geretteten Sachen nach § 752 Abs. 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Sie gehen jedoch Pfandrechten nach § 25 der Strandungsordnung nach.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 752 Abs. 2, so geht das wegen der später entstandenen Forderung dem wegen der früher entstandenen Forderung vor; Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 752 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 726 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den geborgenen oder geretteten Sachen nach § 752 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung des Anspruchs; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen oder geretteten Sachen wegen des Pfandrechts nach § 752 Abs. 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Gütern, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Kapitän zu richten; das gegen den Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

§ 753

(1) Der Kapitän darf die Güter vor der Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch teilweise ausliefern. Verstößt er schuldhaft gegen dieses Verbot, so haftet er dem Gläubiger für einen diesem dadurch entstehenden Schaden.

(2) Hat der Reeder die Handlungsweise des Kapitäns angeordnet, so sind die Vorschriften des § 512 Abs. 2 und 3 anzuwenden."

43. Der Neunte Abschnitt des Vierten Buchs erhält folgende Fassung:

„Neunter Abschnitt. Schiffsgläubiger

§ 754

(1) Folgende Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben sowie Lotsgelder;
3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen, die aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Bergungs- und Hilfskosten, auch im Falle des § 743; Beiträge des Schiffes und der Fracht zur großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nr. 3 findet keine Anwendung auf Ansprüche, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

§ 755

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 756

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.

§ 757

Gehört das Schiff einer Reederei, so haftet es den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn es nur einem Reeder gehörte.

§ 758

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.

§ 759

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt nach Ablauf eines Jahres seit der Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne daß das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

(3) Ein Zeitraum, während dessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung oder Unterbrechung der Frist aus anderen Gründen findet nicht statt.

§ 760

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster oder gegen den Kapitän gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Bei der Verfolgung des Pfandrechts des Schiffsgläubigers gilt zugunsten des Gläubigers als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht ein-

getragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

§ 761

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben den Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff.

§ 762

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 754 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 754 Abs. 1 Nr. 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalles, Forderungen auf Bergungs- und Hilfskosten als im Zeitpunkt der Beendigung des Bergungs- oder Hilfsleistungswerks und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.

§ 763

(1) Von den Pfandrechten für die in § 754 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 754 Abs. 1 Nr. 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen jedoch Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

§ 764

Von den Pfandrechten für die in § 754 Abs. 1 Nr. 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt."

44. §§ 901 bis 903 erhalten folgende Fassung:

„§ 901

Folgende Forderungen verjähren in einem Jahr:

1. öffentliche Schiffs-, Schiffsfahrts- und Hafenabgaben;
2. Lotsgelder;
3. Beiträge zur großen Haverei;
4. Forderungen gegen den Verfrachter aus Frachtverträgen sowie aus Konnossementen oder deren Ausstellung; § 612 bleibt unberührt;
5. Rückgriffsforderungen, die den Reedern untereinander nach § 736 Abs. 2 zustehen.

§ 902

Folgende Forderungen verjähren in zwei Jahren:

1. Forderungen gegen den Verfrachter aus Verträgen über die Beförderung von Reisenden;
2. Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738 c fallenden Ereignis;
3. Bergungs- und Hilfskosten, insbesondere auch der Berge- und Hilfslohn, sowie Forderungen aus der Beseitigung eines Wracks.

§ 903

(1) Die Verjährung beginnt mit dem Schluß des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

(2) Die Verjährung der Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738 c fallenden Ereignis (§ 902 Nr. 2) beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Ereignis stattgefunden hat.

(3) Die Verjährung der Forderungen auf Bergungs- und Hilfskosten sowie wegen der Beseitigung eines Wracks (§ 902 Nr. 3) beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- und Hilfsleistungswerk oder die Wrackbeseitigung beendet worden ist."

45. § 904 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderungen anderer Gesetze

1. Artikel 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (Reichsgesetzbl. S. 437) erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Die Vorschrift des § 485 des Handelsgesetzbuchs über die Haftung des Reeders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung und eines an Bord des Schiffes tätigen Seelotsen, die Vorschriften der §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs über die Beschränkung der Haftung sowie die Vorschriften der §§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuchs über die Haftung und die gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen finden auch Anwendung, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. Die Vorschriften der §§ 738 und 738 a des Handelsgesetzbuchs finden jedoch keine Anwendung auf Kriegsschiffe und auf sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder in seinen Diensten stehen und die anderen als Handelszwecken dienen.

(2) Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs sind auch auf Ansprüche anzuwenden, die nicht auf den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs beruhen."

2. Die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichsgesetzbl. S. 73) wird wie folgt geändert:

- a) An die Stelle des § 25 treten folgende §§ 25, 25 a:

„§ 25

(1) Wird die Schifffahrt in einem Fahrwasser, auf einer Reede oder in einem Hafen durch hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder durch andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände beeinträchtigt, so kann die zuständige Behörde das Hindernis beseitigen, wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und wenn zu besorgen ist, daß das Hindernis nicht oder nicht wirksam auf andere Weise beseitigt wird.

(2) Hat die Behörde erkennbar mit der Beseitigung begonnen, so dürfen ohne ihre Zustimmung das Hindernis nicht mehr beseitigt und Gegenstände von diesem nicht mehr fortgeschafft werden. Soweit möglich sind die Personen, die nach Absatz 3 die Kosten der Beseitigung zu erstatten haben, unverzüglich zu unterrichten.

(3) Diejenigen, welche das Hindernis verursacht haben, sowie die Eigentümer der beseitigten Gegenstände sind verpflichtet, der Behörde die Kosten der Beseitigung zu erstatten. Mehrere Verpflichtete haften als Gesamtschuldner.

(4) Wer nach Absatz 3 oder nach anderen Rechtsvorschriften zur Erstattung von Beseitigungskosten verpflichtet ist, haftet nur bis zur Höhe des Wertes der beseitigten Gegenstände, wegen deren Beseitigung seine Erstattungspflicht besteht; maßgebend ist der Wert der beseitigten Gegenstände im Zeitpunkt der Beendigung der Beseitigung. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn den Verpflichteten selbst ein Verschulden an der Entstehung des Hindernisses trifft; § 486 Abs. 4 Satz 2 des Handelsgesetzbuchs gilt entsprechend. Haften mehrere Verpflichtete, deren Haftung nach Satz 1 beschränkt ist, als Gesamtschuldner, so kann die Behörde die Zahlung nur einmal bis zur Höhe des Wertes der beseitigten Gegenstände fordern.

(5) An einem beseitigten Schiff hat die Behörde wegen der Forderungen auf Erstattung der Kosten seiner Beseitigung die Rechte eines Schiffsgläubigers (§ 754 Abs. 1 Nr. 4 des Handelsgesetzbuchs). Auch an den sonstigen beseitigten Gegenständen steht ihr ein Pfandrecht zu; das Pfandrecht hat den Vorrang vor allen anderen an den Gegenständen begründeten Pfandrechten; es erlischt nach einem Jahr seit der Entstehung des Anspruchs, § 759 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs gilt entsprechend.

(6) Die Vollstreckung wegen der Erstattungsforderungen nach Absatz 3 erfolgt im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens.

Beseitigte Gegenstände, die nicht der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegen, kann die Vollstreckungsbehörde auch öffentlich versteigern lassen; die §§ 979 und 980 des Bürgerlichen Gesetzbuchs gelten entsprechend; aus dem Erlös sind die Kosten der Beseitigung und der Verwertung vorweg zu entnehmen.

(7) Im Falle der Beseitigung eines Binnenschiffes, des Wracks eines Binnenschiffes oder von Zubehör eines Binnenschiffes gilt für die Kostenerstattung aus dem Schiff und dem Zubehör an Stelle der Absätze 3 bis 6 § 30 Abs. 3 bis 7 des Bundeswasserstraßengesetzes.

(8) Ein Überschuß bei der Verwertung der beseitigten Gegenstände ist unter Verzicht auf das Recht der Rücknahme zu hinterlegen.

(9) Die Absätze 2 bis 8 gelten nicht für die Habe der Besatzung, für das Reisegut der Reisenden und für die Post.

§ 25 a

Wird durch einen der in § 25 Abs. 1 bezeichneten Vorgänge die Gefahr einer Beeinträchtigung der Schifffahrt herbeigeführt, so ist ein Schiffer, der dies wahrnimmt, verpflichtet, dem nächsten Strandamt unverzüglich Anzeige zu erstatten."

b) Die Vorschriften des V. Abschnitts „Von der Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten“ (§§ 36 bis 41) werden aufgehoben.

3. § 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 27. September 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 641), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 560), wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 Buchstabe g wird aufgehoben.

b) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Dies gilt nicht für Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus einem Vorfall, an dem ein Seeschiff beteiligt ist, wenn

1. der Vorfall sich auf Binnengewässern, auf denen die Seeschifffahrtsstraßenordnung gilt, auf dem Nord-Ostsee-Kanal oder in einem Seehafen ereignet hat,
2. der Vorfall sich auf anderen Binnengewässern außer dem Rhein und der Mosel ereignet hat, sofern der Anspruch auf Ersatz des Schadens gerichtet ist, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch einen Schiffszusammenstoß oder durch ein unter § 738 c des Handelsgesetzbuchs fallendes Ereignis zugefügt worden ist.“

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Binnenschifffahrtssachen im Sinne dieses Gesetzes sind ferner bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnen-

gewässern durch Schifffahrt oder Flößerei zusammenhängen und Ansprüche zum Gegenstand haben, für deren Verhandlung und Entscheidung die Parteien die Zuständigkeit eines Schifffahrtsgerichts vereinbart haben.“

d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

4. Die Zivilprozeßordnung wird wie folgt geändert:

a) § 904 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. gegen den Kapitän, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf einem Seeschiff angestellten Personen, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“

b) In § 1002 Abs. 1 und § 1024 Abs. 1 werden die Worte „des § 765 des Handelsgesetzbuchs und“ gestrichen.

5. In § 49 Abs. 2 der Konkursordnung wird der Punkt am Schluß der Vorschrift durch einen Strichpunkt ersetzt und der Satz wie folgt weitergeführt: „dies gilt nicht gegenüber den Pfandrechten der Schiffsgläubiger (§ 754 des Handelsgesetzbuchs).“

6. § 163 Abs. 3 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung erhält folgende Fassung:

„(3) Die für die Sozialversicherung der Besatzung zuständigen Versicherungsträger gelten als Beteiligte, auch wenn sie eine Forderung nicht angemeldet haben. Bei der Zwangsversteigerung eines Seeschiffes vertritt die Seeberufsgenossenschaft die übrigen Versicherungsträger gegenüber dem Vollstreckungsgericht.“

7. In § 145 Abs. 1, 2 und § 146 Abs. 3 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit tritt jeweils an die Stelle der Worte „§ 524 Abs. 1 und 2“: „§ 522 Abs. 1 und 3“; in § 145 Abs. 1, 2 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit werden die Worte „§ 530 Abs. 1,“ gestrichen.

8. § 50 Abs. 2 Satz 1 der Kostenordnung erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Aufnahme von Verklarungen sowie Beweisaufnahmen nach dem Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs, nach dem Binnenschifffahrtsgesetz und nach dem Flößereigesetz wird das Doppelte der vollen Gebühr, mindestens ein Betrag von zwanzig Deutsche Mark erhoben.“

9. In § 92 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichsgesetzbl. S. 369, 868), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 14. August 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 1106) tritt an die Stelle der Verweisung auf „§§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuchs“ die Verweisung auf §§ 734 bis 737, 738 c des Handelsgesetzbuchs“.

10. § 18 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird aufgehoben.
- b) Der bisherige Absatz 2 wird einziger Text.

11. Tarif Nr. 20 Buchstabe c des Gebührengesetzes für das Auswärtige Amt und die Auslandsbehörden vom 8. März 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 137) erhält folgende Fassung:

- „c) Aufnahme einer
Verklärung 40 Deutsche Mark
Dauert das Geschäft
länger als eine Stunde,
für jede weitere
angefangene Stunde .. 20 Deutsche Mark.“

Artikel 3

Ausführungsvorschriften zu dem Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen

§ 1

(1) Ein Reeder, der Angehöriger eines Vertragsstaats des Internationalen Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ist, kann unter den Voraussetzungen dieses Übereinkommens seine Haftung auch für solche Ansprüche beschränken, die nicht nach den deutschen Gesetzen zu beurteilen sind. § 487 a des Handelsgesetzbuchs ist entsprechend anzuwenden.

(2) Als Angehörige eines Vertragsstaats sind natürliche Personen mit gewöhnlichem Aufenthalt und juristische Personen oder Personenvereinigungen mit Sitz in einem Vertragsstaat anzusehen. Natürliche Personen, welche Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind, gelten stets als Angehörige eines Vertragsstaats.

§ 2

(1) § 486 Abs. 3 Nr. 3 des Handelsgesetzbuchs ist auch auf Ansprüche anzuwenden, die nicht nach den deutschen Gesetzen zu beurteilen sind.

(2) § 486 Abs. 3 Nr. 3 des Handelsgesetzbuchs ist nicht anzuwenden, wenn der Reeder Angehöriger eines anderen Vertragsstaats des Internationalen Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ist, es sei denn, daß die Haftung für den Anspruch auch nach dem Recht dieses Vertragsstaats nicht beschränkt werden könnte. § 1 Abs. 2 Satz 1 gilt sinngemäß.

§ 3

§§ 1, 2 gelten außer für den Reeder auch für die in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1 und 3 des Handelsgesetzbuchs genannten Personen.

Artikel 4

Übergangsbestimmung

Für die Rechte von Schiffsgläubigern, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstanden sind, gelten die bisherigen Vorschriften weiter.

Artikel 5

Aufhebung von Verordnungen

Folgende Vorschriften werden aufgehoben:

1. die Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklarungen vom 16. August 1944 (Reichsgesetzbl. I S. 183);
2. Artikel 5 § 8 der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen zur Erhaltung der Arbeitslosenhilfe und der Sozialversicherung sowie zur Erleichterung der Wohlfahrtslasten der Gemeinden vom 14. Juni 1932 (Reichsgesetzbl. I S. 273);
3. Abschnitt 2 Nr. 5 der Verordnung zur Durchführung von Notvorschriften der Sozialversicherung vom 9. Januar 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 15).

Artikel 6

Verweisungen

Soweit in anderen Vorschriften auf Bestimmungen verwiesen wird, die durch dieses Gesetz aufgehoben oder geändert werden, treten an ihre Stelle die entsprechenden Bestimmungen dieses Gesetzes.

Artikel 7

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt an dem Tage in Kraft, an dem das Internationale Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und das Unterzeichnungsprotokoll hierzu sowie das Internationale Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen für die Bundesrepublik in Kraft sein werden.

(2) Der Tag, an dem dieses Gesetz in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I.

Allgemeines

1. Die Änderungen des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze, die in dem Entwurf vorgesehen sind, werden fast ausschließlich durch die Ratifizierung des Brüsseler Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen sowie der drei Brüsseler Übereinkommen vom 10. Mai 1952 über den Arrest in Seeschiffe, über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen und über die strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen veranlaßt. Wegen des Inhalts, des Zwecks und der Tragweite dieser Übereinkommen ist auf die dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu diesem Übereinkommen beigefügte Denkschrift zu verweisen.

Obwohl das deutsche Seehandelsrecht, wie es im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs kodifiziert ist, in seinen wesentlichen Teilen bereits über hundert Jahre alt ist, hält die Bundesregierung eine über die durch die Ratifizierung der genannten Übereinkommen bedingte Änderung hinausgehende umfassende Reform zur Zeit nicht für angebracht. Die internationale Rechtsvereinheitlichung schreitet gerade auf diesem Gebiet sehr schnell voran. Es erscheint deshalb nicht zweckmäßig, das deutsche Seehandelsrecht im ganzen auf rein nationaler Basis zu modernisieren. Die in vielen Teilen zweifellos dringend wünschenswerte Anpassung an die modernen Verhältnisse sollte vielmehr in der Weise vorgenommen werden, daß bei Gelegenheit der Ratifizierung internationaler Übereinkommen die entsprechenden Teile des deutschen Seehandelsrechts in Übereinstimmung mit den international vereinheitlichten Rechtsgrundsätzen neu gefaßt werden. Nachdem schon vor dem Kriege das Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 891) aus Anlaß der Ratifizierung des Brüsseler Übereinkommens vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente (Haager Regeln) die so gekennzeichnete abschnittsweise Reform des deutschen Seehandelsrechts begonnen hat, soll dieser Weg mit dem vorliegenden Entwurf weiter beschritten werden. Es ist damit zu rechnen, daß sich eine Modernisierung des Frachtrechts und des Personenbeförderungsrechts — ebenfalls auf internationaler Basis — bald anschließen kann.

Entsprechend diesem Ziel strebt der Entwurf eine möglichst organische Anpassung des deut-

schen Seehandelsrechts an die Übereinkommensgrundsätze an. Er nimmt die Ratifizierung des Übereinkommens über die beschränkte Reederhaftung zum Anlaß, alle von der Änderung des Haftungsprinzips betroffenen Vorschriften neu zu fassen. Das hat zur Folge, daß eine Reihe von Änderungen und Klarstellungen außer im engeren Bereich der Vorschriften über die Haftung des Reeders auch bei den Bestimmungen über die Vertretungsmacht des Kapitäns, über die große Haverei und über die Bergung und Hilfeleistung notwendig werden. Hinzu kommt aus den bei den einzelnen Vorschriften ausführlicher dargelegten Gründen eine Neuregelung des gesamten Neunten Abschnitts über die Schiffsgläubigerrechte, weil die Begründung und die Ausgestaltung von Schiffsgläubigerrechten in einem engen wirtschaftlichen und rechtspolitischen Zusammenhang mit dem System und den Fällen der Beschränkung der Reederhaftung steht. Im Bereich der Schiffsgläubigerrechte sollen die Änderungen des geltenden deutschen Rechts ferner zugleich der Anpassung an das im Mai 1967 in Brüssel beschlossene und von der Bundesrepublik unterzeichnete Internationale Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken dienen. Es empfiehlt sich zwar im gegenwärtigen Zeitpunkt für die Bundesrepublik noch nicht, auch dieses Übereinkommen zu ratifizieren. Die Eingehung einer völkerrechtlichen Verpflichtung setzt einmal voraus, daß sich die Beteiligung anderer Schiffahrtsstaaten zumindest abzeichnet; sodann erfordert die Ratifizierung weitere Änderungen des deutschen Rechts auf anderen Rechtsgebieten, insbesondere im Schiffsregisterrecht. Dennoch soll der Neunte Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs, der aus Anlaß der Umstellung des Haftungsbeschränkungssystems ohnehin neu gefaßt werden muß, bereits dem neuen internationalen Standard angepaßt werden, obgleich damit in einzelnen Punkten die Einführung einer Regelung verbunden ist, die ohne ein internationales Vorbild vielleicht anders gestaltet werden sollte; auf dem Gebiet des Seehandelsrechts erscheint die Angleichung des innerstaatlichen Rechts an international vereinheitlichte Rechtsregeln besonders wünschenswert. Das Bestreben, die Neufassung des Neunten Abschnitts auf der Grundlage eines neuen internationalen Übereinkommens vornehmen zu können, hat deshalb auch wesentlich dazu beigetragen, daß die Bundesregierung die Entwürfe des Vertragsgesetzes zu dem Reederhaftungsübereinkommen sowie der innerstaatlichen Ausführungsvorschriften hierzu erst nach Fertigstellung des Übereinkommens über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken im Mai 1967 vorlegt.

2. Die weitaus meisten Vorschriften des Entwurfs sind durch die beabsichtigte Ratifizierung des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen bedingt. Im einzelnen handelt es sich hierbei um folgende Bestimmungen:

Artikel 1, Nr. 1, 2, 4, 6 bis 10, 12 bis 37, 40 bis 45,

Artikel 2, Nr. 1, 2, 4b, 5, 6,

Artikel 3.

3. Die Einarbeitung der Rechtsregeln des Übereinkommens von 1952 über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in das deutsche Recht erfordert demgegenüber nur weniger umfangreiche, auf einzelne Stellen des Handelsgesetzbuchs, des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Binnenschiffahrtsverfahrensgesetzes beschränkte Änderungen des deutschen Rechts. Hierbei handelt es sich um folgende Vorschriften des Entwurfs:

Artikel 1, Nr. 5, 38, 39,

Artikel 2, Nr. 1, 3, 9.

4. Nur vereinzelte Änderungen des deutschen Rechts bedingen die Übereinkommen von 1952 über den Arrest in Seeschiffe und über die strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen, weil die Rechtsregeln dieser Übereinkommen aus den in der Denkschrift zu dem Entwurf des Vertragsgesetzes dargelegten Gründen nicht im ganzen in das innerstaatliche Recht übernommen werden sollen. Die beiden Übereinkommen geben dennoch Veranlassung zu Änderungen einzelner Vorschriften des deutschen Rechts, die in folgenden Bestimmungen des Entwurfs enthalten sind:

Artikel 1, Nr. 3, Artikel 2 Nr. 4 a
(bedingt durch das Arrestübereinkommen),

Artikel 2, Nr. 10

(bedingt durch das Übereinkommen über die strafgerichtliche Zuständigkeit).

5. Als einzige Ausnahme von dem Grundsatz, daß nur Änderungen des deutschen Rechts vorgenommen werden sollen, welche durch die Ratifizierung der internationalen Übereinkommen zwingend erfordert oder zumindest mittelbar bedingt sind, sieht der Entwurf eine Änderung des geltenden deutschen Rechts über das Verklarungsverfahren (§§ 522 bis 525 des Handelsgesetzbuchs) vor. Maßgebend für die Neuregelung dieses Verfahrens sind Schwierigkeiten, die sich bei seiner praktischen Handhabung ergeben haben. Diese bieten um so mehr Veranlassung zu einem gesetzgeberischen Eingreifen, als die Fortgeltung der gegenwärtigen, aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs stammenden Rechtsgrundlage der Verklärung zweifelhaft ist und weil die Vorschriften über die Führung des der Verklärung zugrundeliegenden Schiffstagebuchs kürzlich durch Aufhebung der §§ 519, 521 und durch Änderung des § 520 des Handelsgesetzbuchs geändert worden sind (vgl. §§ 18, 22 Nr. 10 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833)). Die nach

Auffassung der Bundesregierung aus diesen Gründen wünschenswerte Neuregelung des Verklarungsverfahrens hat zur Aufnahme folgender Vorschriften in den Entwurf Veranlassung gegeben: Artikel 1 Nr. 11, Artikel 2 Nr. 7, 8 Artikel 4.

Der Entwurf ist von der Bundesregierung auch mit dem zur Vorbereitung der Ratifizierung der vier internationalen Übereinkommen eingesetzten (vgl. Denkschrift, S. 2) Sachverständigenausschuß erörtert worden. Der Ausschuß hat in seiner Mehrheit dem Entwurf zugestimmt.

Durch den Entwurf werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Das Gesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrats, da die in Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b vorgesehene Änderung der Strandungsordnung in das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden eingreift.

II.

Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Änderungen des Handelsgesetzbuchs

Zu Nr. 1, 2

Die Änderungen folgen aus dem Wegfall des Rechtsinstituts der Bodmerei (vgl. dazu die Bemerkung zu Nr. 26).

Zu Nr. 3

Das Verbot der Beschlagnahme eines segelfertigen Schiffes (§ 482 Abs. 1 HGB) entspricht nicht mehr den modernen Verhältnissen. Bei den heute üblichen kurzen Liegezeiten ist die Rechtsprechung gezwungen, über die gesetzliche Einschränkung des § 482 Abs. 2 HGB hinaus weitere Ausnahmen von dem Verbot zuzulassen, die seine Bedeutung praktisch sehr vermindert haben. Artikel 3 Abs. 1 des Übereinkommens von 1952 über den Arrest in Seeschiffe läßt ausdrücklich die Sicherungsbeschlagnahme auch eines segelfertigen Schiffes zu. Mag auch diese Übereinkommensregel die Bundesrepublik nicht verpflichten, sondern ihr nur gestatten, das Beschlagnahmeverbot zu lockern, so bringt sie doch die moderne internationale Rechtsanschauung zum Ausdruck, an die das deutsche Recht angepaßt werden soll.

Beibehalten werden soll allerdings das Verbot der Beschlagnahme des auf der Reise befindlichen Schiffes. Die Beschlagnahme eines fahrenden Schiffes widerspricht internationalen Gepflogenheiten. Die Wahl des Wortes „Reise“ bringt darüber hinaus zum Ausdruck, daß Fahrtunterbrechungen während der Reise die Beschlagnahme nicht zulässig machen sollen. Eine Ausnahme hiervon bildet lediglich der Aufenthalt des Schiffes in einem Zwischenhafen, da dort regelmäßig auch Rechtsbeziehungen zu Dritten entstehen. Die Formulierung stellt klar, daß während der Reise nur die Vollziehung, nicht auch der Erlaß des Arrestes unzulässig ist.

Zu Nr. 4

Vorbemerkung:

Die neuen §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs enthalten die wesentlichen materiellen Bestimmungen des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen. Da die Bundesrepublik bei der Ratifizierung dieses Übereinkommens von dem in Nummer 2 Buchstabe c des Unterzeichnungsprotokolls vorgesehenen Vorbehalt, das Übereinkommen durch Übernahme in einer dem innerstaatlichen Recht angepaßten Form in Kraft zu setzen, Gebrauch machen wird, werden die Übereinkommensregeln nicht bereits durch das Vertragsgesetz geltendes deutsches Recht; es bedarf vielmehr ihrer Inkraftsetzung durch besonderes Gesetz. Die Einarbeitung der Übereinkommensregeln in das Handelsgesetzbuch ist außer durch das Interesse an Klarheit und Einheitlichkeit des deutschen Seehandelsrechts auch deshalb geboten, weil die Bundesregierung es für zweckmäßig hält, die heute wirtschaftlich überholte Haftungsbeschränkungsregelung des geltenden deutschen Rechts nicht nur im Rahmen des Geltungsbereichs des Übereinkommens, sondern darüber hinaus auch für innerdeutsche Tatbestände und im Verhältnis zu Angehörigen von Nichtvertragsstaaten des Reederhaftungsübereinkommens durch die modernere Regelung des Übereinkommens zu ersetzen.

Wegen der Darstellung des Systems der Haftungsbeschränkung, das dem Übereinkommen von 1957 zugrundeliegt, kann auf die Ausführungen in der Denkschrift hierzu verwiesen werden. Dort sind auch die grundsätzlichen Unterschiede zwischen der Übereinkommensregelung und dem geltenden deutschen Recht hervorgehoben worden.

Zu den §§ 486 bis 487 d HGB ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu § 486 HGB

Die Bestimmung enthält die sachlichen Voraussetzungen, unter denen die Haftung des Reeders künftig beschränkbar sein soll. Sie entspricht inhaltlich Artikel 1 des Übereinkommens.

Die Absätze 1 und 2 geben die in Artikel 1 Abs. 1 bis 3 des Übereinkommens enthaltenen Tatbestände in einer dem deutschen Rechtssystem entsprechenden Anordnung wieder. Wie in dem Übereinkommen sind dabei — im Gegensatz zum geltenden deutschen Recht, das auf die Art des der Haftung zugrunde liegenden Anspruchs abstellt — die Tatbestände der Beschränkbarkeit der Haftung nach Art und Entstehung des Schadens gekennzeichnet.

Absatz 1 enthält zunächst die umfassende Umschreibung der nach der Übereinkommensregelung für eine Haftungsbeschränkung in Betracht kommenden Schadensfälle. Durch diese Generalklausel, die in den Absätzen 2 bis 4 eingeschränkt wird, kann der kasuistische und wenig übersichtliche Aufbau, in welchem diese Rechtsregeln in Artikel 1 des Übereinkommens enthalten sind, vermieden werden. Zugleich wird die — nach Artikel 1 Abs. 6 des Übereinkommens dem deutschen Recht überlassene — Beweislastregelung durch das Verhältnis von Regel und Ausnahme angemessen festgelegt.

Zu den Ansprüchen, wegen derer die Haftung beschränkt werden kann, rechnen grundsätzlich alle Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden. Zu den Sachschäden gehören dabei auch die Schäden infolge der Beeinträchtigung von Rechten (infringement of rights). Wie in der Denkschrift dargelegt worden ist, dürften als Rechte in diesem Sinne nicht nur absolute Rechte anzusehen sein, sondern auch sonstige Vermögenswerte, soweit aus ihrer Beeinträchtigung Schadensersatzansprüche entstehen können.

Die Ansprüche, wegen derer die Haftung beschränkt werden kann, müssen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sein. Diese Voraussetzung ist im Übereinkommen nicht ausdrücklich erwähnt. Sie soll jedoch bei der von dem Übereinkommen abweichenden Systematik des Entwurfs zur Vermeidung von Unklarheiten aufgenommen werden; besondere praktische Bedeutung hat dies für die — von Absatz 1 in Übereinstimmung mit Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens ebenfalls erfaßten — Ansprüche aus Gefährdungshaftung. Absatz 1 erfaßt danach nur Ansprüche, die den Reeder als solchen, nicht in anderer Eigenschaft — etwa als Halter eines beim Laden verwendeten Kraftfahrzeugs oder als Inhaber einer (Land-)Reaktoranlage — treffen. Der Begriff der „Verwendung des Schiffes“ hat sein Vorbild in § 510 HGB und erfaßt den gesamten unmittelbaren wirtschaftlichen Schiffsbetrieb.

Nach dem Entwurf kann der Reeder seine Haftung für alle wegen der genannten Schäden gegen ihn gerichteten Ansprüche ohne Rücksicht auf deren rechtliche Einordnung beschränken. Dies ist in der Neufassung von Artikel 7 des Einführungsgesetzes zum HGB (vgl. Artikel 2 Nr. 1) ausdrücklich klar gestellt. Während hierin eine Erweiterung des Beschränkungsprivilegs gegenüber dem geltenden deutschen Recht liegt, bedeutet das Abstellen auf Personen- oder Sachschäden eine Einschränkung gegenüber § 486 HGB geltender Fassung: Die Haftung kann danach nicht mehr beschränkt werden für vertragliche Erfüllungsansprüche aus Kapitänsge schäften. In der Denkschrift ist dargelegt worden, daß diese dem Übereinkommen entsprechende Einschränkung vom Standpunkt der Interessen der deutschen Reeder hinnehmbar erscheint.

Erfaßt werden von Absatz 1 auch Schäden an Hafenanlagen, Hafenbecken und Wasserstraßen, ohne daß dies einer ausdrücklichen Erwähnung bedürfte. Obgleich die Bundesrepublik — im Hinblick auf die dort ebenfalls erwähnten Ansprüche wegen Wrackbeseitigung (vgl. dazu die Bemerkungen zu Absatz 3 Nr. 2) — von dem Vorbehalt nach Nummer 2 Buchstabe a des Unterzeichnungsprotokolls Gebrauch machen wird, erscheint es zweckmäßig, entsprechend dem Übereinkommen (Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c) die Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Schäden an Häfen und Wasserstraßen zuzulassen.

Die Regelung des Entwurfs gilt, wie das Übereinkommen von 1957, auch für Schäden, die durch Tankschiffe verursacht werden. Für solche Schäden besteht allerdings ein besonderes Übereinkommen, welches am 29. November 1969 in Brüssel abgeschlossen und u. a. von der Bundesregierung unter-

zeichnet wurde. Dieses Übereinkommen sieht für Olschäden durch Tankerunfälle neben einer Gefährdungshaftung eine summenmäßige Beschränkung vor, die doppelt so hoch ist wie die für Sachschäden bestimmte Haftungssumme des Übereinkommens von 1957. Es ist beabsichtigt, auch das Übereinkommen von 1969 sobald wie möglich den gesetzgebenden Körperschaften vorzulegen; seine Ratifizierung soll mit der des Übereinkommens von 1957 jedoch noch nicht verbunden werden, weil die Vorbereitung des Entwurfs eines Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen von 1969 noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, und weil die Ratifizierung der Übereinkommen von 1957 und 1952 nicht weiter verzögert werden soll.

Absatz 2 schränkt die Anwendung des Absatzes 1 auf Ansprüche, die durch ein Verhalten außerhalb des Schiffes begründet worden sind, auf solche Fälle ein, in denen die — aus Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe a und Buchstabe b zweiter Halbsatz des Übereinkommens entnommenen — in Nummern 1 und 2 genannten näheren Beziehungen zum Schiffahrtsbetrieb bestehen. Die Auslegung der Nummern 1 und 2 kann in einer Reihe von Fragen Probleme aufwerfen. Der Entwurf verzichtet dennoch auf eine Klarstellung in Einzelfragen, um die Rechtsprechung nicht an der Berücksichtigung der internationalen Auslegung zu hindern. Bewußt in Kauf genommen werden auch Überschneidungen der beiden Nummern; der Reeder soll in solchen Fällen die Möglichkeit haben, sich auf denjenigen der beiden Tatbestände zu berufen, dessen Voraussetzungen er leichter beweisen kann.

Absatz 3 enthält einige Tatbestände, in denen die Haftungsbeschränkung nicht in Anspruch genommen werden kann.

Nummer 1 entspricht sowohl dem geltenden deutschen Recht (§ 487 HGB) als auch dem Übereinkommen (Artikel 1 Abs. 4 Buchstabe b); weitergehend als nach gegenwärtigem deutschen Recht werden entsprechend dem Übereinkommen allerdings auch die Ansprüche Dritter wegen der Tötung oder Verletzung von Mitgliedern der Schiffsbesatzung (§§ 844 f. BGB) in die Ausnahme einbezogen. Da das Übereinkommen die Regelung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche von Mitgliedern der Schiffsbesatzung dem auf den Dienstvertrag anwendbaren nationalen Recht überläßt, unterstellt der Entwurf allerdings Ansprüche nach ausländischem Recht der Haftungsbeschränkung, sofern das auf den Anspruch anzuwendende Recht diese zuläßt.

Die Vorschrift dürfte keine große Bedeutung haben, weil nach dem deutschen Sozialversicherungsrecht Ansprüche gegen den Arbeitgeber aus Betriebsunfällen regelmäßig ausgeschlossen sind. Trotzdem erscheint es zweckmäßig, sie beizubehalten, um das Übereinkommen auch in Ausnahmefällen einzuhalten.

Die Erwähnung der unter Nummer 2 genannten Ansprüche hat lediglich klarstellende Bedeutung. Sowohl aus Bergung und Hilfeleistung als auch aus großer Haverei entstehen keine eigentlichen Schadensersatzansprüche. Da jedoch aus der Zweckbestimmung dieser Ansprüche — beim Berge- und Hilfslohnanspruch zumindest teilweise, soweit der

dem Berger entstandene Schaden bei der Bestimmung des Lohns berücksichtigt worden ist — eine Anwendbarkeit des Absatzes 1 hergeleitet werden könnte, nachdem der Entwurf für diese Ansprüche eine — allerdings wertmäßig beschränkte — persönliche Haftung des Reeders einführt, erscheint eine Klarstellung erwünscht.

Ebenfalls nicht anwendbar ist Absatz 1 auf Ansprüche aus der Beseitigung von Wracks; Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c des Übereinkommens, der auch diese Ansprüche der Haftungsbeschränkung unterwirft, wird von der Bundesrepublik auf Grund des von ihr auszusprechenden Vorbehalts nach Nummer 2 Buchstabe a des Unterzeichnungsprotokolls nicht anzuwenden sein. Es erscheint jedoch nicht erforderlich, auch dies ausdrücklich klarzustellen, weil solche Leistungsansprüche offensichtlich dem Absatz 1 nicht unterfallen; es dürfte auch nicht zu befürchten sein, daß aus den Klarstellungen hinsichtlich des Berge- und Hilfslohns sowie der Beitragsleistungen zur großen Haverei ein Umkehrschluß gezogen wird, da bei diesen Ansprüchen die Möglichkeit einer Subsumtion unter Absatz 1 näher liegt.

Absatz 1 erfaßt ebenso wie das Übereinkommen auch Ansprüche, die den Reeder aus Gefährdungshaftung für ein mit einem Kernreaktor ausgerüstetes Schiff oder als Beförderer von radioaktivem Material treffen. Für solche Ansprüche enthält Nummer 3 eine Ausnahme, weil das Atomrecht hierfür eine summenmäßige Haftungsbegrenzung in einer Größenordnung vorsieht, die bei Anwendung der Regeln der seerechtlichen Haftungsbeschränkung praktisch gegenstandslos werden würde. Allerdings gestattet das Übereinkommen eine entsprechende Ausnahme nicht. Aus diesem Grunde kann Nummer 3 zunächst nur für deutsche Schiffe und für Schiffe von Nichtvertragsstaaten des Reederhaftungsübereinkommens gelten, während für Schiffe, die die Flagge eines Vertragsstaates des Reederhaftungsübereinkommens führen, in Artikel 3 § 2 Abs. 2 eine Ausnahme vorgesehen ist, um die Verpflichtung aus diesem Übereinkommen zu erfüllen, solange nicht durch andere internationale Übereinkommen eine Sonderregelung für Reaktorschiffe und die Beförderung von radioaktiven Stoffen getroffen worden ist.

Absatz 4 enthält Bestimmungen darüber, wann die Haftungsbeschränkung wegen besonderer, in der Person des Reeders liegender Umstände nicht möglich ist. Nach Satz 1 kann die Haftung wie nach geltendem Recht nicht beschränkt werden, wenn der Reeder die Erfüllung des Anspruchs besonders gewährleistet hat; in Erweiterung von § 486 Abs. 2 HGB geltender Fassung wird eine Gewährleistung auch bei außervertraglichen Ansprüchen berücksichtigt. Satz 2 enthält die in Artikel 1 Abs. 1 des Übereinkommens vorgesehene Ausnahme. Dem persönlichen Verschulden des Reeders steht dabei nur ausnahmsweise fremdes Verschulden gleich. Ein — in der Regel für die Begründung des Anspruchs erforderliches — Verschulden von Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen genügt nicht, dem Reeder das Privileg zu nehmen. Zuzurechnen ist dem Reeder nach dem Entwurf als persönliches Verschulden lediglich das Verschulden eines gesetzlichen Ver-

treter bei Geschäftsunfähigkeit oder, wenn der Reeder eine juristische Person ist, das Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs. In einer gesonderten Bestimmung (Satz 3) behandelt der Entwurf die Verschuldenszurechnung bei der Reederei. Wegen der besonderen Stellung des alleinvertretungsberechtigten Korrespondentreeders ist vorgesehen, daß dessen Verschulden nicht nur die Haftungsbeschränkung der Reederei selbst (also der Mitreeder in ihrer gesamthänderischen Verbundenheit hinsichtlich des Reedereivermögens), sondern auch die der einzelnen Mitreeder für ihre Haftung aus § 507 HGB ausschließt.

Absatz 5 stellt klar, daß in den Fällen, in denen der Reeder eine Personenhandelsgesellschaft ist, auch die persönlich haftenden Gesellschafter ihre persönliche Haftung für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft selbst dann beschränken können, wenn die Gesellschaft als solche von der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung keinen Gebrauch machen sollte.

Zu § 487 HGB

Die Bestimmung stellt eine Reihe von Personen hinsichtlich des Rechts auf Beschränkung der Haftung dem Reeder gleich. Sie entspricht Artikel 6 des Übereinkommens.

Absatz 1 Nr. 1 ermöglicht die Haftungsbeschränkung durch den Charterer, obwohl § 486 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs auf den Charterer bereits nach § 510 HGB Anwendung findet, sofern der Chartervertrag — wie bei der bare-boat-charter — die Ausrüstereigenschaft des Charterers begründet. Es bedarf der Regelung namentlich für den Zeitcharterer, der nach der Rechtsprechung nicht als Ausrüster anzusehen ist. Sie gilt jedoch ebenso für den Reisecharterer. Ihre Anwendung ist unabhängig davon, ob es sich um eine Ganzcharter oder um eine Teilcharter handelt.

Die Verwendung des Begriffs „Charterer“ ist für das Handelsgesetzbuch neu. Eine Definition erscheint weder notwendig noch zweckmäßig; der Begriff des Chartervertrags hat in vielen Auslandsrechten sowie im internationalen Recht einen bestimmten, wenn auch nicht immer klar abgrenzbaren Inhalt. Es muß deshalb der Rechtsprechung überlassen werden, ihn in Übereinstimmung mit der ausländischen Rechtsprechung auszulegen; dies erscheint auch als die einzige Möglichkeit, das Übereinkommen korrekt in das deutsche Recht zu übertragen, das den Ausdruck „charter“/„affrètement“ verwendet.

Nach Absatz 1 Nr. 2 können sich ferner die Personen der Schiffsbesatzung und die sonstigen Bediensteten des Schiffseigentümers, Reeder oder Charterers auf die Haftungsbeschränkung berufen. Im Gegensatz zu § 486 Abs. 3 Nr. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs werden hier nicht nur solche Bedienstete erfaßt, die an Bord des Schiffes tätig sind und deren Aufgaben unmittelbar mit dem Schiff zusammenhängen. Der Vorschrift unterfallen vielmehr alle Bediensteten des Reeder und des Charterers; Voraussetzung ist allerdings, daß die Ansprüche im Zusammenhang mit der Verwendung des Schiffes entstanden sind.

Die in Absatz 2 Satz 1 angeordnete Anwendung der in § 486 Abs. 2 bis 5 HGB in der Fassung des Entwurfs enthaltenen Regeln über die Haftungsbeschränkung des Reeder versteht sich deshalb nicht von selbst, weil den in Absatz 1 genannten Personen ein selbständiges Recht auf Beschränkung ihrer Haftung zusteht. Satz 2 enthält jedoch die Abweichung, daß Personen der Schiffsbesatzung und sonstige Bedienstete des Reeder ihre Haftung auch dann beschränken können, wenn sie den Schaden fahrlässig herbeigeführt haben. Dies entspricht dem Übereinkommen (Artikel 6 Abs. 3) und trägt dem Umstand Rechnung, daß ein Anspruch gegen die Bediensteten in aller Regel nur bei deren Verschulden in Betracht kommen wird. Nicht beschränkbar ist die Haftung jedoch bei Vorsatz, obgleich das Übereinkommen für diesen Fall nicht ausdrücklich eine Ausnahme vorsieht; bei Vorsatz verdient weder der Bedienstete einen Schutz, noch besteht die Gefahr, daß der Reeder im Hinblick auf einen arbeitsrechtlichen Befreiungsanspruch mittelbar über die Haftungsgrenzen hinaus in Anspruch genommen wird.

Obgleich das Übereinkommen das Privileg der Haftungsbeschränkung nur unselbständigen Bediensteten, nicht jedoch selbständig Tätigen einräumt, trifft Absatz 3 eine Sonderregelung für den Seelotsen, welche diesen in gewissem Umfang in den Genuß der Haftungsbeschränkung bringt, obwohl er seine Tätigkeit als freien Beruf ausübt (§ 25 Abs. 1 Seelotse). Angesichts der besonderen Haftungsgefahr, welcher der Lotse ausgesetzt ist, erscheint es wünschenswert, dem Seelotsen wenigstens insoweit die Berufung auf die Haftungsbeschränkung zu ermöglichen, als dies nach dem Übereinkommen zulässig ist. Absatz 3 sieht deshalb vor, daß der Seelotse seine Haftung dann beschränken kann, wenn er als Gesamtschuldner mit einer Person haftet, der das Privileg in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen zuerkannt wird. Insoweit beeinträchtigt die Teilnahme der Gläubiger des Lotsen an der Verteilung des Haftungsfonds, die das notwendige Korrelat zu seiner Haftungsbeschränkung darstellt, nicht die Gläubiger der nach dem Übereinkommen beschränkungsberechtigten Personen, weil die Gläubiger ihre Ansprüche ohnehin im Verteilungsverfahren geltend machen könnten. Da der Reeder nach § 485 HGB für ein Verschulden des Seelotsen haftet, wird Absatz 3 im Regelfall anwendbar sein, sofern nicht dem Reeder ein eigenes, dessen Haftungsbeschränkung ausschließendes Verschulden zur Last fällt.

Zu § 487 a HGB

Nach Absatz 1 Satz 1 ist die Haftung des Reeder und der ihm in § 486 Abs. 5, § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs gleichgestellten Personen im Gegensatz zum geltenden Recht nicht von vornherein beschränkt, sondern zunächst unbeschränkt, jedoch durch die Errichtung des Haftungsfonds beschränkbar. Das Verfahren, nach dem der Haftungsfonds errichtet und verteilt wird, ist — in Ausführung von Artikel 4 des Übereinkommens — in dem Entwurf eines Gesetzes über das Seerechtliche Verteilungsverfahren festgelegt. Nach diesem Gesetz

soll jeder Schuldner, der nach materiellem Recht beschränkbar haftet, die Möglichkeit haben, bei einem Gericht die Festsetzung der Haftungssumme zu beantragen, nach deren Einzahlung das Gericht das Verteilungsverfahren eröffnet. Die Eröffnung des Verteilungsverfahrens hat die Wirkung, daß Zivilprozesse und Zwangsvollstreckungen wegen der Ansprüche, für welche die Haftung beschränkt werden kann, unzulässig werden. Die Gläubiger werden nach einem Aufgebot in einem konkursähnlichen Verfahren befriedigt. Wegen der Einzelheiten ist auf den Entwurf eines Gesetzes über das Seerechtliche Verteilungsverfahren und die Begründung hierzu zu verweisen.

Wie in der Denkschrift zu Artikel 1 Abs. 1 des Übereinkommens von 1957 dargelegt, ist die Auslegung von Artikel 2 Abs. 2, 4 des Übereinkommens zweifelhaft. Während der Text dafür spricht, daß die Haftung des Reeders bis zur Errichtung des Haftungsfonds vollständig unbeschränkt ist, wurde während der Konferenz auch die Auffassung vertreten, daß es den Vertragsstaaten freistehe, eine summenmäßige Haftungsbeschränkung auf die Übereinkommenssätze für alle der Regelung unterfallenden Ansprüche kraft Gesetzes auch ohne Errichtung des Haftungsfonds anzuordnen und lediglich die gegenständliche Haftungsbeschränkung auf den hinterlegten Haftungsfonds von der Errichtung dieses Fonds abhängig zu machen. Der Entwurf wählt den ersten Weg, der mit dem Übereinkommen jedenfalls vereinbar ist. Für diese Rechtskonstruktion spricht in erster Linie die rechtspolitische Erwägung, daß der Reeder sich auf eine Beschränkung seiner Haftung erst dann berufen können soll, wenn er die Beträge seiner Mindesthaftung wirklich zur Verfügung der Gläubiger gestellt hat. Einige der Staaten, die das Übereinkommen bisher ratifiziert haben, haben allerdings die andere Lösung gewählt; dies gilt besonders für die skandinavischen Staaten. Diese Tatsache bietet jedoch auch unter dem Gesichtspunkt der wünschenswerten internationalen Einheitlichkeit keine Veranlassung, den für zweckmäßiger gehaltenen Weg des Entwurfs nicht einzuschlagen, weil andere Vertragsstaaten, darunter namentlich Holland und England, diesem Prinzip folgen, so daß eine internationale Rechtsvereinheitlichung in dieser Frage durch das Übereinkommen ohnehin nicht erreicht worden ist.

Nach Absatz 1 Satz 2 tritt die Haftungsbeschränkung mit der Eröffnung des Verteilungsverfahrens ein. Dieser Zeitpunkt ist demnach als Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds im Sinne des Artikels 2 Abs. 4 des Übereinkommens anzusehen.

Die Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 Satz 2 soll für alle Personen wirken, die ihre Haftung beschränken können, ohne daß es darauf ankommt, wer das Verteilungsverfahren beantragt und wer die Haftungssumme eingezahlt hat. Im Gegensatz zum geltenden Recht, nach welchem sich die Haftungsbeschränkung jeweils auf alle Ansprüche aus einer Reise des Schiffes bezieht, erfaßt die Haftungsbeschränkung nach dem Entwurf die Gesamtheit der Ansprüche, die aus einem Ereignis entstan-

den sind; die nähere Abgrenzung des auch von dem Übereinkommen verwendeten Begriffs „Ereignis“ muß der Rechtsprechung überlassen werden.

Die Absätze 2 und 3 Satz 1, 2 legen die Haftungssumme entsprechend den Übereinkommensregeln fest. Der Entwurf folgt dem Übereinkommen auch insoweit, als bei Schiffen mit einem Raumgehalt von weniger als 300 Tonnen der Berechnung der Haftungssumme stets 300 Tonnen zugrunde zu legen sind. Die Bundesregierung beabsichtigt zwar, die Anwendbarkeit der entsprechenden Übereinkommensregel durch den hierfür zugelassenen Vorbehalt auszuschließen. Dies geschieht jedoch nur, um eine völkerrechtliche Verpflichtung zur Einhaltung dieser Regel zu vermeiden, welche die Berücksichtigung späterer Erfahrungen ausschließen würde; auch England und Frankreich haben entsprechende Vorbehalte erklärt. Die grundsätzlich angemessen erscheinende Vorschrift des Übereinkommens soll jedoch im Interesse der Rechtsvereinheitlichung innerstaatlich angewendet werden.

Nach Absatz 3 Satz 3 ist die Umrechnung der in Poincaré-Francs ausgedrückten Haftungssummen in die deutsche Währung nach der amtlichen Parität der Deutschen Mark zum Gold im Zeitpunkt der Eröffnung des Verteilungsverfahrens zu bestimmen. Der Entwurf sieht von einer allgemeinen Umrechnung der Haftungssummen des Übereinkommens in die deutsche Währung ab, weil diese nach dem Übereinkommen nicht zugelassen ist. Der Haftungsbetrag muß deshalb in jedem Einzelfall von dem Gericht entsprechend dem Goldgegenwert der Deutschen Mark im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds ermittelt werden. Nach der Bekanntmachung des Bundesministers für Wirtschaft vom 24. Oktober 1969 (Bundesanzeiger Nummer 201 vom 28. Oktober 1969, S. 1) entspricht zur Zeit eine deutsche Mark 0,242806 Gramm Feingold. Demnach beträgt gegenwärtig die Haftungssumme nach § 487 a Abs. 3 Satz 1 DM 752,68, die Haftungssumme nach § 487 a Abs. 3 Satz 2 DM 242,78.

Daß die Haftungsbeschränkung entsprechend Artikel 2 Abs. 4 des Übereinkommens auch durch die Errichtung eines Haftungsfonds in einem anderen Vertragsstaat des Reederhaftungsübereinkommens bewirkt werden kann, bedarf besonderer Erwähnung im deutschen Gesetz (Absatz 4), weil das Übereinkommen infolge der Ausübung des Vorbehalts nach Nummer 2 Buchstabe c des Unterzeichnungsprotokolls nicht schon durch die Ratifizierung unmittelbar anwendbares innerstaatliches Recht wird. Absatz 4 gilt nur für Ansprüche, die sich materiell nach deutschem Recht bestimmen; für Ansprüche nach ausländischem Recht vgl. Artikel 3 § 1 und die Begründung hierzu. Entsprechend Artikel 2 Abs. 4 des Übereinkommens ist vorausgesetzt, daß der Fonds dem Gläubiger, dem gegenüber sich der Schuldner auf die Haftungsbeschränkung beruft, tatsächlich entsprechend den Vorschriften des Übereinkommens zur Verfügung steht. Diese Einschränkung erscheint im Interesse der deutschen Gläubiger erforderlich; sie erlegt dem Schuldner und dem Gericht keine unzumutbaren Prüfungspflichten auf, weil bei den Vertragsstaaten des Übereinkommens

grundsätzlich davon auszugehen ist, daß ein bei ihren Behörden errichteter Fonds nach den Vorschriften dieses Übereinkommens verteilt wird.

Zu § 487 b HGB

Die Bestimmung entspricht Artikel 1 Abs. 5 des Übereinkommens, wonach die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung nur auf den Unterschiedsbetrag anzuwenden sind, wenn aus dem schadenstiftenden Ereignis zugleich ein Gegenanspruch des Schuldners gegen den Gläubiger entstanden ist. Dadurch wird die Haftung des Schuldners in diesen Fällen über den Haftungsbetrag des Übereinkommens hinaus auf Gegenansprüche aus demselben Ereignis erweitert.

Soweit die gegenseitigen Ansprüche nach dieser Bestimmung nicht von der Haftungsbeschränkungsregelung erfaßt werden, beläßt es § 487 b bei der Anwendung der allgemeinen Vorschriften über die Aufrechnung. Eine hiernach zulässige Aufrechnung durch den Gläubiger wird nicht durch das mit der Eröffnung des Verteilungsverfahrens verbundene Aufrechnungsverbot (§ 8 Abs. 6 des Entwurfs der Seerechtlichen Verteilungsordnung) ausgeschlossen, weil es sich insoweit wegen § 487 b nicht um einen im Verteilungsverfahren geltend zu machenden Anspruch handelt.

Zu § 487 c HGB

Hinsichtlich der Kosten von Zivilprozessen entspricht die Regelung dem geltenden Recht und es würde vielleicht auch ohne eine gesetzliche Klarstellung daraus herzuleiten sein, daß die Prozeßkosten nicht zu den in § 486 HGB in der Fassung des Entwurfs genannten Ansprüchen gehören, sondern auf einem besonderen Verpflichtungsgrund beruhen. Die Bestimmung schließt jedoch darüber hinaus auch die Haftungsbeschränkung für Kosten aus, die den Gläubigern durch Teilnahme an dem Verteilungsverfahren entstehen. Zwar kann der Schuldner diese Kosten nicht vermeiden, weil er seine Haftung mit Wirkung gegen alle Gläubiger nicht ohne Durchführung eines Verteilungsverfahrens beschränken kann. Die unbeschränkte Haftung erscheint jedoch namentlich aus einem praktischen Grund erwünscht: Die Verteilung der Haftungssumme würde durch die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Beträgen, die erst im Verlaufe des Verfahrens feststellbar werden und bis zu einem Abschluß neu entstehen, sehr erschwert werden.

Zu § 487 d HGB

Nach § 487 a Abs. 1 Satz 2 HGB in der Fassung des Entwurfs wird durch die Eröffnung des Verteilungsverfahrens die Haftung aller Personen beschränkt, die aus demselben Ereignis beschränkbar haften. Derjenige, der die Haftungssumme eingezahlt hat, kann deshalb möglicherweise Ausgleichsansprüche gegen die anderen Schuldner, deren Haftung ebenfalls beschränkt worden ist, geltend machen. Die Bestimmung stellt klar, daß diesen Ausgleichsansprüchen — gleichgültig, ob sie auf ungerechtfertigte Bereicherung oder auf das Gesamtschuldverhältnis gestützt werden — nur der Betrag zugrunde zu legen

ist, der von der eingezahlten Summe auf den Anspruch, der den Gegenstand der Ausgleichung bildet, tatsächlich entfällt. Ohne diese gesetzliche Klarstellung könnte die Auffassung vertreten werden, daß der Berechnung des Ausgleichsanspruchs die volle Höhe des Anspruchs zugrunde zu legen ist, in welcher der Ausgleichungsverpflichtete durch die Eröffnung des Verteilungsverfahrens von der Haftung freigestellt ist; dies wäre jedoch unbillig, da derjenige, der den Betrag im Verteilungsverfahren eingezahlt hat, nur den niedrigeren Betrag der Haftungssumme aufbringen mußte und da auch die anderen Schuldner die Möglichkeit gehabt hätten, ihre Haftung durch ein selbständiges Verteilungsverfahren zu beschränken.

Zu Nr. 5

§ 488 Satz 1 (bisher einziger Satz) HGB bedarf wegen der Neufassung der §§ 486 ff. HGB der Änderung. Entsprechend dem System des Übereinkommens von 1957 wird es künftig im deutschen Seehandelsrecht keine Fälle mehr geben, in denen der Reeder nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet. Daß der Gerichtsstand des Heimathafens weiterhin außer für Klagen aus schuldrechtlichen Ansprüchen auch für dingliche Klagen gegen den Reeder gelten soll, bedarf keiner besonderen Hervorhebung.

Da der Gerichtsstand des Heimathafens nach § 738 Abs. 1 Satz 2 HGB in der Fassung des Entwurfs künftig für Klagen aus Zusammenstößen regelmäßig ausgeschlossen ist, erscheint es zweckmäßig, auf diese praktisch bedeutsame Ausnahme in einem neuen Satz 2 ausdrücklich hinzuweisen.

Zu Nr. 6

§ 494 Abs. 2 HGB soll aufgehoben werden, weil seine Bedeutung unklar, die Vorschrift aber jedenfalls überflüssig ist. Einer Klarstellung, daß alle Rechte und Pflichten der Reederei grundsätzlich solche der Mitreeder in ihrer gesamthänderischen Verbundenheit sind und daß die Bestimmungen über die Haftungsbeschränkung auf die Haftung jedes einzelnen Mitreeders angewendet werden, bedarf es künftig an dieser Stelle um so weniger, als dies aus der Neufassung von § 507 Abs. 1 HGB sowie aus § 486 Abs. 4 Satz 3 HGB in der Fassung des Entwurfs deutlicher als bisher folgt.

Zu Nr. 7

§ 501 Abs. 1 HGB bedarf der Änderung, weil es künftig keine Ansprüche mehr geben wird, für welche die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet. An Stelle dieses Falles soll künftig der nach Einführung des neuen Systems der Haftungsbeschränkung vergleichbare Tatbestand treten, daß die Reederei beschließt, von einer an sich möglichen Haftungsbeschränkung nicht Gebrauch zu machen oder einen Anspruch voll zu befriedigen, für den die Haftung durch Einzahlung der Haftungssumme bereits wirksam beschränkt worden ist.

Zu Nr. 8

Die gegenwärtige Fassung von § 507 HGB geht davon aus, daß eine persönliche Haftung der Mit-

reeder nur ausnahmsweise eintritt, weil die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung der Reederei der Regelfall ist.

a) Die Neufassung von Absatz 1 stellt klar, daß auch die Reederei, d. h. die Mitreeder in ihrer gesamthänderischen Verbundenheit, Träger selbständiger Pflichten sein kann, obgleich sie keine juristische Person ist. Dies ist die Voraussetzung für die Haftung mit dem Reedereivermögen. Zwar wird bereits auf Grund des geltenden Rechts eine Haftung der Reederei mit ihrem Vermögen angenommen (die z. B. auch in der Formulierung von § 494 Abs. 1, § 501 Abs. 1 HGB zum Ausdruck kommt). Angesichts der unter dem neuen Haftungssystem erheblich größeren Bedeutung der persönlichen Haftung für Reedereiverbindlichkeiten erscheint es jedoch zweckmäßig, die Gelegenheit der formalen Anpassung von § 507 Abs. 1 an das neue Haftungssystem zu einer gesetzlichen Klarstellung der Haftungsverhältnisse bei der Reederei zu benutzen, weil diese Frage nicht als eindeutig geklärt angesehen werden kann. Die Neufassung beseitigt insbesondere auch die nach geltendem Recht bestehende Unklarheit, ob die Haftung der Mitreeder in allen Fällen und unabhängig von der Haftungsgrundlage nach dem Verhältnis der Größe der Schiffsparten zu bemessen ist.

b) Die Änderung des Absatzes 2 trägt dem Umstand Rechnung, daß künftig jede Verbindlichkeit des Mitreeders, wenn sie überhaupt begründet wird, mit seiner persönlichen Haftung verbunden ist.

Zu Nr. 9

Obgleich die an sich notwendige Modernisierung des Sprachgebrauchs des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs grundsätzlich einer späteren Neufassung vorbehalten bleiben soll, erscheint es zweckmäßig, den Ausdruck „Schiffer“ schon jetzt in Angleichung an das Seemannsgesetz durch „Kapitän“ zu ersetzen. Diese Bezeichnung hat sich in der Praxis seit langem so sehr eingebürgert, daß es nicht vertretbar erscheint, an den zahlreichen durch den Entwurf geänderten Stellen des Gesetzes, die gegenwärtig den Ausdruck „Schiffer“ verwenden, diese Bezeichnung zu wiederholen.

a) Die Klammerdefinition des Kapitäns in § 511 Satz 1 HGB wird deshalb entsprechend geändert. Dort soll allerdings die Bezeichnung „Schiffer“ als gleichwertig weiterhin erwähnt werden, da sie nach wie vor in Nebengesetzen des Handelsgesetzbuchs verwendet wird, die nicht alle dem modernen Sprachgebrauch angepaßt werden sollen, schon weil sie zum Teil — wie zum Beispiel die Strandungsordnung — auch inhaltlich weitgehend veraltet sind.

b) Die moderne Bezeichnung „Kapitän“ soll jedoch im gesamten Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs eingeführt werden.

Zu Nr. 10

a) Die Änderung von § 512 Abs. 1 HGB ergibt sich daraus, daß sowohl die Bodmerei als auch das — der Bodmerei wirtschaftlich sehr nahe kommende

— Schiffsgläubigerrecht für Kreditgeschäfte des Kapitäns nach dem Entwurf entfallen werden.

b) In § 512 Abs. 3 HGB bedarf es künftig keiner Hervorhebung mehr, daß die Haftung des Reeders eine persönliche ist, weil dies der Normalfall sein wird.

Zu Nr. 11

Vorbemerkung:

Die Vorschriften der §§ 522 bis 525 HGB über das Verklarungsverfahren sind nach der Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklarungen vom 16. August 1944 (Reichsgesetzbl. I S. 183) teilweise unanwendbar. Diese Verordnung, die auf Grund der Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiet des Handelsrechts während des Krieges vom 4. Oktober 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 1337) erlassen worden ist, hat an die Stelle der §§ 524, 525 HGB vereinfachte Verfahrensvorschriften gesetzt. Sie gilt auch nach der Aufhebung der Kriegsmaßnahmenverordnung weiter, da der Wegfall der Ermächtigung den rechtlichen Bestand einer auf sie gestützten Verordnung grundsätzlich nicht berührt. Angesichts der Entstehungsgeschichte und des Wortlauts der Verordnung wird ihre Fortgeltung jedoch gelegentlich bezweifelt. Deshalb und im Interesse der Übersichtlichkeit erscheint es wünschenswert, das Verklarungsverfahren wieder in das Vierte Buch des Handelsgesetzbuchs aufzunehmen.

Es wurde bereits in den allgemeinen Bemerkungen erwähnt, daß das Verfahren der Verklärung auch inhaltlich der Änderung bedarf. Die Regelung des Handelsgesetzbuchs hat in der Praxis zu Schwierigkeiten geführt. Infolge des seit ihrem Erlass eingetretenen technischen Fortschrittes der Schifffahrt, namentlich der Funktechnik, haben sich die Funktionen des Verfahrens — soweit ihm heute noch praktische Bedeutung zukommt — gegenüber den Funktionen in der Zeit der Segelschifffahrt ohne schnelle Nachrichtenverbindungen gewandelt. Diesen veränderten Umständen muß die Neufassung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs auch in der inhaltlichen Ausgestaltung der materiellen und verfahrensrechtlichen Vorschriften über die Verklärung Rechnung tragen.

Im Gegensatz zu der entsprechenden Regelung des Binnenschiffahrtsrechts (§§ 11 ff. des Binnenschiffahrtsgesetzes) ist das Verklarungsverfahren des Handelsgesetzbuchs und der Verklarungsverordnung nicht in erster Linie als ein Beweissicherungsverfahren, sondern als ein dem Offenbarungseidsverfahren ähnliches Verfahren der Rechenschaftslegung durch Kapitän und Mannschaft gegenüber dem Reeder ausgestaltet. Dementsprechend wird nach geltendem Recht der Kapitän nicht als Zeuge, sondern als rechenschaftspflichtiger Beteiligter vernommen, dem entsprechend dieser Stellung ein Zeugnis- oder Eidesverweigerungsrecht nicht zusteht. Er hat die Entlastung, als die das Verklarungsverfahren ursprünglich gedacht war, in feierlicher Form ohne eine besondere Weisung nach jedem Reiseunfall zu erklären. Diese Form des Verklarungsverfahrens hat in der Praxis Schwierigkeiten hervorgerufen.

Problematisch ist namentlich, daß der Kapitän seine Aussage nach den zur Zeit unanwendbaren Vorschriften des HGB stets zu beeiden, nach der Verklarungsverordnung stets durch eine eidesstattliche Versicherung zu bekräftigen hat. Die eidliche Bekräftigung der Unfalldarstellung des Kapitäns erscheint einerseits wenig geeignet, den Beweiswert der Verklärung zu erhöhen, da der Kapitän regelmäßig an der Unfalldarstellung persönlich interessiert ist. Andererseits kann er sich nach geltendem Recht der Beeidigung nicht entziehen. Dadurch kommt der Kapitän in einen Interessenkonflikt, der ihm insbesondere auch im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Wahrheitsermittlung in dem sich oft anschließenden seeamtlichen Untersuchungsverfahren erspart werden sollte.

Ferner erscheint es notwendig, den absoluten Zwang des geltenden Rechts zur Ablegung einer Verklärung nach jedem Reiseunfall zu beseitigen. Diese Pflicht des Kapitäns ist den gegenwärtigen technischen Verhältnissen nicht mehr angemessen und wird in der Praxis vielfach nicht mehr eingehalten. Eine Befolgung des Gesetzes würde zu empfindlichen Zeitverlusten führen, deren Kosten den Beteiligten häufig durch den Wert der Verklärung nicht gerechtfertigt erscheinen dürften.

Beseitigt man die eidliche Bekräftigung der Kapitänsaussage und die absolute Pflicht zur Verklarungsablegung, so nimmt man dem Verklarungsverfahren seinen bisherigen Charakter als Rechenschaftslegung. Es ist deshalb die Frage aufgeworfen worden, ob das Verklarungsverfahren nicht vollständig beseitigt werden sollte. Die Mehrzahl der Sachverständigen, die sich hierzu geäußert haben, ist jedoch für seine Beibehaltung eingetreten. Hierfür war außer der schiffahrtsrechtlichen Tradition vor allem die Überlegung maßgebend, daß es in fast allen ausländischen Rechten entsprechende Bestimmungen gibt, die es dem Kapitän erlauben, einen Unfalltatbestand im Ausland bei dem Konsulat seines Heimatstaats urkundlich festhalten zu lassen. Beschränkt man das Verfahren nicht auf eine praktisch wertlose Hinterlegung eines Tagebuchauszugs ohne jede Bestätigung, folgt man vielmehr den meisten — allerdings ebenfalls meist älteren — Auslandsrechten auch darin, daß die Angaben des Kapitäns durch präsente Beweismittel, insbesondere durch Vernehmung von Zeugen, überprüft werden oder zumindest auf Antrag eines Interessenten überprüft werden können, so gelangt man zu einem Verklarungsverfahren, welches das Interesse der Beteiligten in den Vordergrund stellt, auch im Ausland in dringenden Fällen vor einer deutschen Behörde Beweise sichern zu können. Damit wird eine Angleichung an das Binnenschiffahrtsrecht vollzogen, wo der Gedanke der Beweissicherung seit jeher die wesentliche Rolle spielt. Dabei beseitigt der Entwurf die erwähnten Mängel des geltenden Rechts.

Zu § 522 HGB

Während der Kapitän nach geltendem Recht grundsätzlich bei jedem Reiseunfall verpflichtet ist, eine Verklärung abzulegen, soll es künftig nach Absatz 1 Satz 1 grundsätzlich in seinem Ermessen stehen, ob

er das Verklarungsverfahren einleitet. Auch nach dem Entwurf besteht jedoch eine Verpflichtung des Kapitäns zur Ablegung einer Verklärung, wenn eine der an der Beweissicherung interessierten Personen, deren Kreis in der Vorschrift umschrieben ist, die Verklärung ausdrücklich verlangt. Verlangen können die Verklärung nach Absatz 1 Satz 2 alle Reisebeteiligten, also Reeder, Ladungsbeteiligte, Reisende und Schiffsbesatzung. Zu den Ladungsbeteiligten wird auch der Charterer zu rechnen sein, wenn er nicht bereits wegen § 510 Abs. 1 HGB dem Reeder gleichsteht. Nicht aufgeführt sind dagegen bloße Deliktsgläubiger und Personen, die das Schiff auf Grund besonderer vertraglicher Vereinbarungen nur vorübergehend betreten, wie etwa Stauer und Lotsen; der Grund hierfür liegt darin, daß diese Personen nicht zu der besonderen Gefahrengemeinschaft der Reiseinteressenten gehören, deren Interessen der Kapitän ganz allgemein nach §§ 511, 512 HGB wahrzunehmen hat.

Absatz 1 Satz 3 bestimmt, wo der Kapitän die Verklärung abzulegen hat. Dadurch, daß nicht mehr auf den Bestimmungshafen und den Nothafen, sondern allgemeiner auf den Ort abgestellt wird, wo die Verklärung ohne unverhältnismäßige Verzögerung der Reise aufgenommen werden kann, wird erreicht, daß die Verklärung nur an einem Ort abgelegt zu werden braucht, der sowohl hinsichtlich der Dauer des Aufenthalts des Schiffes als auch in anderer Beziehung, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit einer zur Aufnahme der Verklärung zuständigen Stelle, für die Aufnahme der Verklärung geeignet ist.

Eine dem § 522 Abs. 3 HGB entsprechende Vorschrift über die Vertretung des Kapitäns im Falle seiner Verhinderung ist im Hinblick auf § 2 Abs. 3 des Seemannsgesetzes nicht mehr erforderlich.

Nach Absatz 2 sind im Inland für die Aufnahme der Verklärung die Gerichte zuständig, und zwar nach § 145 Abs. 1 FG die Amtsgerichte. Im Ausland wird die Verklärung durch die deutschen Auslandsvertretungen aufgenommen. Es erscheint wünschenswert, künftig auch die Zuständigkeit der deutschen Auslandsvertretungen im Handelsgesetzbuch zum Ausdruck zu bringen, weil die Aufnahme von Verklärungen im Ausland erheblich größere praktische Bedeutung hat als die Aufnahme von Verklärungen im Inland. Da nicht alle Auslandsvertretungen für die Durchführung eines Verklarungsverfahrens nach den Vorschriften des Entwurfs geeignet sind, soll der Bundesminister des Auswärtigen diejenigen Auslandsvertretungen durch Rechtsverordnung bestimmen, die für die Aufnahme der Verklärung zuständig sind. Dieses Verfahren entspricht sachlich demjenigen nach § 9 Abs. 2 des Seemannsgesetzes; der Entwurf verlangt jedoch im Gegensatz zum Seemannsgesetz eine Rechtsverordnung, um den nach § 522 Abs. 1 hieran Interessierten die Zuständigkeit ersichtlich zu machen. Welche Beamte bei den Auslandsvertretungen zur Aufnahme der Verklärungen befugt sind, richtet sich nach Konsularrecht; dieses legt fest, wer als Konsularbeamter im Sinne der § 523 Abs. 3, § 524 Abs. 4 anzusehen ist.

Die durch die Verklarungsverordnung eingeführte Zuständigkeit der Notare behält der Entwurf nicht

bei. Für sie ist nach dem Wegfall der eidesstattlichen Versicherung des Kapitäns kein Raum mehr. Das Beweisaufnahmeverfahren selbst konnte auch bisher nur durch ein Gericht oder einen Konsul durchgeführt werden.

Zu § 523 HGB

Die in dieser Vorschrift enthaltenen Verfahrensbestimmungen sind weitgehend an die Vorschriften über die Beweisaufnahme nach §§ 12 ff. BSchG angelehnt.

Absatz 1 Satz 1 entspricht § 11 Abs. 1 Satz 2 BSchG. Nach Absatz 1 Satz 2 sind — wie bisher nach § 2 Satz 3 der Verklarungsverordnung — dem Antrag auf Verklärung eine beglaubigte Abschrift der den Unfall betreffenden Eintragungen im Schiffstagebuch und ein Verzeichnis der Besatzungsmitglieder beizufügen. Die Abschrift aus dem Schiffstagebuch braucht nicht, wie nach § 2 Satz 3 der Verklarungsverordnung, gerichtlich oder notariell, sondern nur öffentlich beglaubigt zu sein; dadurch soll die Beglaubigung im Ausland erleichtert werden.

Ein besonderer Verklarungsbericht, wie ihn das geltende Recht neben der Abschrift aus dem Schiffstagebuch fordert, wird nach dem Entwurf nicht mehr verlangt. Nach § 520 HGB in der Neufassung durch § 18 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 833) werden bereits an die Eintragungen im Schiffstagebuch die Anforderungen gestellt, die in § 523 HGB geltender Fassung für den Verklarungsbericht genannt sind. Nach Absatz 2 bedarf es eines besonderen Berichts deshalb nur dann, wenn ein Auszug aus dem Schiffstagebuch nicht vorgelegt werden kann.

Absatz 3 entspricht im wesentlichen § 12 BSchG; der Kreis der Personen, denen von dem Termin Mitteilung zu machen ist, soll jedoch in Anlehnung an § 3 Abs. 2 Satz 2 der Verklarungsverordnung erweitert werden.

Zu § 524 HGB

Auch diese Bestimmung ist weitgehend an die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes angelehnt.

Absatz 1 enthält eine Umschreibung des Zwecks und des Gegenstands des Verklarungsverfahrens, die bisher im Handelsgesetzbuch fehlt und aus § 11 Abs. 1 BSchG übernommen ist.

Absatz 2 Satz 1 entspricht § 13 Abs. 1 BSchG. Abweichend vom Binnenschiffahrtsrecht soll jedoch die Beeidigung des Kapitäns stets ausgeschlossen sein (Satz 2). Dies geht auf die Erfahrung zurück, daß eine Beeidigung des Kapitäns im Verklarungsverfahren die Wahrheitsermittlung in einem späteren seeamtlichen Untersuchungsverfahren nach dem Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1183) erheblich erschweren kann. Dem Ausschluß einer Beeidigung des Kapitäns entspricht die Einschränkung der Beeidigung anderer Personen (Satz 3); deren Beeidigung kann regelmäßig einem späteren Zivilprozeß vorbehalten bleiben und braucht im Verklarungsverfahren nur vorgenommen zu werden, wenn

zu erwarten ist, daß der Zeuge in dem Prozeß nicht zur Verfügung stehen wird.

Auch der Kapitän wird nach dem Entwurf im Gegensatz zum geltenden Recht als Zeuge vernommen. Daraus in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 folgt, daß er unter den Voraussetzungen der §§ 384 ff. ZPO das Zeugnis verweigern kann. Diese Befugnis steht ihm nach geltendem Recht ebensowenig wie ein Eidesverweigerungsrecht zu.

Absatz 3 entspricht im wesentlichen § 524 Abs. 4 HGB (vgl. auch § 13 Abs. 3 BSchG).

Absatz 4 entspricht im wesentlichen § 13 Abs. 4 BSchG.

Zu § 525 HGB

Absatz 1 entspricht sachlich § 5 Abs. 1 der Verklarungsverordnung. An die Stelle des künftig wegfallenden Verklarungsberichts treten die den Unfall betreffenden Eintragungen im Schiffstagebuch oder der Bericht, der beim Fehlen eines Tagebuchs vom Kapitän abzugeben ist.

Absatz 2 entspricht § 14 BSchG. Satz 1 ist erforderlich, weil der Kapitän nach dem Entwurf zur Verklärung gezwungen werden kann; in diesen Fällen muß ihm bzw. dem Reeder ein Anspruch auf Erstattung der durch das Verlangen entstehenden Kosten des Verfahrens zustehen. Entsprechend § 14 Abs. 2 BSchG ist in Satz 2 eine Klarstellung vorgesehen, daß die Kostentragungsregelung des Satzes 1 den Regeln über die große Haverei nicht als spezielleres Gesetz vorgeht.

Zu Nr. 12

a) § 528 Abs. 1 Satz 2 HGB bezieht sich auf die Bodmerei und wird mit deren Wegfall gegenstandslos. Stattdessen erfordert die in Nr. 13 vorgesehene Aufhebung des § 529 eine Klarstellung, daß der Kapitän durch die Aufhebung dieser Bestimmung nicht auch die Befugnis zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten erlangt.

b) § 528 Abs. 2 HGB bedarf aus verschiedenen Gründen der Umgestaltung.

Satz 1 erweitert die in der geltenden Fassung erwähnte Aufzählung von Tatbeständen, die auf die Wirksamkeit des Geschäfts keinen Einfluß haben sollen. Angesichts der Unklarheiten bei der Auslegung des geltenden Rechts erscheint die Klarstellung wünschenswert, daß Kreditgeschäfte des Kapitäns ganz allgemein nicht schon deshalb unwirksam sind, weil die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht vorliegen. Zugleich mit dieser Klarstellung modernisiert der Entwurf die Formulierung.

Satz 2 verselbständigt den zweiten Satzteil von Absatz 2 geltender Fassung. Die Neufassung verzichtet auf die Verwendung des Ausdrucks „böser Glaube“. Bei dessen Auslegung haben sich Zweifel ergeben. Während der Ausdruck in der dem § 528 Abs. 2 HGB entsprechenden Vorschrift des Artikels 497 ADHGB nach damaliger Rechtsauffassung nur den dolus erfassen sollte, wird nach Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Auffassung vertreten, daß die Definition des

§ 932 Abs. 2 BGB auch auf § 528 Abs. 2 HGB anzuwenden sei. Der Entwurf stellt diese Zweifelsfrage entsprechend dem ursprünglichen Willen des Gesetzgebers dahin klar, daß nur die Kenntnis des Dritten das Geschäft unwirksam macht; es erscheint im Interesse des Rechtsverkehrs geboten, dem Geschäftspartner keine Nachforschungspflicht hinsichtlich des Innenverhältnisses zwischen Reeder und Kapitän aufzuerlegen. Damit entsprechen die Anforderungen an den Dritten den ähnlichen Vorschriften der §§ 495, 531 HGB. Dort ist schon im geltenden Recht klar zum Ausdruck gebracht, daß dem Dritten Einwendungen aus dem Innenverhältnis nur bei dessen Kenntnis entgegengesetzt werden können. Die in der Literatur verbreitete Auffassung, wonach auch in den genannten Bestimmungen neben der Kenntnis bereits die fahrlässige Unkenntnis des Dritten genügen soll, sind mit dem Wortlaut dieser Vorschriften so wenig vereinbar, daß eine Klarstellung dort entbehrlich ist.

Zu Nr. 13

Da der Entwurf die beschränkt-dingliche Haftung beseitigt, haftet der Reeder für jedes von dem Kapitän abgeschlossene Geschäft künftig persönlich. Mit der Aufhebung von § 529 HGB ist eine Erweiterung der Befugnisse des Kapitäns verbunden. Obwohl der Reeder seine Haftung für die von dem Kapitän abgeschlossenen Geschäfte nach den neuen §§ 486 ff. HGB auch durch Einleitung eines Verteilungsverfahrens nicht beschränken kann, erscheint eine Einschränkung der Vertretungsmacht des Kapitäns nach § 526 Abs. 2, §§ 527 ff. HGB nicht angezeigt. Zwar hat insbesondere § 528 Abs. 1 HGB Anlaß zu Kritik gegeben, die jedoch weniger darauf beruht, daß die Befugnis des Kapitäns als ein zu weitgehender Eingriff in die Interessen des Reeders angesehen würde, als vielmehr darauf, daß die gesetzliche Sicherung aller Kreditgeschäfte des Kapitäns durch ein Schiffsgläubigerrecht (§ 754 Nr. 6, 8 HGB geltender Fassung) eine unbillige Härte gegenüber den anderen Gläubigern des Reeders, insbesondere den Hypothekengläubigern, sei. Da die dingliche Sicherung der Ansprüche aus Kapitängeschäften durch die Neufassung von § 754 HGB beseitigt wird, besteht zu einer Einschränkung auch der Vertretungsmacht des Kapitäns im Verhältnis zum Reeder keine zwingende Veranlassung. Die in der Literatur gelegentlich vorgeschlagenen Einschränkungen der Vertretungsmacht haben den Nachteil, daß sie den Rechtsverkehr mit der Prüfung von Voraussetzungen belasten würden, die im Innenverhältnis zwischen Kapitän und Reeder begründet sind; es erscheint demgegenüber nicht als eine Härte für den Reeder, wenn die gesetzliche Vertretungsmacht des von ihm ausgewählten und beaufsichtigten Kapitäns im Interesse des Rechtsverkehrs in dem bisherigen Umfang beibehalten wird.

Unter den modernen Verhältnissen der Schifffahrt ist die Befugnis des Kapitäns zur Veräußerung des Schiffes (§ 530 HGB) nicht mehr gerechtfertigt. Die Vorschrift, die keine praktische Bedeutung mehr hat, soll auch formell aufgehoben werden, weil es bei der beabsichtigten Neufassung des Neunten

Abschnitts nicht erwünscht wäre, diese veraltete Befugnis weiterhin berücksichtigen zu müssen (vgl. § 764 HGB geltender Fassung).

Zu Nr. 14

§ 532 HGB würde nach dem neuen System der Haftungsbeschränkung nur noch für die Fälle Bedeutung haben können, in denen der Kapitän Ansprüche befriedigt hat, für welche der Reeder seine Haftung beschränken kann. Es dürfte praktisch nicht vorkommen, daß der Kapitän in die Notwendigkeit versetzt wird, Ansprüche wegen Sach- oder Personenschäden aus eigenen Mitteln zu befriedigen. Besteht für den Kapitän jedoch ausnahmsweise eine Veranlassung, solche Verpflichtungen zu erfüllen und erwirbt er hieraus einen Anspruch gegen den Reeder aus Geschäftsführung ohne Auftrag, so erschiene es nicht gerechtfertigt, dem Kapitän das Risiko einer späteren Haftungsbeschränkung durch den Reeder aufzubürden.

Zu Nr. 15

Die Änderung von § 533 Abs. 1 HGB trägt dem Umstand Rechnung, daß die Haftung des Reeders künftig stets eine persönliche sein wird.

Zu Nr. 16

- a), b) Die Änderungen von § 534 Abs. 1, 2 HGB sind durch die Aufhebung der §§ 529, 530 HGB bedingt.
- c) § 534 Abs. 4 HGB ist künftig entbehrlich, da die Bodmerei entfällt. Die verbleibenden Fälle des Verkaufs von Schiffszubehör und Schiffsvorräten sind heute so ungewöhnlich, daß sich eine gesetzliche Bestimmung über die Reihenfolge der vom Kapitän zu treffenden Maßnahmen erübrigt.

Zu Nr. 17

Aus § 535 Abs. 2 HGB geltender Fassung wird in Verbindung mit § 537 HGB eine gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns entnommen, kraft derer dieser eine beschränkt-dingliche Haftung der Ladungsbeteiligten mit dem Ladungsvermögen begründen kann. Diese der beschränkt-dinglichen Haftung des Reeders nachgebildete Haftung der Ladungsbeteiligten soll nicht beibehalten werden, nachdem der Entwurf alle Fälle der beschränkt-dinglichen Haftung des Reeders beseitigt.

Es erscheint nicht angebracht, dem Kapitän künftig die Möglichkeit einzuräumen, die Ladungsbeteiligten durch Abschluß schuldrechtlicher Geschäfte persönlich zu verpflichten. Eine Verpflichtung der Ladungsbeteiligten über den Wert der Güter hinaus ist im Interesse der Ladungsbeteiligten nicht gerechtfertigt; aus diesem Grunde wurde sie schon bei den Beratungen zum ADHGB verworfen. Die Begrenzung der Verpflichtung des Ladungsbeteiligten auf den Wert der Güter würde aber eine durch den notwendigen Schutz des Dritten rechtlich komplizierte Regelung erfordern, für die kein zwingendes praktisches Bedürfnis besteht.

Auch nach dem Entwurf bleibt der Kapitän ermächtigt, über die Ladung zu verfügen, sofern dieser ein erheblicher Schaden droht, der nicht anders als

durch eine rechtsgeschäftliche Verfügung abgewendet werden kann. Neben die Veräußerung ist an Stelle der künftig wegfallenden Bodmerei dabei die Verpfändung der Ladung getreten. Darüber hinaus erscheint es nicht erforderlich, dem Kapitän auch die Befugnis zu schuldrechtlicher Vertretung der Ladungsbeteiligten zu geben. Die Verpflichtung der Ladungsbeteiligten könnte, wenn sie wertmäßig beschränkt wäre, dem Dritten keine wesentlich über das Pfandrecht hinausgehende Sicherung gewähren. Auch aus rechtstechnischen Gründen ist sie entbehrlich. Der Kapitän kann, wenn — unter den modernen Verhältnissen ausnahmsweise — die Notwendigkeit zur Veräußerung oder Verpfändung der Ware eintritt, die schuldrechtlichen Rechtsbeziehungen mit dem Dritten entweder im eigenen Namen oder — kraft der gesetzlichen Vertretungsmacht des § 527 Abs. 1 HGB — im Namen des Reeders begründen. Dies kommt bereits nach geltendem Recht vor, wenn sich der Dritte auf ein Geschäft im Namen des ihm unbekannten Ladungsbeteiligten mit dessen beschränkter Haftung nicht einläßt.

- a) Um die dargelegten Änderungen — außer durch die Aufhebung von § 537 HGB — auch im Wortlaut von § 535 HGB deutlich hervortreten zu lassen, beschränkt der Entwurf den Absatz 2 durch Streichung des Hinweises auf eine rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht auf tatsächliche Maßnahmen des Kapitäns.
- b) In der Neufassung des Absatzes 3 wird zum Ausdruck gebracht, daß dieser künftig nur noch die Ermächtigung zu dinglichen Rechtsgeschäften, nicht mehr die Vertretungsmacht zum Abschluß schuldrechtlicher Verträge begründet. Die Befugnis zur Löschung der Ladung ist dort nicht mehr aufgeführt, weil sie sich bereits aus Absatz 2 ergibt.
- c) Absatz 4 verselbständigt die Vorschriften über die Prozeßstandschaft des Kapitäns, die sich bisher in Absatz 3 finden. Das Beispiel der Reklamierung im prisengerichtlichen Verfahren wird wegen seiner heute verminderten Bedeutung nicht mehr besonders hervorgehoben. Die Neufassung dehnt die Prozeßstandschaft des Kapitäns für Ansprüche der Ladungsbeteiligten auf Ansprüche wegen Beschädigung der Ladung aus. Hierfür hat sich in der Praxis ein Bedürfnis gezeigt; der Kapitän soll etwa zugunsten der Ladungsbeteiligten den Arrest in ein Schiff beantragen können, das durch eine von diesem schuldhaft herbeigeführte Kollision die Ladung beschädigt hat. Der Entwurf stellt klar, daß die Prozeßstandschaft für alle Ansprüche der Ladungsbeteiligten nur besteht, soweit die Ladungsbeteiligten zur Wahrnehmung ihrer Rechte selbst nicht in der Lage sind.

Zu Nr. 18

Der Klarstellung des § 537 HGB bedarf es künftig nicht mehr, da die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns zum Abschluß schuldrechtlicher Verträge für die Ladungsbeteiligten nach § 535 Abs. 2, 3 HGB geltender Fassung beseitigt werden soll (vgl. die Bemerkungen zu Nr. 17).

Zu Nr. 19

Die Änderung des § 538 HGB ergibt sich aus dem Wegfall der Bodmerei. Der Entwurf erklärt an Stelle der Verbodmung der Ladung deren Verpfändung nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für zulässig, um dem Kapitän eine für die Ladungsbeteiligten schonendere Verfügung zu ermöglichen als die Veräußerung.

Zu Nr. 20

Die Änderungen von § 540 HGB ergeben sich aus dem Wegfall der Bodmerei. Ebenso wie in § 535 Abs. 3, § 538 HGB ist neben der Veräußerung die Verpfändung aufgeführt, nachdem die Bodmerei als besondere seerechtliche Ausgestaltung der Verpfändung auch für die Ladung entfällt.

Wie in den genannten Vorschriften soll ferner das Wort „Verkauf“ ersetzt werden durch „Veräußerung“, um hervorzuheben, daß die Bestimmung nur für das dingliche Geschäft gilt.

Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden durch den Wegfall der Bodmerei überflüssig. Einer ausdrücklichen Regelung über die Rangfolge der dem Kapitän gestatteten Verfügungen bedarf es nicht mehr, da diese sich für die verbleibenden Fälle schon aus den Grundsätzen des bisherigen Absatzes 1 ergeben dürfte.

Zu Nr. 21

Die Neufassung von § 541 Abs. 1 HGB ersetzt die im geltenden Recht vorgesehene Fiktion eines Kreditgeschäftes durch die Begründung einer Schadenersatzpflicht des Reeders in den Fällen des § 540. Die Gleichstellung dieses Tatbestandes mit einem Kreditgeschäft kann zu Mißverständnissen führen und würde nach der Neufassung von § 754 HGB ihren bisherigen Zweck — die Sicherung des Anspruchs durch ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 6 HGB — nicht mehr erreichen können, weil Kreditgeschäfte des Kapitäns künftig nicht mehr durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert sein sollen. Auch zur Klarstellung, daß die Ansprüche der Ladungsbeteiligten auf Ersatz von Schäden, die ihnen aus Verfügungen nach § 540 erwachsen, nicht der Haftungsbegrenzung nach § 660 HGB unterliegen, bedarf es einer solchen Gleichstellung nicht; die Unanwendbarkeit der Vorschriften über die frachtrechtliche Haftungsbegrenzung ergibt sich nach dem Entwurf daraus, daß es sich um einen Ersatzanspruch mit anderer Rechtsgrundlage als der des Frachtvertrages handelt.

Entsprechend § 535 HGB soll klargestellt werden, daß der Anspruch dem betroffenen Ladungsbeteiligten, in der Regel dem Befrachter, zusteht. Der Entwurf sieht davon ab, den Anspruch — auf andere Weise als durch die Gleichstellung mit einem Kreditgeschäft des Kapitäns — durch ein Schiffsgläubigerrecht zu sichern, obgleich dies deshalb erwägenswert wäre, weil ein Schiffsgläubigerrecht auch in solchen Fällen der Verfügung des Kapitäns über die Ladung besteht, in denen die Voraussetzungen der großen Haverei vorliegen. Ausschlaggebend hierfür ist die Überlegung, daß der Katalog der Schiffsgläubigerrechte in § 754 HGB dem Inter-

nationalen Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken angepaßt werden soll, das ein entsprechendes Schiffsgläubigerrecht nicht zuläßt.

Der in § 541 Abs. 1 HGB geltender Fassung enthaltene Hinweis auf die Verbodmung entfällt mit der Aufhebung dieses Rechtsinstituts.

Zu Nr. 22

Die Änderung des § 542 HGB dient der Klarstellung. Die Anwendung des — durch den Entwurf neu gefaßten — § 528 Abs. 2 auf die Fälle der §§ 535, 538 bis 540 ist eine sinnngemäße; dies ist künftig von größerer Bedeutung als nach geltendem Recht, weil der zu schützende gute Glaube sich in den Fällen der §§ 535, 538 bis 540 auf eine Verfügungsbefugnis, im Falle des § 528 Abs. 2 in seiner unmittelbaren Anwendung auf § 528 Abs. 1 dagegen auf eine Vertretungsmacht bezieht. Der Hinweis auf § 535 soll auf dessen Absatz 3 konkretisiert werden, um auch hier hervorzuheben, daß eine Ermächtigung zu rechtsgeschäftlichem Handeln nach dem Entwurf nur noch in diesem Absatz von § 535 enthalten ist.

Zu Nr. 23

Die Änderung des § 615 Abs. 1 HGB und die Streichung des § 615 Abs. 2 HGB folgen aus dem Wegfall der Bodmerei.

Zu Nr. 24

§ 632 Abs. 1 HGB bedarf der Anpassung an die Änderungen der §§ 535 ff. HGB. Dabei soll der bisherige Satz 2 aufgehoben werden. Die Vorschrift verliert wegen des Wegfalls der Vertretungsmacht des Kapitäns für die Ladungsbeteiligten weitgehend ihre Bedeutung; die verbleibenden Pflichten des Kapitäns ergeben sich auch für diesen Fall mit hinreichender Deutlichkeit aus den dort in bezug genommenen §§ 535, 536 HGB.

Die Änderung des § 632 Abs. 2 HGB folgt aus dem Wegfall der Bodmerei und entspricht der Änderung des § 615 Abs. 1 HGB.

Die Neufassung des § 632 Abs. 3 HGB dient der Anpassung der Vorschrift an das durch den Entwurf veränderte System der Haftungsbeschränkung. Die Mithaftung ist künftig eine persönliche, die unter den Voraussetzungen der §§ 486, 487 HGB in der Fassung des Entwurfs beschränkt werden kann. Sie trifft nach dem Entwurf nicht mehr den Reeder, sondern den Verfrachter; damit wird ein Mangel des geltenden Rechts beseitigt, der darauf zurückzuführen ist, daß für die in § 632 Abs. 3 HGB geltender Fassung vorgesehene beschränkt-dingliche Haftung — jedenfalls primär — nur der Eigentümer in Betracht kommen konnte.

Zu Nr. 25

Die redaktionelle Änderung von § 634 Abs. 2 HGB ist durch die Aufhebung von § 537 HGB bedingt.

Zu Nr. 26

Der Entwurf beseitigt das Rechtsinstitut der Bodmerei, weil es wirtschaftlich keine Bedeutung mehr hat und rechtssystematisch überholt ist. Er folgt

damit einer Reihe moderner ausländischer Seegesetze; hervorzuheben sind namentlich das belgische, niederländische, griechische, italienische, japanische und französische Recht. Das Internationale Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken läßt die Begründung eines Schiffsgläubigerrechts für die Bodmerei nicht zu, so daß die Beibehaltung dieses — mit der vorrangigen dinglichen Sicherung am Schiff untrennbar verbundenen — Rechtsinstituts nach der beabsichtigten Ratifizierung des Übereinkommens durch die Bundesrepublik jedenfalls nicht mehr möglich wäre.

Für die Aufhebung der Bodmerei spricht ferner folgende Überlegung: Der Entwurf beseitigt — ebenfalls im Einklang mit der internationalen Rechtsentwicklung — das Schiffsgläubigerrecht für Ansprüche aus Kapitängeschäften (vgl. die Bemerkungen zu § 754 HGB). Würde die Bodmerei erhalten bleiben, so könnte die Praxis versuchen, dieses Rechtsinstitut zu dem Versuch zu benutzen, das entfallene Schiffsgläubigerrecht für Kapitängeschäfte zu ersetzen. Dies erschiene nicht sachgerecht. Die Frage, ob — und gegebenenfalls unter welchen einschränkenden Voraussetzungen — die vorrangige dingliche Sicherung der Schiffsausrüster auch unter den modernen wirtschaftlichen Verhältnissen beibehalten werden sollte, kann systemgerecht allein in § 754 HGB geregelt werden.

Für die Beseitigung des Rechtsinstituts der Bodmerei hat sich auch der vom Bundesministerium der Justiz im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens von 1957 über die beschränkte Reederhaftung eingesetzte Sachverständigenausschuß ausgesprochen.

Zu Nr. 27

In § 702 Abs. 3 HGB soll der Hinweis auf § 486 HGB gestrichen werden, weil die Verweisung auf die Haftungsbeschränkungsmöglichkeit — die nach der neuen Regelung ebenso im Falle des § 702 Abs. 2 HGB bestehen kann — nicht erforderlich erscheint.

Vorbemerkung zu Nr. 28 bis 36

Die Änderungen betreffen das Recht der großen Haverei. Anregungen der Rechtswissenschaft entsprechend hält die Bundesregierung es für zweckmäßig, im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen auch die Haftungsgrundsätze im Bereich der großen Haverei zu ändern. Obgleich das Übereinkommen die Einführung einer persönlichen Haftung für Beiträge zur großen Haverei nicht zwingend fordert, sollte die Umstellung der seerechtlichen Haftungsgrundsätze Veranlassung geben, die nach Änderung der §§ 486 ff. HGB verbleibenden haftungsrechtlichen Nebenvorschriften im Bereich der großen Haverei, der Bergung und Hilfeleistung und der Wrackbeseitigung ebenfalls an das neue System anzupassen. Wenn bei der Reederhaftung allgemein das Summenhaftungsprinzip eingeführt wird, wäre es kaum zu rechtfertigen, daß bei der großen Haverei und der Bergung und Hilfeleistung der Verwirklichung des Anspruchs weiterhin — entsprechend einem veralteten Rechtssystem — von dem Schicksal des

Schiffes nach dem anspruchsbegründenden Ereignis abhängig sein sollte. Es kommt hinzu, daß die vollständige Umstellung aller seerechtlichen Haftungstatbestände auf die persönliche Haftung den Vorzug hat, daß der Neunte Abschnitt des Handelsgesetzbuchs wesentlich vereinfacht werden kann. Der Änderung steht die Tatsache nicht entgegen, daß die Regeln des deutschen Rechts über die große Haverei angesichts der weitgehenden Anwendung der York-Antwerp-Rules ihre praktische Bedeutung mehr und mehr verloren haben. Da das deutsche Recht ein eigenständiges Rechtsinstitut der großen Haverei zur Verfügung stellt, kann der Gesetzgeber nicht darauf verzichten, dieses so auszugestalten, wie er es angesichts der das deutsche Seerecht im übrigen beherrschenden Grundsätze für angemessen hält.

Die hieraus folgenden Änderungen im Bereich der großen Haverei haben zwei Schwerpunkte: Einmal soll an die Stelle der beschränkt-dinglichen Haftung des geltenden Rechts (§ 726 HGB) eine persönliche Haftung des Beitragspflichtigen treten, die jedoch auf den Wert des für ihn geretteten Gegenstandes beschränkt ist (§ 725 HGB in der Fassung des Entwurfs). Ferner soll ausdrücklich klargestellt werden, daß im Falle des Verlustes eines beitragspflichtigen Gegenstandes vor dem Ende der Reise ein etwaiger Ersatzanspruch des Verpflichteten mit seinem Wert beiträgt (§ 721 a HGB in der Fassung des Entwurfs); dies entspricht zwar im Ergebnis der Auslegung des geltenden Rechts, bedarf aber angesichts der Änderung der Haftungsgrundsätze einer gesetzlichen Klarstellung.

Zu Nr. 28

- a) In § 704 Satz 1 HGB soll klargestellt werden, daß die Beitragspflicht nur durch einen Verlust vor dem Ende der Reise aufgehoben wird. Eine dahingehende ausdrückliche Einschränkung empfiehlt sich im Anschluß an die Neufassung von § 724 Abs. 2 HGB, weil künftig ein Verlust nach dem Ende der Reise eine Haftungsfreistellung des Berechtigten auch nicht mehr — wie nach geltendem Recht — mittelbar zur Folge hat, da wegen der Beitragsforderungen der Zugriff auf das gesamte Vermögen des Schuldners eröffnet werden soll.
- b) Im Hinblick auf den durch den Entwurf eingefügten neuen § 721 a HGB bedarf es einer Ausnahme von dem Grundsatz des § 704 Satz 1 HGB für den Fall, daß zwar der beitragspflichtige Gegenstand verloren gegangen ist, daß jedoch eine Ersatzforderung besteht, deren Wert bei der Havereiverteilung an die Stelle des Wertes des Gegenstandes tritt (Satz 2).

Zu Nr. 29

Im Hinblick auf die Abschaffung des Rechtsinstituts der Bodmerei muß in § 706 Nr. 7 Abs. 3 HGB der Hinweis auf die Bodmereiprämie beseitigt werden. Auch das Beispiel der Versicherungsprämie für das aufgewendete Geld ist wegen seines Zusammenhangs mit der Bodmerei nicht mehr ohne den Hinweis auf die Bodmereiprämie verständlich; gleich-

wohl ist ihre Berücksichtigung auch künftig nicht ausgeschlossen, da die Aufzählung nicht abschließend ist.

Zu Nr. 30

Der neue § 721 a HGB soll eine Streitfrage klären, die schon nach geltendem Recht besteht und deren sachgerechte Beantwortung ohne eine gesetzliche Regelung durch die Änderung der §§ 725, 726 HGB erschwert werden würde.

Bei der Havereiverteilung gilt der Grundsatz, daß jeder Verlust und jede Wertminderung der beitragspflichtigen Güter bis zum Ende der Reise zu berücksichtigen ist, weil das Gesetz das Ende der Reise als für die Havereiberechnung maßgebenden Zeitpunkt festsetzt (vgl. § 717 Abs. 1, § 718 Abs. 1, § 724 Abs. 1). Diesem Grundsatz muß andererseits das Prinzip entsprechen, daß Ersatzansprüche, welche in diesem Zeitraum aus dem die Wertminderung des beitragspflichtigen Gegenstandes herbeiführenden Ereignis entstanden sind, bei der Havereiverteilung zu berücksichtigen sind; das wird schon bisher in der Literatur anerkannt. Ein Anlaß zu gesetzlicher Klarstellung entsteht dadurch, daß die für die Anrechnung des Ersatzanspruchs heute überwiegend gegebene Begründung künftig nicht mehr anwendbar sein wird. Danach soll der Ersatzanspruch auf Grund der § 775 Abs. 2, § 777 Abs. 2 HGB den Vergütungsberechtigten in ihrer Eigenschaft als Schiffs- bzw. Ladungsgläubigern haften. Die Möglichkeit einer solchen Begründung dürfte durch die Einführung einer persönlichen Haftung für Havereibeträge (§ 725 HGB in der Fassung des Entwurfs) entfallen. Tritt der persönliche Anspruch gegen den Beitragspflichtigen in den Vordergrund und ist das — zwar auch weiterhin bestehende — Schiffsgläubigerrecht nur ein zusätzliches Sicherungsrecht, das den Charakter des Anspruchs nicht prägt, so erscheint es jedenfalls nicht mehr angängig, aus einer Hilfsvorschrift über das Schiffsgläubigerrecht auf die Grundsätze der Havereiverteilung — in welcher die Höhe des zu sichernden Anspruchs erst festgestellt wird — zu schließen.

Die Vorschrift stellt auf den Wert der Ersatzforderung ab und berücksichtigt damit auch dessen Bonität. Dies ist erforderlich, um zu vermeiden, daß der Beitragsberechtigte auf einen wertlosen Ersatzanspruch verwiesen wird, dessen Bestehen eine Beitragspflicht anderer Havereibeteiligter ausschließt. Durch eine vorsichtige Bewertung des Ersatzanspruchs in der Dispache können Gefahren für den Beitragsberechtigten vermieden werden.

Zu Nr. 31

Auch in § 722 HGB erscheint eine Klarstellung des Zeitraums zweckmäßig, während dessen Wertminderungen des Gegenstands durch eine dingliche Belastung zu berücksichtigen sind (vgl. dazu die Änderungen der §§ 704, 724).

Zu Nr. 32

Die Streichung des § 723 Abs. 4 HGB folgt aus der Beseitigung des Rechtsinstituts der Bodmerei.

Zu Nr. 33

- a) Die Ergänzung des § 724 Abs. 1 HGB ist notwendig, um dem Fall Rechnung zu tragen, daß ein nach dem neuen § 721 a zu berücksichtigender Ersatzanspruch an die Stelle eines verloren gegangenen oder im Wert verminderten beitragspflichtigen Gegenstandes tritt. Der Entwurf verzichtet im übrigen auf eine Verbesserung der Formulierung der Vorschrift, weil die gegenwärtige Fassung in der Praxis nicht zu Schwierigkeiten geführt hat.
- b) § 724 Abs. 2 HGB muß geändert werden, weil nach Einführung der persönlichen Haftung des Beitragspflichtigen Verlust oder Wertminderung des geretteten Gegenstandes nach dem Stichtag der Havereiberechnung nicht mehr von Einfluß auf die Beitragsverpflichtungen der anderen Beitragsschuldner sein können; der Beitragsberechtigte muß in einem solchen Fall die persönliche Haftung des Beitragsschuldners in Anspruch nehmen. Obgleich Absatz 2 entbehrlich wäre, soll die Vorschrift in neuer Formulierung beibehalten werden, um falsche Schlüsse zu vermeiden, die aus einer Streichung gezogen werden könnten.

Zu Nr. 34

Vorbemerkung:

Entfällt die beschränkt-dingliche Haftung für Havereibeträge (vgl. dazu die Vorbemerkung zu Nummern 28 bis 36), so kann § 726 HGB geltender Fassung ersatzlos entfallen; auch die persönliche Ersatzhaftung des Empfängers nach § 726 Abs. 2 HGB ist künftig entbehrlich, weil wegen der von den Gütern zu leistenden Beiträge deren Eigentümer stets auch persönlich verpflichtet werden soll.

Neu geschaffen werden muß jedoch eine Vorschrift über die persönliche Beitragspflicht. Die dingliche Sicherung dieser Verpflichtung durch ein Schiffsgläubigerrecht soll beibehalten werden; sie entspricht auch dem Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken. Im Interesse der Übersichtlichkeit und der Angleichung an die Anordnung der entsprechenden Vorschriften bei der Bergung und Hilfeleistung (§§ 750 bis 753 HGB) regelt der Entwurf die persönliche Verpflichtung in § 725 und überträgt die jetzt in § 725 HGB enthaltenen Bestimmungen über das Pfandrecht in modernisierter Form in die neuen §§ 726, 726 a HGB; die Aufteilung der Vorschriften über das Pfandrecht empfiehlt sich deshalb, weil infolge des Wegfalls von § 777 HGB eine eingehendere Regelung des Pfandrechts an der Ladung notwendig ist.

Zu § 725 HGB

Tritt an die Stelle der beschränkt-dinglichen Haftung des geltenden Rechts eine persönliche Verpflichtung des Beitragspflichtigen, so muß das Gesetz festlegen, wen die Beitragspflicht für die verschiedenen beitragspflichtigen Gegenstände treffen soll.

Absatz 1 stellt wegen der persönlichen Verpflichtung sowohl für die vom Schiff als auch für die von der Ladung zu entrichtenden Beiträge auf das Eigen-

tum an den beitragspflichtigen Gegenständen beim Beginn der Löschung am Ende der Reise ab, also zu dem Zeitpunkt, der auch für die Ermittlung und Bewertung der beitragspflichtigen und vergütungsberechtigten Gegenstände maßgebend ist.

Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß bei der Ladung die Ermittlung des Eigentümers am Ende der Reise auf praktische Schwierigkeiten stoßen kann; dennoch legt der Entwurf auch insoweit dem Eigentümer die Zahlungspflicht auf, weil dies materiell gerechtfertigt erscheint. Die Gefahrenlage, die durch das Havereioffer beseitigt worden ist, bedrohte diejenigen, in dessen Eigentum die gefährdeten Güter gestanden haben. Das gilt nicht nur hinsichtlich des Schiffes, sondern ebenso hinsichtlich der Ladung. Bei der Ladung ist allerdings eine Vielzahl schuldrechtlicher Rechtsgestaltungen zwischen Absender und Empfänger denkbar, die jedoch bei der Gestaltung des Havereirechts nicht berücksichtigt werden können; das jeweilige schuldrechtliche Rechtsverhältnis zwischen diesen beiden Personen muß den Ausgleich auch hinsichtlich der Havereibeträge schaffen, sofern er notwendig erscheint. Dies entspricht auch dem geltenden Recht, da die beschränkt-dingliche Haftung stets den Eigentümer trifft. Auch künftig besteht zudem wegen der Beitragsforderungen ein Schiffsgläubigerrecht, und der Zugriff auf die dinglich haftenden Gegenstände wird durch die Zurückhaltungspflicht des Kapitäns nach § 731 HGB gesichert bleiben; es tritt deshalb keine Verschlechterung der Durchsetzbarkeit des Beitragsanspruchs wegen der Ladung ein.

Würde die Beitragspflicht wegen der Ladung dem Befrachter auferlegt, so wären nicht weniger Fälle vorstellbar, in denen der jeweils haftende Absender oder Empfänger Rückgriff auf Grund schuldrechtlicher Rechtsbeziehungen nehmen müßte. Zudem wäre die Regelung komplizierter, weil es bei Haftung des Befrachters einer — an §§ 614, 615 HGB anschließenden — Bestimmung bedürfte, unter welchen Voraussetzungen die Zahlungspflicht des Verfrachters auf den Empfänger übergeht und weil sichergestellt werden müßte, daß der Empfänger durch die Annahme der Güter nicht mit für ihn unübersehbaren Kosten belastet würde.

Absatz 2 stellt in Satz 1 den Grundsatz auf, daß der Verfrachter, also der Gläubiger der geretteten Frachtforderung, die von der Fracht zu entrichtenden Beiträge zu zahlen hat. Das gilt jedoch nur für den gesetzlichen Normalfall, in welchem die Fracht durch das Havereioffer für den Verfrachter gerettet wird, weil dieser das Risiko getragen hat. Ist dies infolge einer — vom gesetzlichen Normalfall des § 617 HGB abweichenden — Vereinbarung, wonach der Befrachter die Fracht unabhängig von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort schuldet, ausnahmsweise nicht der Fall, so bedarf es einer besonderen Regel, die in Satz 2 enthalten ist. Schon nach geltendem Recht wird allgemein angenommen, daß in solchen Fällen, in denen die Fracht keinem Risiko ausgesetzt war, die Ladung mit dem Betrage der Fracht zur großen Haverei beizutragen hat (vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Aufl. 1962, Bd. 2, Anm. 1 zu § 721; Lewis-Boyens, Das deutsche See-

recht, 2. Aufl. 1901, Bd. 2, Anm. 1 f. zu § 721). Diese Annahme findet ihre Rechtfertigung in der Überlegung, daß die Fracht ein Bestandteil des Marktwerts der Ladung am Bestimmungsort ist und daß infolgedessen der Ladungseigentümer bei fest vorausbezahlter Fracht ein um diese erhöhtes Risiko läuft, welches nach § 719 Nr. 1, 2 HGB bei der Ermittlung der von geretteter Ladung zu zahlenden Beiträge nicht berücksichtigt wird. Zwar könnte dieses Ergebnis auch durch eine Änderung der Bewertungsvorschriften des § 719 Nr. 1, 2 HGB — entsprechend der Regel XVII der York-Antwerp-Rules und einer Reihe von Auslandsrechten — dahin erreicht werden, daß bei der Wertermittlung beitragspflichtiger geretteter Güter die endgültig vorausbezahlte Fracht nicht abzusetzen ist. Der Entwurf sieht hiervon jedoch ab, weil die Einführung der persönlichen Haftung für Havereibeträge keine Veranlassung zu einer so grundlegenden Änderung der Bewertungsvorschriften geben soll. Die vom Entwurf in Satz 2 gewählte Rechtskonstruktion entspricht im wirtschaftlichen Ergebnis der Auslegung des geltenden Rechts. Die Regelung kann auf den Fall der Beitragspflicht geretteter Fracht beschränkt werden, weil die Bewertung aufgeopferter Ladung anderen Bestimmungen folgt (§ 719 Nr. 4 HGB), wonach die Fracht nur insoweit abzusetzen ist, als sie infolge des Verlustes der Güter erspart ist.

Absatz 3 Satz 1 sieht eine Haftungsbeschränkung zugunsten der Beitragspflichtigen auf den Wert der geretteten Gegenstände vor. Eine solche Beschränkung folgt nicht bereits notwendig aus den Vorschriften über die Berechnung der Havereibeträge, da beitragspflichtig nicht nur die geretteten, sondern auch die aufgeopferten Güter sind (§ 717 Abs. 1 Nr. 2, § 718 Nr. 2, § 721 Abs. 1 Nr. 2 HGB). Im Falle der Aufwendung von Kosten wäre es ohne die Haftungsbeschränkung des Entwurfs deshalb möglich, daß der Beitragspflichtige mit einem Beitrag bis zur Höhe von geretteten und aufgeopferten Gütern herangezogen wird, also den Wert der aufgeopferten Güter durch die Seereise doppelt aufs Spiel setzt. Die Regelung erhält wirtschaftlich die wertmäßige Haftungsbeschränkung aufrecht, die mit der beschränkt-dinglichen Haftung des geltenden Rechts ohne weiteres verbunden ist; sie dürfte sich auch in den meisten Auslandsrechten finden.

Absatz 3 Satz 2 entspricht den Bewertungsvorschriften für die Beitragspflicht der Gegenstände.

Zu § 726 HGB

Wie bisher sollen auch nach dem Entwurf Beitragsforderungen zu großer Haverei durch ein dingliches Recht an den beitragspflichtigen Sachen gesichert werden; dieses ist am Schiff ein Schiffsgläubigerrecht, an den Gütern ein gesetzliches Pfandrecht nach den Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Absatz 1 entspricht § 725 Satz 1 HGB geltender Fassung. Obgleich das Schiffsgläubigerrecht nach der Neufassung des Neunten Abschnitts nicht mehr eine Mithaftung der Fracht begründet, soll auch künftig wegen der auf die Fracht entfallenden Beitragsverpflichtungen ein Schiffsgläubigerrecht bestehen, für das jedoch nur das Schiff haftet.

Der Entwurf verzichtet darauf, auch an dieser Stelle klarzustellen, daß wegen der auch im Falle des Verlustes der Güter zu zahlenden Fracht (§ 725 Abs. 2 Satz 2 in der Fassung des Entwurfs) eine dingliche Haftung des Schiffes nicht in Betracht kommt. Wie nach geltendem Recht (vgl. Schaps-Abraham, a. a. O., Anm. 2 zu § 725) kann für diese Beiträge nur die Ladung haften; eine Änderung dieser Rechtslage ist nicht beabsichtigt.

Zu § 726 a HGB

Die Vorschriften über den Rang der Ladungspfandrechte finden sich gegenwärtig — unvollkommen — in § 777 HGB. Bei der Neufassung des Neunten Abschnitts sollen sie nicht mehr in diesen Abschnitt aufgenommen werden, weil sie systematisch nicht zu den Schiffsgläubigerrechten gehören. Es erscheint vielmehr zweckmäßig, den Rang der Ladungsgläubigerrechte, soweit solche nach §§ 726, 752 HGB und § 25 der Strandungsordnung in der Fassung des Entwurfs verbleiben, bei den genannten Vorschriften zu regeln.

Absatz 1 Satz 1 enthält die bisher fehlende Regelung des Rangs der Pfandrechte nach § 726 Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs zu Landpfandrechten. Entsprechend der Auslegung des geltenden Rechts wird klargestellt, daß die aus der Versendung hervorgehenden Pfandrechte wegen der Havereibeträge den Vorrang auch vor vorher begründeten Landpfandrechten haben.

Im Ergebnis in Übereinstimmung mit § 777 HGB geltender Fassung stellt Absatz 2 sicher, daß bei Bestehen mehrerer Pfandrechte wegen großer Haverei oder wegen Bergung und Hilfeleistung jeweils das später entstandene dem früher entstandenen vorgeht. Hinsichtlich des Entstehens der Ansprüche kann dabei auf die in § 762 Abs. 3 HGB für das Schiffsgläubigerrecht getroffene Regelung verwiesen werden.

Pfandrechte wegen der Ansprüche aus Wrackbeseitigung nach § 25 der Strandungsordnung in der Fassung des Entwurfs sollen stets den Vorrang vor den Pfandrechten wegen der Havereibeträge und wegen des Bergelohns haben (Absatz 1 Satz 2). Obgleich es gerechtfertigt erscheinen könnte, auch diese Ansprüche in die Regelung des Absatzes 2 einzubeziehen, sieht der Entwurf hiervon ab, um Absatz 2 und die korrespondierenden Vorschriften über den Rang der Pfandrechte wegen des Bergelohns und wegen der Wrackbeseitigungskosten nicht zu sehr zu komplizieren; im wirtschaftlichen Ergebnis besteht kein wesentlicher Unterschied, da das Pfandrecht nach § 25 der Strandungsordnung praktisch immer das zuletzt entstandene sein wird.

Absatz 3 enthält eine Verfallfrist für das Erlöschen des Pfandrechts, welche der neuen Regelung für Schiffsgläubigerrechte (§ 759 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs) nachgebildet ist.

Nicht aufrecht erhalten worden sind im Entwurf die Bestimmungen der §§ 725 Satz 3, 777 Abs. 2 HGB geltender Fassung. § 725 Satz 3 HGB enthält eine besondere Ausgestaltung des Gutglaubensschutzes, die vom Handelsgesetzbuch aus dem Allgemeinen

Deutschen Handelsgesetzbuch übernommen und nach der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs wegen § 936 BGB entbehrlich ist. Auch die heute in § 777 Abs. 2 HGB enthaltene Regelung erscheint nicht mehr erforderlich, nachdem der Pfandgläubiger von einem Dritten, der die Pfandsache beschädigt, nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 1227, 823 Abs. 1 BGB unmittelbar Schadensersatz verlangen kann. Hinzu kommt, daß nach Einführung der persönlichen Verpflichtung zur Zahlung von Havereibeiträgen einer Surrogathaftung eine geringere praktische Bedeutung zukommen würde als bisher; deshalb bedarf es auch nicht mehr einer persönlichen Ersatzhaftung, wie sie heute in § 777 Abs. 2 in Verbindung mit § 773 HGB angeordnet ist.

Zu Nr. 35

§ 731 HGB, der — ebenso wie die entsprechende Regelung für das Schiff, § 730 HGB — auch nach Einführung der persönlichen Haftung für Havereibeiträge im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung des Pfandrechts beibehalten werden soll, kann vereinfacht werden.

- a) Nachdem der Eigentümer der Ladung stets persönlich für die von dieser zu entrichtenden Havereibeiträge haftet, ist die primäre Verbindlichkeit des Kapitäns nach Absatz 1 entbehrlich. Es genügt vielmehr, daß dieser durch die Auslieferung schadensersatzpflichtig wird. Hierfür bedarf es keiner ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung, weil die Schadensersatzpflicht bereits aus §§ 511, 512 HGB folgt.
- b) Da nach dem Entwurf die Verpflichtung des Kapitäns eine Schadensersatzpflicht ist, bedarf es für die Haftung des Reeders nicht mehr der in Absatz 2 enthaltenen Verweisung auf § 512 Abs. 2 und 3 HGB; diese Vorschriften sind unmittelbar anzuwenden.

Zu Nr. 36

§ 732 Abs. 1 HGB bedarf der Anpassung an den Wegfall der Bodmerei und an die Änderungen der §§ 540, 541 HGB. Obgleich nach der Neufassung des § 541 HGB stets eine persönliche Schadensersatzpflicht des Reeders besteht, für welche die Haftung nicht beschränkt werden kann, soll der betroffene Ladungsbeteiligte weiterhin berechtigt sein, die anderen Reisebeteiligten an einem Schaden zu beteiligen, der ihm dadurch entsteht, daß der Anspruch gegen den Reeder nicht durchgesetzt werden kann. Diese Gefahr ist künftig größer, weil der Anspruch nach § 541 nicht mehr durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert ist.

Zu Nr. 37

§ 737 HGB geltender Fassung nimmt den Zwangslotsen von dem Grundsatz der Reederhaftung für Lotsen aus, der in § 485 HGB allgemein niedergelegt ist. Die Vorschrift hat zur Zeit für deutsche Lotsen keine Bedeutung, weil nach dem Seelotsgesetz Zwangsführungslotsen nicht mehr vorgesehen sind. Sie kann jedoch nach deutschem internationalem Privatrecht auf fremdes Haftungsrecht **anwendbar**

sein und würde auch bei einer etwaigen Wiedereinführung von Zwangslotsen in Notzeiten Bedeutung haben.

Die Vorschrift muß mit der Ratifizierung des Reederhaftungsübereinkommens von 1957 schon deshalb aufgehoben werden, weil sie nunmehr mit dem — für die Bundesrepublik verbindlichen — Übereinkommen von 1910 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen nicht mehr vereinbar ist. Das Übereinkommen von 1910 sieht in Artikel 5 vor, daß der Reeder auch für Zwangslotsen haftet, sofern durch deren Verschulden ein Zusammenstoß verursacht wird. Das deutsche Anpassungsgesetz aus dem Jahre 1913 hat dennoch § 737 HGB nicht aufgehoben, weil Artikel 5 des Übereinkommens nach einem Zusatzartikel nicht anwendbar ist, solange nicht zwischen den Mitgliedstaaten auch ein Übereinkommen über die Beschränkung der Reederhaftung geschlossen worden ist. Diese Voraussetzung ist mit der Ratifizierung des Übereinkommens von 1957 nunmehr auch für die Bundesrepublik erfüllt, so daß § 737 HGB aufgehoben werden muß. Die Haftung des Reeders auch für — etwa noch vorkommende — Zwangslotsen entspricht im übrigen den modernen Rechten der meisten Staaten, insbesondere dem französischen und englischen.

Absatz 1 der an die Stelle des wegfallenden § 737 geltender Fassung tretenden neuen Vorschrift entspricht nahezu wörtlich dem gegenwärtigen § 739 Abs. 2; lediglich durch die Streichung der Worte „auf Schiff und Fracht“ wird der Änderung des Haftungssystems Rechnung getragen. Die Gründe für die Umstellung der Bestimmung sind in den Vorbemerkungen zu Nrn. 38, 39 dargelegt.

Absatz 2 stellt klar, daß die Haftung des Reeders nach §§ 735, 736 nicht nur durch Verschulden von Besatzungsmitgliedern, sondern auch durch Verschulden eines an Bord tätigen Seelotsen begründet wird. Dies ist erforderlich, da der Lotse nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Seelotsgesetzes von 1954 nicht zur Schiffsbesatzung gehört. Das Seelotsgesetz hat deshalb andere haftungsrechtliche Bestimmungen (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB) dahin geändert, daß der Lotse neben der Besatzung, welcher er bis dahin zumindest haftungsrechtlich gleichgestellt wurde, ausdrücklich aufgeführt wird. Eine entsprechende Änderung empfiehlt sich auch für die Sonderregeln über den Zusammenstoß, da die Frage, ob auch insoweit die allgemeine Bestimmung des § 485 HGB angewendet werden kann, zweifelhaft ist (vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Aufl., Bd. II, § 735 Anm. 5).

Vorbemerkung zu Nummern 38, 39

Die Änderungen sind durch das Übereinkommen von 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen bedingt. Wegen des Inhalts und der Bedeutung dieses Übereinkommens sowie wegen der Gründe, die für eine Übernahme seiner Regeln in das allgemeine deutsche Recht sprechen, kann auf die Denkschrift zu diesem Übereinkommen verwiesen werden.

Da das Übereinkommen die prozeßrechtliche Ergänzung zu dem Übereinkommen von 1910 bildet, welches die materiell-rechtlichen Regeln für Schiffszusammenstöße vereinheitlicht hat und in §§ 734 bis 739 HGB übernommen worden ist, empfiehlt sich die Einarbeitung der Regeln des Übereinkommens von 1952 im Anschluß an die materiell-rechtlichen Vorschriften des Zweiten Titels des Siebenten Abschnitts. Dabei sind geringfügige Änderungen im Aufbau des Titels notwendig: § 738 HGB geltender Fassung muß hinter die verfahrensrechtlichen Vorschriften treten, da sich diese Bestimmung sowohl auf die materiell-rechtlichen als auch auf die verfahrensrechtlichen Bestimmungen bezieht. Das gleiche gilt für § 739 Abs. 1 HGB geltender Fassung. Andererseits gilt § 739 Abs. 2 HGB nur für die materiell-rechtlichen Bestimmungen des Titels und muß deshalb seinen Platz vor den verfahrensrechtlichen Vorschriften erhalten.

Zu Nr. 38

Vorbemerkung

Die vorgesehenen neuen §§ 738 bis 738c HGB enthalten in §§ 738, 738a HGB die verfahrensrechtlichen Regeln des Übereinkommens von 1952, die einer ausdrücklichen Aufnahme in das deutsche Recht bedürfen.

Zu § 738 HGB

Die Vorschrift enthält in Absatz 1 Satz 1 Nrn. 1 bis 3 die Gerichtsstände des Artikels 1 Abs. 1 des Übereinkommens. Der Gerichtsstand des Sachzusammenhangs, der in Nummer 4 vorgesehen ist, entspricht Artikel 3 Abs. 2 des Übereinkommens.

Daß der Kläger unter den aufgeführten Gerichtsständen die Wahl haben soll (Artikel 1 Abs. 2 des Übereinkommens), braucht im Handelsgesetzbuch nicht ausdrücklich gesagt zu werden; dies folgt aus § 35 der Zivilprozeßordnung.

Von der Möglichkeit des Artikels 3 Abs. 3 des Übereinkommens, eine Zuständigkeit des Sachzusammenhangs auch bei Klagen gegen mehrere Beklagte vorzusehen, macht der Entwurf nicht Gebrauch, weil eine so weitgehende Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Gerichten nicht erwünscht erscheint.

Entsprechend Artikel 1, 2 des Übereinkommens sind andere als die in Absatz 1 Satz 1 genannten Gerichtsstände nicht gegeben, es sei denn, daß die Parteien sie vereinbart haben (Satz 2). Der Entwurf stellt klar, daß als Vereinbarung auch eine Prorogation nach § 39 der Zivilprozeßordnung anzusehen ist. Ferner wird im Hinblick auf Artikel 3 Abs. 1 des Übereinkommens klargestellt, daß Widerklagen der Beschränkung des Satzes 1 nicht unterliegen.

Die Gerichtsstände des Absatzes 1 sollen nach dem Entwurf nicht nur für Klagen im internationalen Geltungsbereich des Übereinkommens, sondern auch für Rechtsstreitigkeiten zwischen deutschen Parteien und zwischen Deutschen und Mitgliedern von Nichtvertragsstaaten des Übereinkommens gelten. Diese Erweiterung erscheint im Interesse der Übersichtlichkeit der deutschen Zuständigkeitsregelung

geboten. Absatz 2 sieht jedoch vor, daß die Gerichtsstandsregelung des Absatzes 1 Satz 1 nicht in der in Absatz 1 Satz 2 vorgesehenen Ausschließlichkeit gilt, wenn die Klage gegen einen Angehörigen eines Nichtvertragsstaats des Übereinkommens gerichtet ist. Der inländische Kläger soll in Fällen, in denen der Heimatstaat des Beklagten eine den Übereinkommensgrundsätzen entsprechende Beschränkung der Gerichtsstände bei gleicher Klage gegen einen deutschen Beklagten vor seinen Gerichten nicht kennt, auch alle anderen Gerichtsstände ausnutzen können, die ihm das allgemeine deutsche Prozeßrecht gewährt; es erscheint insbesondere nicht gerechtfertigt, dem inländischen Kläger den im Seeverkehr wichtigen Gerichtsstand des § 23 der Zivilprozeßordnung ohne Gegenseitigkeit dieser Beschränkung zu nehmen.

Nach Absatz 3 können in den Gerichtsständen des Absatzes 1 Satz 1 stets auch Klagen erhoben werden, die auf andere Rechtsvorschriften als die Bestimmungen des Zweiten Titels des Siebenten Abschnitts gestützt werden. Diese Regelung erscheint geboten, um die Geltendmachung vertraglicher und außervertraglicher Ansprüche aus demselben Schiffszusammenstoß stets vor demselben Gericht zu ermöglichen. Andere als die in Absatz 1 Satz 1 genannten Zuständigkeiten bleiben für vertragliche Ansprüche, die dem Übereinkommen nicht unterfallen, daneben erhalten.

Zu § 738a HGB

Die Vorschrift dient der Ausführung von Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens.

Absatz 1 sieht vor, daß ein in einem ausländischen Staat mit einer dem Übereinkommen entsprechenden Zuständigkeitsregelung anhängiger Rechtsstreit im Inland die Wirkung der Rechtshängigkeit hat, daß eine Klage mit demselben Streitgegenstand nicht anderweitig anhängig gemacht werden kann. Diese Rechtsfolge ist in Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens zwingend vorgeschrieben.

Absatz 2 Satz 1 geht weitergehend davon aus, daß Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens nicht nur zur Gewährung des Einwands der Rechtshängigkeit, sondern auch des Einwands der Rechtskraft verpflichtet. Diese Auslegung entspricht der Entstehungsgeschichte und dem Zweck der Übereinkommensbestimmung (vgl. dazu die Ausführungen in der Denkschrift zu Artikel 3 Abs. 1 des Übereinkommens). Ebenso wie die Einrede der Rechtshängigkeit nach Absatz 1 hat auch das Prozeßhindernis nach Absatz 2 Satz 1 nur Wirkung im Rahmen des jeweiligen Streitgegenstandes, so daß eine ausländische Entscheidung wegen eines Teilbetrages die Klage wegen des Restanspruches nicht ausschließt. Vorausgesetzt ist ferner, daß das ausländische Gericht über den geltend gemachten materiellen Anspruch überhaupt entschieden hat; eine Klageabweisung aus prozessualen Gründen soll eine erneute Klage vor einem anderen Gericht nicht hindern.

Dennoch würde Satz 1 zu Härten führen, wenn er ohne Ausnahme gelten würde. Deshalb ermöglicht Satz 2 eine neue Klage, soweit das Verfahren vor

dem ausländischen Gericht zugunsten des Klägers durchgeführt worden ist und der Kläger auf seine Rechte aus diesem Verfahren verzichtet. Der Verzicht auf die Rechte aus dem Verfahren bezieht sich nicht auf das Urteil, das in seinem Bestand nicht der Parteiendisposition und erst recht nicht dem Verzicht des Klägers unterliegt, soweit es formell rechtskräftig geworden ist. Gegenstand des Verzichts sind die sich für den Kläger aus dem Urteil ergebenden prozessualen Möglichkeiten (Verfahrensrechte). Dieser Verzicht berührt weder das Urteil noch den Anspruch, der in dem Urteil festgestellt ist. Praktisch bedeutet der Verzicht des Klägers hier die Aufgabe der Geltendmachung der sich aus dem Urteil für ihn ergebenden prozessualen Befugnisse, also den Verzicht, von dem Vollstreckungstitel überhaupt Gebrauch zu machen (Stein-Jonas-Schönke-Pohle, Kommentar zur Zivilprozeßordnung, 17. Auflage, Bem. VI 6 vor § 704 ZPO).

Die Rechtswirkungen des Absatzes 2 sollen von der Verbürgung der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden; dies erscheint angesichts der Zweifel, welche über die Auslegung von Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens bestehen können, erforderlich.

Zu § 738 b HGB

Die Vorschriften der §§ 738, 738 a HGB in der Fassung des Entwurfs gelten — entsprechend dem Übereinkommen — für Zusammenstöße von Seeschiffen und von Seeschiffen mit Binnenschiffen auch dann, wenn sich diese auf Binnengewässern ereignen. § 738 b HGB nimmt jedoch Zusammenstöße von Seeschiffen und von Seeschiffen mit Binnenschiffen auf dem Rhein und auf der Mosel von dem Geltungsbereich aus, weil insoweit die Beibehaltung des gegenwärtigen Rechtszustandes durch die Revidierte Rheinschiffsahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und durch den Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel geboten ist. Dies ist hinsichtlich der Zusammenstöße auf dem Rhein durch Artikel 7 des Übereinkommens zulässig. Für die Zusammenstöße auf der Mosel fehlt ein entsprechender Vorbehalt zugunsten des Moselvertrages von 1956, da dieser jünger als das Übereinkommen ist; Artikel 7 kann jedoch hierauf wohl entsprechend angewendet werden, da die Vertragsparteien offenbar regionalen Abkommen auf dem Gebiet des Binnenschiffsahrtsrechts den Vorrang lassen wollten.

Zu § 738 c HGB

Die Vorschrift entspricht § 738 HGB geltender Fassung. Der Grund für die Veränderung der Stellung ist in der Vorbemerkung zu Nummern 38, 39 angeführt.

Zu Nr. 39

Die Vorschrift des § 739 Abs. 2 HGB geltender Fassung soll ihre Stellung künftig in § 737 HGB in der Fassung von Nummer 37 erhalten; wegen des Grundes ist auf die Vorbemerkung zu Nummern 38, 39 zu verweisen.

§ 739 Abs. 1 HGB bezieht sich künftig auch auf die eingefügten §§ 738, 738 a HGB, ohne daß es einer Änderung des Wortlauts bedürfte.

Zu Nr. 40

Die Änderung von § 743 Abs. 2 HGB bezweckt eine Anpassung des Sprachgebrauchs an die Zahlungspflicht des Schiffseigentümers nach § 750 HGB in der Fassung des Entwurfs. Nunmehr bedarf nicht mehr der von der geltenden Fassung einbezogene Fall einer Regelung, daß beide Schiffe nicht denselben Eigentümer haben, aber von demselben Ausrüster bereedert werden. Die Vorschrift kann vielmehr auf die Voraussetzung beschränkt werden, daß beide Schiffe denselben Eigentümer haben. Im übrigen soll sie, obgleich sie rechtssystematisch nicht ganz befriedigend ist, auch nach Einführung der persönlichen Haftung für Bergelohn nicht geändert werden, da eine unrichtige Auslegung nicht zu besorgen ist.

Zu Nr. 41

- a) Die Änderung des § 749 Abs. 1 HGB trägt der modernen Schifffahrtsentwicklung Rechnung. Bei Gelegenheit der übrigen Änderungen des Achten Abschnitts erscheint es hier ausnahmsweise angebracht, eine Vorschrift zu modernisieren, weil der gegenwärtige Wortlaut das heute fast ausschließlich verwendete Motorschiff überhaupt nicht erwähnt und Segelschiffe nicht mehr vorkommen. Der Entwurf erhebt die bisher für Dampfschiffe vorgesehene Regelung, welche heute im Wege der Analogie auch auf Motorschiffe angewendet wird, zur allgemein anwendbaren. Die Unterscheidung nach verschiedenen Schiffsarten kann nach dem Wegfall der Segelschiffe aufgegeben werden.
- b) Das Verfahren nach Absatz 3 Satz 2 kann nach dem Grundgesetz den Rechtsweg nicht mehr ausschließen. Es erscheint jedoch zweckmäßig, das Verfahren auch künftig als Einspruchsverfahren vor Erhebung der Klage beizubehalten.

Zu Nr. 42

Vorbemerkung:

Ebenso wie bei der Beitragsleistung zu großer Haverei soll auch bei der Bergung und Hilfeleistung eine persönliche Verpflichtung eingeführt werden. Die Gründe sind im wesentlichen dieselben, die zur großen Haverei angeführt worden sind (vgl. die Vorbemerkungen zu Nummern 28 bis 36). Das Übereinkommen von 1910 zur Vereinheitlichung von Regeln über Bergung und Hilfeleistung steht der Begründung einer persönlichen Haftung für den Berge- und Hilfslohn nicht entgegen. In den meisten anderen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens besteht eine persönliche, allerdings entsprechend den Übereinkommensgrundsätzen wertmäßig beschränkte Haftung. Sie vermeidet den Nachteil des gegenwärtigen deutschen Rechts, da ein Verlust oder eine Wertminderung des Schiffes durch ein späteres Ereignis auf die Haftung Einfluß hat.

Die Einführung einer persönlichen Haftung macht eine Aufhebung des § 753 HGB erforderlich. Entbehrlich ist künftig auch die persönliche Ersatzhaftung nach § 753 Abs. 2 und 3, weil neben der — beizubehaltenden — dinglichen Sicherung stets eine persönliche Verpflichtung besteht. Neugeschaffen werden muß dagegen — entsprechend dem § 725 für die große Haverei — eine Vorschrift über die persönliche Verpflichtung. Um die logische Aufeinanderfolge der Vorschriften zu erhalten, sollen die §§ 750 bis 753 neu gestaltet werden, zumal auch die §§ 750 und 752 einer Änderung bedürfen. Danach soll § 750 die Regelung der persönlichen Verpflichtung, § 751 die Regelung von Ansprüchen bei Menschenrettung (jetzt § 750), §§ 752, 752 a die Regelung der dinglichen Sicherung des Anspruchs auf Bergungs- und Hilfskosten (jetzt § 751) und § 753 die Regelung der Zurückbehaltungspflicht des Kapitäns (jetzt § 752) aufnehmen.

Zu § 750 HGB

Entsprechend den meisten Auslandsrechten führt die Bestimmung eine persönliche Verpflichtung für die Bergungs- und Hilfskosten ein. Hierunter sind auch nach dem Entwurf wie bisher sowohl der Berge- und Hilfslohn (§ 740) als auch die sonstigen Kosten der Bergung und Hilfeleistung (§ 746) zu verstehen. Der Entwurf hält am Sprachgebrauch des geltenden deutschen Rechts sowohl hinsichtlich dieser Unterscheidung als auch hinsichtlich der Unterscheidung von Bergung und Hilfeleistung allgemein fest, die durch das Internationale Übereinkommen von 1910 nicht vorgeschrieben ist und sich in den meisten ausländischen Rechtsordnungen nicht findet. Die Einführung einer persönlichen Haftung soll nicht zur Veranlassung grundsätzlicher Änderungen des gesamten Abschnitts genommen werden.

Nach Absatz 1 Satz 1 haften die Eigentümer aller geborgenen oder geretteten Gegenstände als Gesamtschuldner. Dies entspricht wirtschaftlich dem geltenden Recht, nach welchem sowohl das Schiff als auch die geborgenen Gegenstände dinglich für die gesamten Bergungs- und Hilfskosten haften. Nach einigen ausländischen Rechten, insbesondere dem italienischen und belgischen Recht, besteht allerdings nur eine subsidiäre Haftung des Ladungsbeteiligten; die Gesamtschuld ist dem Ladungsbeteiligten jedoch zuzumuten, da seine persönliche Haftung auf den Wert des geretteten Gegenstandes beschränkt ist.

Wegen der Gründe, die auch hier dafür sprechen, bei den an Bord befindlichen Sachen, soweit es sich um die Ladung handelt, den Eigentümer und nicht den Befrachter haftbar zu machen, kann auf die Bemerkungen zu § 725 HGB in der Fassung des Entwurfs verwiesen werden.

Absatz 1 Satz 2 enthält die Haftungsbegrenzung auf den Wert des einzelnen Gegenstandes. Es ist zwar zweifelhaft, ob das Übereinkommen von 1910 (Artikel 2 Abs. 3) eine Haftungsbegrenzung auch zugunsten jedes einzelnen Schuldners zwingend vorschreibt. Eine solche Begrenzung ist nach dem Übereinkommen jedoch zulässig und entspricht wirtschaftlich dem geltenden Recht. Sie erscheint im

Interesse der Eigentümer geborgener Sachen, die sich auf dem Schiff befunden haben, erforderlich. Für den Gläubiger entsteht daraus keine unzumutbare Gefahr, mehrere Schuldner in Anspruch nehmen zu müssen, weil in aller Regel der Wert des geborgenen Schiffes zur Bestreitung aller Bergungs- und Hilfskosten ausreicht.

Absatz 2 regelt die Ausgleichung zwischen mehreren Schuldnern im Innenverhältnis. Diese — nach geltendem Recht streitige — Frage wird nach Einführung der persönlichen Verpflichtung zur Zahlung der Bergungs- und Hilfskosten an praktischer Bedeutung gewinnen. Eine gesetzliche Regelung erscheint nunmehr notwendig, um die — nicht sachgemäße — Anwendung von § 426 BGB auszuschließen. Der Entwurf stellt für die Ausgleichspflicht auf das Verhältnis des Wertes der geborgenen und geretteten Gegenstände ab, weil dieses Verhältnis am sachgerechtesten erscheint und weil die Regelung einfacher durchzuführen ist als die — nach geltendem Recht von manchen für zweckmäßig gehaltene — Anwendung der Regeln über die große Haverei, welche wegen der notwendigen Berücksichtigung auch der aufgeopferten Werte in jedem Falle die Aufmachung eine Dispache verlangen würde.

Zu § 751 HGB

Die Vorschrift entspricht im Grundsatz § 750 HGB geltender Fassung. Es soll jedoch klargestellt werden, gegen wen der Anspruch gerichtet ist. Nach geltendem Recht ist streitig, ob der Anspruch gegen die den Hilfslohn schuldenden Personen oder gegen die Gläubiger des Berge- oder Hilfslohnsanspruchs besteht. Die Frage wird mit der Einführung einer persönlichen Haftung des Verpflichteten an Bedeutung gewinnen. Das Übereinkommen von 1910, auf dessen Artikel 9 Abs. 2 die Vorschrift zurückgeht, sagt nichts darüber, wer Schuldner des Anspruchs sein soll.

Entsprechend der heute herrschenden Meinung sieht Absatz 1 vor, daß derjenige, der sich der Menschenrettung widmet, seinen Anspruch auf Beteiligung an dem Sachrettungslohn nur gegen den Vergütungsberechtigten geltend machen kann. Es bedarf keiner besonderen Klarstellung, daß der Anspruch so lange, wie der Bergelohnanspruch noch nicht erfüllt ist, auf Abtretung eines Teil dieses Anspruchs gerichtet ist. Nach Befriedigung des Hauptanspruchs soll der Menschenretter einen Zahlungsanspruch gegen den Sachretter haben.

Trotz der in der Literatur gelegentlich gegen § 750 HGB geltender Fassung erhobenen Kritik beläßt es der Entwurf dabei, daß der Menschenretter keinen selbständigen Bergelohnanspruch, sondern nur den Anspruch auf einen Anteil am Bergelohnanspruch der Sachretter hat, welcher insbesondere den Erfolg auch einer Sachrettung voraussetzt. Diese Härte für den Menschenretter wäre vollständig nur vermeidbar, wenn man in Fällen, in denen keine Sachen gerettet worden sind, den geretteten Personen die Verpflichtung zur Zahlung eines Rettungslohns auferlegen wollte. Zwar wäre eine solche Regelung mit dem Übereinkommen von 1910 vereinbar (Artikel 9

Abs. 1); es erscheint jedoch nicht gerechtfertigt, den geretteten Personen über das geltende Recht hinausgehende Verpflichtungen aufzuerlegen.

Absatz 2 beseitigt die erwähnte Härte jedoch für den Sonderfall, daß ein Bergelohnanspruch trotz erfolgreicher Sachrettung deshalb nicht entsteht, weil in der Person des Sachretters tadelnswerte Gründe vorliegen (§ 748 HGB). Erhält in diesem Falle der Sachretter keinen Rettungslohn, weil er für sein Verhalten bestraft werden soll, so erscheint es gerechtfertigt, dem Eigentümer der geretteten Gegenstände, dem die Rettung tatsächlich zugute gekommen ist, unmittelbar eine Verpflichtung zur Entlohnung des Menschenretters aufzuerlegen. Für die Bemessung dieser Entlohnung sind dieselben Grundsätze maßgebend, die im Falle des Bestehens eines Bergelohnanspruchs wegen der Sachrettung gelten würden. Deshalb ist in Absatz 2 Satz 2 § 750 HGB ausdrücklich für anwendbar erklärt, was insbesondere für die Begrenzung der Haftung von Bedeutung ist.

Absatz 3 stellt ausdrücklich klar, daß die geretteten Personen keinen Berge- oder Hilfslohn zu entrichten haben. Dies entspricht § 750 HGB Satz 2 geltender Fassung.

Zu § 752 HGB

Die Neufassung des § 752 HGB entspricht im Aufbau der des § 726 HGB. In Absatz 1 wird zunächst klargestellt, daß das Pfandrecht am Schiff ein Schiffsgläubigerrecht ist. Deshalb bedarf es — wie bei der großen Haverei — ins einzelne gehender Vorschriften über dieses Recht, insbesondere seinen Rang, an dieser Stelle nicht. Absatz 2 bestimmt — ebenfalls in Anlehnung an § 751 Abs. 1 HGB geltender Fassung —, daß auch an den übrigen geretteten Sachen ein Pfandrecht besteht. Abweichend vom geltenden Recht wird der Ausdruck „Sachen“ verwendet, um auszuschließen, daß auch die Fracht hierunter verstanden wird; diese soll nicht erfaßt werden, nachdem die Mithaftung der Fracht für das Schiffsgläubigerrecht infolge der Neufassung des Neunten Abschnitts entfällt. Wie bisher sollen von der Vorschrift alle an Bord des Schiffes befindlichen Sachen erfaßt werden, nicht nur die Ladung.

Absatz 3 entspricht dem geltenden Recht.

Zu § 752 a HGB

Die Vorschrift enthält die notwendigen Bestimmungen über das Pfandrecht an anderen geborgenen oder geretteten Sachen als dem Schiff. Einer Neuregelung bedarf es wegen des Wegfalls von § 777 HGB geltender Fassung infolge der Neuregelung des Neunten Abschnitts (vgl. die Bemerkungen zu § 726 a HGB) sowie des § 696 (auf den § 751 Abs. 2 HGB geltender Fassung verweist) infolge der Beseitigung der Bodmerei.

Die Absätze 1 bis 3 entsprechen § 726 a Abs. 1 bis 3 HGB in der Fassung des Entwurfs. Deshalb kann auf die dortigen Bemerkungen verwiesen werden.

Absatz 4 übernimmt die jetzt in § 696 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 HGB enthaltenen Vorschriften über die Verwertung von Pfandrechten an Sachen. Eine neue

Verweisung ist nach Streichung des § 696 aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht zweckmäßig; für eine solche Verweisung würden sich weder § 761 HGB, der es mit anderen Personen zu tun hat, noch die §§ 726, 731 Abs. 3 HGB, bei denen die Pfandverwertung aus besonderen Gründen anderen Regeln folgt, eignen.

Absatz 4 Satz 2 enthält eine Sonderregelung für Frachtgut, das noch nicht ausgeliefert ist. Daß die Klage insoweit gegen den Kapitän als den Besitzer der Güter zu richten ist, entspricht dem geltenden Recht. Für andere Sachen als Frachtgut sollen dagegen die allgemeinen Regeln gelten.

Zu § 753 HGB

Die Vorschrift entspricht § 752 HGB geltender Fassung. Die Änderung des Absatzes 1 trägt dem Umstand Rechnung, daß künftig die Verpflichtung des Kapitäns nicht mehr — wie nach geltendem Recht — die einzige persönliche Verpflichtung sein wird, sondern lediglich eine Schadensersatzpflicht wegen Erschwerung der Geltendmachung des Hauptanspruchs. Im Gegensatz zu der ähnlichen Bestimmung des § 731 HGB ist es bei § 753 HGB nicht möglich, die Schadensersatzpflicht bereits aus §§ 511, 512 HGB herzuleiten, so daß die Vorschrift auf ein Verbot der Auslieferung ohne Sanktion beschränkt werden könnte; der Berger fällt nicht in den durch §§ 511, 512 HGB begünstigten Personenkreis. Trotz der dadurch bedingten Abweichung in der Formulierung entspricht die Bestimmung sachlich dem § 731 HGB.

Zu Nr. 43

Vorbemerkung:

Der Neunte Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs soll vollständig neu gefaßt werden. Hierfür ist in erster Linie die Änderung des Haftungssystems im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Übereinkommens von 1957 über die beschränkte Reederhaftung bestimmend. Hinzu kommt die Absicht, das veraltete deutsche Recht der Schiffsgläubiger an das Internationale Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken anzupassen, das am 24. Mai 1967 in Brüssel beschlossen und von der Bundesrepublik unterzeichnet worden ist.

Nachdem eine dinglich auf das Seevermögen beschränkte Haftung des Reeders künftig im deutschen Recht nicht mehr bestehen wird, braucht für keine Forderung mehr allein deshalb ein Schiffsgläubigerrecht vorgesehen zu werden, weil dem Gläubiger als Korrelat für die fehlende Zugriffsmöglichkeit auf das Landvermögen des Schuldners ein Recht auf eine Befriedigung aus dem Schiff mit Vorrang vor anderen — auch dinglichen — Gläubigern eingeräumt werden müßte. Da der Korrelatsgedanke den beherrschenden gesetzgeberischen Grund für die gegenwärtige Regelung des Neunten Abschnitts bildet, wird durch die Änderung des Haftungssystems eine Überprüfung des Katalogs der Schiffsgläubigerrechte (§ 754 HGB) darauf unabweisbar, ob ein besonderes Schutzbedürfnis des Gläubigers

für dessen dingliche Sicherung spricht, obgleich er künftig den Reeder stets auch persönlich in Anspruch nehmen kann und obgleich er im Fall der Haftungsbeschränkung nach den Grundsätzen des neuen Rechts stets durch die bei Gericht hinterlegte Haftungssumme in der vollen Höhe seines nach der Haftungsbeschränkung verbliebenen Anspruchs zugleich auch gesichert ist. An das Schutzbedürfnis des Gläubigers sind deshalb hohe Anforderungen zu stellen, weil die Schiffsgläubigerrechte die — seit Erlaß des Handelsgesetzbuchs an wirtschaftlicher Bedeutung stark gewachsenen — Schiffshypotheken beeinträchtigen, selbst soweit sie früher begründet worden sind. Der Entwurf geht davon aus, daß es angesichts dieser Überlegungen künftig ausreichend sein wird, nur die Forderungen durch ein Schiffsgläubigerrecht zu sichern, denen dieses Privileg in dem Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1967 zugestanden ist.

Die Änderungen des Haftungsrechts haben nicht nur Einfluß auf den Katalog der Schiffsgläubigerrechte, sondern auch auf die inhaltliche Ausgestaltung des Pfandrechts des Schiffsgläubigers. Nach geltendem Recht schließt das Schiffsgläubigerrecht auch ein Pfandrecht an der Fracht ein (§ 756 HGB). Steht dem Gläubiger künftig der Zugriff in das gesamte Reedervermögen offen, so erscheint es nicht mehr erforderlich, ihm ein Vorzugsrecht auch an der Fracht einzuräumen. Praktisch dürfte die Mithaftung der Fracht schon heute kaum noch als dingliche Sicherung des Gläubigers Bedeutung haben; sie dient vielmehr nur als Bestandteil der Berechnungsgrundlage für den Betrag der persönlichen Ersatzhaftung des Reeders und damit zugleich einer von ihm etwa zu leistenden Sicherheit. Das Vordringen der Linienschifffahrt im modernen Seeverkehr hat die Verwirklichung der Frachthaftung sehr erschwert. Deshalb ist eine Mithaftung der Fracht auch in dem Übereinkommen von 1967 nicht vorgesehen.

Entfällt künftig die Frachthaftung, so besteht auch keine Notwendigkeit mehr, bei der Bestimmung des Ranges der Schiffsgläubigerrechte auf die einzelne Reise abzustellen, wie dies dem geltenden Recht entspricht, angesichts der neuzeitlichen Ladegewohnheiten jedoch zunehmend problematischer geworden ist. Das Schiffsgläubigerrecht dient in Zukunft — entsprechend den Grundsätzen des Übereinkommens von 1967 — auch nicht mehr der Sicherung von Ansprüchen, denen gegenüber die Haftungsbeschränkung des Reeders auf die Einheit einer Reise abgestellt ist; maßgebend für die neue Haftungsbeschränkung ist vielmehr das einzelne schadenstiftende Ereignis. Der Entwurf verzichtet jedoch darauf, als Merkmal für die Rangbestimmung das schadenstiftende Ereignis an die Stelle der Reise zu setzen, also den Rang der Schiffsgläubigerrechte, die aus mehreren Ereignissen hervorgegangen sind, nach der Zeitfolge dieser Ereignisse zu bestimmen. Auch hierin befindet er sich in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von 1967. Angesichts der Verminderung der Zahl der Schiffsgläubigerrechte und der vorgesehenen kurzen, nicht abdingbaren Verfallfrist wird künftig die volle Befriedigung aller Schiffsgläubiger in der Regel gewährleistet sein,

so daß es keiner so eingehenden Bestimmung der Rangfolge unter den Schiffsgläubigerrechten mehr bedarf wie bisher.

Aus denselben Gründen erübrigt sich auch die Vorschrift über das Aufgebotsverfahren zur Ausschließung unbekannter Schiffsgläubiger (§ 765 HGB), die schon im geltenden Recht nur sehr geringe praktische Bedeutung erlangt hat.

Endlich sind durch die Änderungen des Haftungssystems die Vorschriften über die persönliche Ersatzhaftung entbehrlich geworden, weil für alle durch Schiffsgläubigerrechte gesicherten Forderungen stets auch eine persönliche Haftung bestehen wird.

Zusammenfassend ergibt sich aus diesen Überlegungen eine wesentliche Vereinfachung des Neunten Abschnitts, die in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Sachverständigenausschusses das deutsche Recht an das Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken angleichen wird. Schiffsgläubigerrechte sollen nur noch für Heuerforderungen, bestimmte öffentliche Abgaben, Ansprüche Dritter aus Unfällen, Ansprüche aus Bergung, großer Haverei und Wrackbeseitigung sowie Ansprüche der Sozialversicherung bestehen. Sie sollen innerhalb einer Ausschußfrist von einem Jahr erlöschen, wenn nicht vorher das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung beschlagnahmt wird. Die Mithaftung der Fracht entfällt, so daß es keiner Vorschriften über den Rang von Frachtpfandrechten mehr bedarf. Ebenso entfallen die Bestimmungen über die persönliche Ersatzhaftung des Reeders. Schließlich sind die Vorschriften über Ladungspfandrechte aus dem Neunten Abschnitt herausgenommen und — in modernisierter Form — in die Sonderbestimmungen der §§ 726 a, 752 a HGB in der Fassung des Entwurfs aufgenommen worden.

Obwohl der Entwurf das Recht der Schiffsgläubiger an das Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken angleicht, hält die Bundesregierung eine Ratifizierung dieses Übereinkommens noch für verfrüht. Die Ratifizierung des Übereinkommens kann erst erwogen werden, wenn die Prüfung abgeschlossen ist, welche Vorschriften in anderen deutschen Gesetzen als dem Handelsgesetzbuch — insbesondere im Registerrecht — im Zusammenhang mit der Ratifizierung geändert werden müssen und wenn die entsprechenden innerstaatlichen Gesetze vorbereitet sind. Es erscheint auch zweckmäßig, zunächst das Verhalten der anderen Zeichnerstaaten des Übereinkommens abzuwarten. Da eine Änderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Schiffsgläubigerrechte im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Übereinkommens von 1957 über die beschränkte Reederhaftung aus den dargelegten Gründen jedoch unabweisbar notwendig ist, erscheint insoweit die innerstaatliche Einführung der Übereinkommensgrundsätze bereits vor der Ratifizierung des Übereinkommens von 1967 erwünscht.

Zu § 754 HGB

Der neue Katalog der Schiffsgläubigerrechte in Absatz 1 entspricht bis auf Nummer 5 dem Artikel 4

des Übereinkommens von 1967. Er ist gegenüber dem geltenden Recht erheblich eingeschränkt; die Gründe hierfür sind in der Vorbemerkung dargelegt.

Nummer 1 enthält Heuerforderungen der Schiffsbesatzung, die bisher nach § 754 Nr. 3 HGB gesichert sind. Anders als nach geltendem Recht sollen nur die Ansprüche auf die Heuer dieser Vorschrift unterfallen, nicht auch andere vermögensrechtliche Ansprüche der Besatzungsmitglieder aus den Heuerverträgen. Diese — dem Übereinkommen von 1967 entsprechende — Einschränkung hat insbesondere den Zweck, ein Schiffsgläubigerrecht für Ersatzansprüche des Kapitäns wegen dessen Aufwendungen für den Reeder auszuschließen; ein solches Schiffsgläubigerrecht könnte nach dem Vorbild der rechtlichen Konstruktion der *master's disbursements* im englischen Recht als Ersatz für das wegfallende Schiffsgläubigerrecht wegen der Kreditgeschäfte des Kapitäns verwendet werden. Als Ansprüche auf die Heuer sind andererseits aber alle arbeitsrechtlichen Nebenansprüche anzusehen (§ 30 Abs. 1 des Seemannsgesetzes); namentlich fällt auch der Anspruch auf Beteiligung am Fangergebnis in der Hochseefischerei hierunter.

Nummer 2 enthält die in § 754 Nr. 2 HGB geltender Fassung genannten öffentlichen Abgaben. Die im geltenden Recht enthaltenen Beispiele sollen als überflüssig wegfallen. Entsprechend dem Aufbau des Übereinkommens von 1967 sind die — im geltenden Recht in § 754 Nr. 4 HGB enthaltenen — Lotsgelder hinzugekommen, da sie denselben Rang haben sollen wie die öffentlichen Abgaben.

Nummer 3 sichert Ansprüche aus Schiffahrtsunfällen. In der Formulierung lehnt sich die Bestimmung an § 486 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs an.

Nicht privilegiert sind nach Nummer 3 Ansprüche wegen Schäden, die auch aus Vertrag hergeleitet werden können. Darunter fallen regelmäßig Ansprüche gegen den Reeder wegen Schäden an der Ladung des eigenen Schiffes, am Reisegepäck und der persönlichen Habe der Besatzung sowie ausnahmsweise Ansprüche wegen Schäden an nicht beförderten Gegenständen, sofern zwischen dem Reeder und dem Eigentümer solcher Gegenstände vertragliche Rechtsbeziehungen bestehen.

Über die Zweckmäßigkeit eines Schiffsgläubigerrechts wegen Ladungsschäden herrschten auf der Brüsseler Konferenz von 1967 Meinungsverschiedenheiten. Obgleich insbesondere auch die deutsche Delegation die Auffassung vertreten hat, daß diese Ansprüche durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert werden sollten, folgt der Entwurf der gegenteiligen Lösung des Übereinkommens, die sich auf der Konferenz mit großer Mehrheit durchgesetzt hat. Das Schiffsgläubigerrecht für Ladungsschäden erscheint der Bundesregierung nicht so unentbehrlich, daß es auch in Abweichung von dem beschlossenen internationalen Übereinkommen beibehalten werden müßte.

Nummer 4 enthält Bergungs- und Hilfskosten, Beiträge des Schiffes und der Fracht zu großer Haverei und Ansprüche wegen Beseitigung des Wracks.

Die Zusammenfassung der Ansprüche in einer Nummer entspricht dem Übereinkommen von 1967 (Artikel 4 v); sie ist dadurch gerechtfertigt, daß für diese drei Anspruchsgruppen besondere Rangvorschriften gelten sollen (§ 762 Abs. 2, 3, § 764 HGB in der Fassung des Entwurfs).

Gegenüber dem geltenden Recht neu ist die Aufnahme der Kosten für die Beseitigung des Wracks in den Katalog des IIGB. Auch soweit die Voraussetzungen der Bergung und Hilfeleistung nicht vorliegen, soll künftig stets ein eigenständiges Schiffsgläubigerrecht entstehen. Dies soll künftig im Interesse der Übersichtlichkeit auch insoweit aus dem Katalog des § 754 ersichtlich sein, als es auf der Sondervorschrift des § 25 der Strandrungsordnung (in der Neufassung von Artikel 2 Nr. 2 des Entwurfs) beruht.

Nummer 5 enthält Forderungen der Träger der Sozialversicherung, die auch nach geltendem Recht nach § 754 Nr. 10 HGB privilegiert sind. Diese Ansprüche sind allerdings in Artikel 4 des Übereinkommens von 1967 nicht ausdrücklich genannt. Im Hinblick auf ihre Verwandtschaft mit den Heuerforderungen, insbesondere auf die Ähnlichkeit des Schutzzweckes der Sicherung dieser Ansprüche, sowie mit Rücksicht auf die Privilegierung dieser Ansprüche in ausländischen Rechtsordnungen bedarf es jedoch noch der Prüfung, ob dieses Schiffsgläubigerrecht nicht trotz des zu engen Wortlauts des Übereinkommens von 1967 auch nach dessen Ratifizierung durch die Bundesrepublik noch wird beibehalten werden können. Dabei wird insbesondere auch das Verhalten anderer Staaten bei der Ratifikation dieses Übereinkommens in Betracht zu ziehen sein, das noch nicht vorhersehbar ist. Der Entwurf will dieser Prüfung nicht vorgreifen und sieht deshalb zunächst die Beibehaltung dieses Schiffsgläubigerrechts vor. Es soll lediglich in der Formulierung modernisiert werden. Der Rang ist — wie nach geltendem Recht (§ 770 HGB) — nach allen anderen Schiffsgläubigerrechten.

Zu den nicht in die Neufassung des Kataloges der Schiffsgläubigerrechte aufgenommenen Privilegien des geltenden Rechts ist folgendes zu bemerken:

a) Es fehlen die in § 754 Nr. 1 HGB geltender Fassung genannten Bewachungs- und Verwahrungskosten außerhalb der Zwangsvollstreckung. Ihre Privilegierung durch ein Schiffsgläubigerrecht wäre mit dem Übereinkommen von 1967 nicht vereinbar; auch eine Erweiterung der Vorschriften über den Vorabzug der Kosten von Bewachung und Verwahrung des Schiffes nach Einleitung des Versteigerungsverfahrens aus dem Erlös (§§ 109, 165 des Zwangsversteigerungsgesetzes) wäre nach dem Übereinkommen im Hinblick auf dessen Artikel 11 Abs. 2 Satz 1 nicht zulässig. Das Schiffsgläubigerrecht für die Bewachungs- und Verwahrungskosten außerhalb der Zwangsvollstreckung erscheint künftig jedoch auch im Hinblick darauf entbehrlich, daß der Reeder nach Beseitigung der beschränkt dinglichen Haftung ein eigenes Interesse daran hat, den Versteigerungswert des Schiffes zu erhalten. Ein entsprechendes Schiffsgläubigerrecht fehlt auch im Binnenschiffsrecht.

- b) Nicht aufgenommen worden sind in den neuen Katalog ferner die in § 754 Nr. 6 HGB geltender Fassung genannten Ansprüche aus Kreditgeschäften des Kapitäns. Für die Bodmerei bedarf dies keiner näheren Erläuterung, da die Bodmerei beseitigt werden soll. Auch sonstige Notgeschäfte des Kapitäns sollen künftig jedoch kein Schiffsgläubigerrecht mehr begründen. Dies entspricht ebenfalls dem Übereinkommen von 1967; auf der Brüsseler Konferenz vom Mai 1967 ist keine Delegation für die Aufrechterhaltung dieses Schiffsgläubigerrechts eingetreten.

Bereits vor Abschluß des Übereinkommens von 1967 ist die Frage, ob es auch nach Einführung der persönlichen Haftung des Reeders für die Kreditgeschäfte des Kapitäns einer Privilegierung von Ansprüchen aus Notgeschäften durch ein Schiffsgläubigerrecht bedarf, Gegenstand eingehender Erörterungen im Sachverständigenausschuß und mit den beteiligten Wirtschaftskreisen gewesen. Dabei wurde von der Mehrzahl der Beteiligten die Auffassung vertreten, daß die gegenwärtige Fassung des § 754 Nr. 6 HGB nicht aufrechterhalten werden sollte. Da dieser Vorschrift nach der Rechtsprechung (BGHZ Bd. 29, S. 195 ff.) jeder Kredit unterfällt, welcher zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig ist, haben die Parteien eines Schiffsausrüstungsvertrags nach geltendem Recht bei entsprechender Vertragsgestaltung stets die Möglichkeit, den Lieferanten dinglich mit Vorrang vor bestehenden Hypotheken zu sichern. Hiervon wird namentlich bei der Lieferung von Treibstoff weitestgehend Gebrauch gemacht. Dieser Rechtszustand erscheint nicht befriedigend.

Mit der Mehrheit der Sachverständigen ist die Bundesregierung der Auffassung, daß das Schiffsgläubigerrecht für Notgeschäfte des Kapitäns vollständig beseitigt werden sollte. Entfällt die beschränkt-dingliche Haftung des Reeders als gesetzgeberische Rechtfertigung für dieses Privileg, so könnte dem Kapitän die Befugnis zu einer dinglichen Belastung des Schiffes mit Vorrang vor bestehenden Hypotheken durch Abschluß von Kreditgeschäften allenfalls in Ausnahmesituationen eingeräumt werden, die den Eingriff in die Rechte der Hypothekengläubiger aus dem Gedanken der Gefahrengemeinschaft zulassen. Da der Reeder unter den modernen Verhältnissen in aller Regel in der Lage ist, das geschäftliche Verhalten seines Kapitäns zu verfolgen und dem Schiff an jedem Platz der Welt kurzfristig Kredit zu verschaffen, wäre hierbei wohl nur an Fälle zu denken, in denen die Nachrichten- oder Kreditverbindung zwischen Heimat- und Aufenthaltsort des Schiffes abreißt. Ein auf solche Ausnahmefälle höherer Gewalt oder kriegerischer Ereignisse beschränktes Schiffsgläubigerrecht soll jedoch durch den Entwurf nicht geschaffen werden. Es würde an eine Reihe von Voraussetzungen geknüpft werden müssen, die für den Dritten nicht hinreichend nachprüfbar wären, so daß dem Schiff der erstrebte Kredit im Ausland nicht garantiert werden

würde. Den Interessen der deutschen Schiffsausrüster würde ein so eingeschränktes Schiffsgläubigerrecht nicht dienen, da es für Lieferungen in deutschen Häfen in aller Regel nicht begründet werden könnte. Deshalb erscheint es nicht zweckmäßig, einen neuen Typ eines Schiffsgläubigerrechts für Kreditgeschäfte in besonderen, von Kapitän und Reeder nicht vorhersehbaren Notfällen zu schaffen, das vom deutschen Recht nur für eine Übergangszeit bis zur Ratifizierung des Übereinkommens von 1967 beibehalten werden könnte.

- c) Die in § 754 Nr. 7 HGB geltender Fassung genannten Ansprüche wegen Ladungsschäden sollen nach dem Entwurf kein Schiffsgläubigerrecht mehr gewähren (vgl. auch die Bemerkungen zu § 754 Abs. 1 Nr. 3 HGB). Dies entspricht dem Vorbild des englischen Rechts, das für Ladungsschäden kein maritime lien kennt.
- d) Die in § 754 Nr. 8 HGB geltender Fassung aufgeführten Ansprüche brauchen künftig nicht mehr durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert zu werden, weil sie in den Katalog des § 754 HGB geltender Fassung nur im Hinblick auf die beschränkt-dingliche Haftung des Reeders aufgenommen worden sind.
- e) Die Ansprüche nach § 754 Nr. 9 HGB geltender Fassung begründen — in einer der Änderung des § 486 HGB angepaßten Form — in der Regel ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Abs. 1 Nr. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs.
- f) Der Entwurf sieht auch davon ab, von der Möglichkeit des Artikels 6 Abs. 2 des Übereinkommens von 1967 Gebrauch zu machen und ein besitzgebundenes Schiffsgläubigerrecht des Werftunternehmers mit Rang vor den Hypotheken vorzusehen. Wenngleich die Werften durch den Wegfall des Schiffsgläubigerrechts für Ansprüche aus Kreditgeschäften des Kapitäns eine Möglichkeit zur Sicherung ihrer Reparaturforderungen verlieren, so besteht doch angesichts der ihnen verbleibenden Sicherungsmöglichkeiten keine Gefahr, daß ihnen daraus schwerwiegende Nachteile entstehen. Es kommt hier ein Anspruch auf Einräumung einer Schiffshypothek nach Maßgabe des § 648 Abs. 2 BGB und, soweit diese Vorschrift nicht anwendbar ist, ein Werkunternehmerpfandrecht nach § 647 BGB in Betracht. Soweit die Hypothek oder das Pfandrecht im Einzelfall keine ausreichende Sicherheit gewähren, besteht nach allgemeinen Grundsätzen ein Zurückbehaltungsrecht der Werft an dem reparierten Schiff gegenüber dem Besteller (§ 273 BGB); dieses wird — entgegen einer gelegentlich in der Literatur geäußerten Ansicht (vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Auflage, Band I S. 425 Anm. 3 zu § 648 BGB) — durch die Regelung der §§ 647, 648 BGB nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Allerdings gewährt das Zurückbehaltungsrecht dem Werftunternehmer keinen Anspruch auf Befriedigung aus dem Schiff und das Pfandrecht nach § 647 BGB und die auf Grund des § 648 Abs. 2 BGB eingetragene Hypothek gehen älteren Hypotheken im Range nach,

während das nach Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens zugelassene Schiffsgläubigerrecht ihnen vorgehen würde. Es kann jedoch bei der dargelegten Rechtslage zunächst abgewartet werden, welche anderen Staaten von der Möglichkeit des Artikels 6 Abs. 2 des Übereinkommens Gebrauch machen werden. Sollten sich in Zukunft aus dem Fehlen eines Schiffsgläubigerrechts für Reparaturforderungen Wettbewerbsnachteile für die deutschen Werften ergeben, so kann ein solches Schiffsgläubigerrecht im Rahmen der weiteren Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts geschaffen werden.

Absatz 2 schließt, entsprechend Artikel 4 Abs. 2 des Übereinkommens von 1967, Schiffsgläubigerrechte wegen atomrechtlicher Ansprüche aus. Die Erfüllung solcher Ansprüche ist nach den Vorschriften des Atomrechts hinreichend gewährleistet, so daß es einer Sicherung am Schiff unter Beeinträchtigung der Hypotheken nicht bedarf.

Zu § 755 HGB

Absatz 1 Satz 1 entspricht inhaltlich § 755 Abs. 1 HGB geltender Fassung. Eine ausführlichere Regelung des Inhalts des Pfandrechts ist nicht erforderlich, da sich praktische Schwierigkeiten nicht ergeben haben; soweit die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über das Pfandrecht an beweglichen Sachen passen, werden diese nach § 1257 BGB angewendet.

Absatz 1 Satz 2 entspricht § 755 Abs. 2 HGB geltender Fassung. Die Vorschrift ist zur Klarstellung notwendig, daß der Besitz eines Dritten der Beschlagnahme in der Zwangsversteigerung auf Grund eines Titels gegen den Eigentümer nicht entgegensteht. Eines ausdrücklichen Hinweises darauf, daß sich die Bestimmung nicht mit der Passivlegitimation für die Vollstreckungsklage befaßt, die ausschließlich in § 760 HGB geregelt ist, bedarf es trotz gelegentlicher Zweifel in der Literatur angesichts der offenbar abschließenden Regelung des § 760 HGB nicht.

Absatz 2 entspricht inhaltlich § 760 HGB geltender Fassung. Die Formulierung ist an die moderneren § 1210 Abs. 1 BGB, § 29 Schiffsrechtegesetz angelehnt. Dabei soll die Haftung auf gesetzliche Zinsen beschränkt werden, weil bei den künftig durch Schiffsgläubigerrecht gesicherten Ansprüchen eine vertragliche Vereinbarung von Zinsen nicht üblich ist.

Zu § 756 HGB

Nach Absatz 1 soll sich das Pfandrecht der Schiffsgläubiger — wie bisher nach § 755 Abs. 1 HGB geltender Fassung — auch auf das Zubehör des Schiffes erstrecken. Entsprechend § 31 Abs. 1 des Schiffsrechtegesetzes soll jedoch nur noch das Zubehör haften, das im Eigentum des Schiffseigentümers steht. Die gegenwärtig ohne eine gesetzliche Klarstellung angenommene Mithaftung der nicht im Eigentum des Schiffseigentümers stehenden Zubehörstücke erscheint künftig schon deshalb entbehrlich, weil die Umschreibung des Haftungsobjekts für das Schiffsgläubigerrecht nach Wegfall der be-

schränkt-dinglichen Haftung des Reeders nicht mehr zugleich den Umfang der Gesamthaftung des Reeders bestimmt. Es kommt hinzu, daß die Haftung dieser Zubehörstücke schwer zu verwirklichen ist, weil die Zwangsversteigerung des Schiffes nur das Zubehör ergreift, auf das sich die Hypothek erstreckt (§ 865 Abs. 1 ZPO, § 31 Abs. 1 Schiffsrechtegesetz). Deshalb erscheint es nicht mehr erforderlich, die Härte in Kauf zu nehmen, welche für den Eigentümer des Schiffszubehörs, der nicht mit dem Schiffseigentümer identisch ist, in der Mithaftung für die Schiffsgläubigerrechte liegt.

Absatz 2 stellt entsprechend § 775 Abs. 1 und 2 HGB geltender Fassung klar, daß Schadensersatzansprüche wegen Wertminderung des Schiffes den Schiffsgläubigern haften. Die modernisierte Formulierung soll auch Ansprüche aus Gefährdungshaftung und aus rechtmäßigem Handeln (§ 904 BGB) decken.

Absatz 3 entscheidet die auf dem Boden des geltenden Rechts nach Erlass des Schiffsrechtegesetzes entstandene Zweifelsfrage, ob Versicherungsgelder aus Kaskoversicherungen für die Schiffsgläubigerrechte haften, entsprechend der heute herrschenden Meinung im verneinenden Sinn. Die sachliche Berechtigung der verschiedenen Regelung für die rechtsgeschäftlich bestellte Schiffshypothek (§ 32 des Schiffsrechtegesetzes) und für das gesetzliche Schiffsgläubigerrecht ist schon bei den Beratungen zum Handelsgesetzbuch ausführlich erörtert worden und hat auch heute noch ihre Gültigkeit.

Zu § 757 HGB

Die Vorschrift entspricht wörtlich § 763 HGB geltender Fassung. Es fehlt lediglich der Hinweis auf die Mithaftung der Fracht, weil diese künftig entfällt. Obgleich zweifelhaft sein kann, ob es der Vorschrift bedarf, soll sie beibehalten werden, weil ihre Streichung Anlaß zu Mißverständnissen geben könnte.

Zu § 758 HGB

Die Bestimmung stellt klar, daß der Eigentümer selbst nicht Inhaber eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff sein kann, wenn die zugrundeliegende Forderung erloschen ist. Der Vorrang des Schiffsgläubigerrechts vor den früher begründeten Hypotheken ist lediglich im Interesse besonders schutzwürdiger Dritter, nicht im Interesse des Eigentümers geschaffen worden. Die Vorschrift schließt allerdings nicht aus, daß der Eigentümer Inhaber eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff wird, wenn die gesicherte Forderung — etwa infolge der Befriedigung des Gläubigers durch ihn — auf ihn übergeht. Unberührt soll schließlich die gesetzliche Ausnahme des § 743 HGB bleiben, deren ausdrückliche Erwähnung in § 758 HGB jedoch entbehrlich erscheint.

Zu § 759 HGB

Im Gegensatz zum geltenden Recht (§ 901 HGB geltender Fassung) soll die Frist für das Erlöschen der Schiffsgläubigerrechte keine Verjährungsfrist, sondern eine Ausschußfrist sein. Dadurch wird der Fristablauf der Anwendung der Vorschriften des BGB über die Hemmung und Unterbrechung der

Verjährung entzogen; dies erscheint insbesondere deshalb erforderlich, um eine Unterbrechung des Fristablaufs durch bloßes Anerkenntnis zu verhindern. Die Nichtanwendbarkeit der Vorschriften über Hemmung und Unterbrechung der Verjährungsfrist wird — entsprechend Artikel 8 Abs. 2 des Übereinkommens von 1967 — in Absatz 3 Satz 2 ausdrücklich klargestellt, um zu vermeiden, daß diese Bestimmungen entsprechend angewendet werden.

Die Frist für die Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts beträgt künftig für alle Ansprüche ein Jahr. Die Ausnahmen in § 901 Nrn. 1 und 2 HGB geltender Fassung sind, dem Übereinkommen von 1967 entsprechend, im Entwurf nicht aufrechterhalten. Die Zweijahresfrist für Ansprüche aus Heuerverträgen wird bei der Verjährung künftig zwar die Regel bilden; es bedarf ihrer jedoch nicht zugleich für die Aufrechterhaltung der dinglichen Sicherung der Heuerforderungen. Die Zweijahresfrist für Ansprüche aus Zusammenstößen und auf Berge- und Hilfslohn erscheint zwar bei der besonderen Schwierigkeit der Sachverhaltsaufklärung in diesen Fällen auch heute noch erwägenswert und würde der Verjährung der Ansprüche nach den Übereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen und über Bergung und Hilfeleistung entsprechen. Der Entwurf folgt dennoch auch insoweit dem Übereinkommen von 1967, da die Verkürzung der Verfallfrist für das Schiffsgläubigerrecht für den Gläubiger auch in diesen Fällen keine unbillige Härte darstellt; die Regelung ist mit den beiden Übereinkommen von 1910 vereinbar, weil dort nur die — in der Neufassung des § 902 HGB mit der Frist von zwei Jahren beibehaltene — Verjährung, nicht Art und Dauer der Sicherung durch ein Schiffsgläubigerrecht geregelt ist.

Nach Absatz 2 muß der Gläubiger das Schiff innerhalb der Jahresfrist des Absatzes 1 im Wege der Zwangsvollstreckung beschlagnahmen lassen, um das Schiffsgläubigerrecht zu erhalten. Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff genügt zur Fristwahrung nicht. Der Entwurf entspricht damit Artikel 8 Abs. 1 des Übereinkommens von 1967, obwohl sich die deutsche Delegation auf der Brüsseler Konferenz mit Nachdruck gegen diese Regelung ausgesprochen hat. Die Bundesregierung hätte es für zweckmäßiger gehalten, auch die Duldungsklage zur Fristwahrung genügen zu lassen; da sich jedoch die Mehrzahl der auf der Konferenz vertretenen Staaten gegen diesen deutschen Antrag ausgesprochen hat, ist sie der Auffassung, daß die Regelung des Übereinkommens im Interesse der internationalen Rechtsvereinheitlichung auch im deutschen Recht eingeführt werden sollte. Zwar bedeutet es für den Schiffsgläubiger eine erhebliche Erschwerung bei der Durchsetzung seiner Rechte, wenn er das Schiffsgläubigerrecht schon innerhalb eines Jahres nach der Entstehung seines Anspruchs geltend machen und wenn er dazu stets die Beschlagnahme des Schiffes erwirken muß. Auf der anderen Seite hat die Regelung die Vorteile, daß sich der Schiffsgläubiger bemühen wird, den gesicherten Anspruch so schnell wie möglich beizutreiben und daß Schiffsgläubigerrechte wegen Ansprüchen, die älter als ein Jahr sind, nur fortbestehen

können, wenn sie durch die Beschlagnahme des Schiffes für den Rechtsverkehr erkennbar sind. Da der Schiffsgläubiger sich künftig stets auch auf die persönliche Haftung stützen kann, erscheint die Einschränkung seiner Rechte im Interesse der anderen am Schiff Berechtigten nicht unbillig. Eine Beschlagnahme des Schiffes kann der Gläubiger auch nach Maßgabe der Vorschriften des Fünften Abschnitts des Achten Buches der Zivilprozeßordnung erwirken.

Absatz 3 entspricht Artikel 8 Abs. 2 des Übereinkommens von 1967. Das in Satz 1 genannte rechtliche Klagehindernis spielt im deutschen Recht normalerweise keine Rolle; es soll jedoch in das innerstaatliche Recht übernommen werden, um dem Fall Rechnung zu tragen, daß ein solches Hindernis nach ausländischem Recht — etwa im Falle der Konkursöffnung über das Vermögen des Schuldners — besteht. Die Klarstellung des Satzes 2 wurde bereits im Zusammenhang mit den Bemerkungen zu Absatz 1 erwähnt.

Im Gegensatz zum geltenden Recht verzichtet der Entwurf auf den Hinweis, daß die Schiffsgläubigerrechte auch beim Zuschlag in der Zwangsversteigerung erlöschen, sofern sie nicht ausnahmsweise — bei inländischen Schiffen — in das geringste Gebot aufgenommen worden sind. Ein ausdrücklicher Vorbehalt für die Regelung des Zwangsversteigerungsrechts erscheint überflüssig.

Zu § 760 HGB

Die Vorschrift regelt die Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts und entspricht inhaltlich § 761 HGB geltender Fassung.

Absatz 1 entspricht § 761 Abs. 1 HGB geltender Fassung. Die Erwähnung der Fracht entfällt, da die Fracht künftig nicht mehr für das Schiffsgläubigerrecht haften soll.

Absatz 2 behandelt in Anlehnung an § 761 Abs. 2 HGB geltender Fassung die Passivlegitimation für die Duldungsklage. Abweichend vom geltenden Recht soll nach Satz 1 nicht der Reeder, sondern der Eigentümer des Schiffes der regelmäßige Beklagte sein. Zwar soll es dabei bleiben, daß beim Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses auch der Ausrüster verklagt werden kann (Satz 2); die Passivlegitimation des Ausrüsters schließt jedoch diejenige des Eigentümers nach dem Entwurf nicht aus. Dadurch wird vermieden, daß die Zulässigkeit der Klage gegen den Eigentümer von dem Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses abhängig ist. Angesichts der im Einzelfall oft schwierig zu entscheidenden Frage, ob durch einen Chartervertrag ein Ausrüsterverhältnis begründet worden ist oder nicht, ergibt sich aus der Regelung des geltenden Rechts eine erhebliche Unsicherheit für den Gläubiger, die der Entwurf beseitigt.

Satz 2 räumt außer dem Kapitän auch dem Ausrüster eine Prozeßstandschaft ein. Neben der im geltenden Recht ausdrücklich genannten Prozeßstandschaft des Kapitäns entspricht auch die des Ausrüsters dem gegenwärtigen Rechtszustand, weil § 761 Abs. 2 HGB geltender Fassung in Verbindung mit § 510 HGB unter dem „Reeder“ auch den „Aus-

rüster“ versteht. Die Beibehaltung der Prozeßstand-schaft sowohl des Kapitäns als auch des Ausrüsters erscheint erforderlich, um auf das Schiff in einem fremden Hafen schnell zugreifen zu können, ohne zunächst die Eigentumsverhältnisse klären zu müssen; diesem Gesichtspunkt kommt angesichts der strengen Verfallfristen für die Schiffsgläubigerrechte nach dem Entwurf eine künftig noch verstärkte Bedeutung zu.

Absatz 3 übernimmt wörtlich die Regelung des § 48 des Schiffsrechtegesetzes. Da in Absatz 2 Satz 1 nunmehr auf den Eigentümer abgestellt ist, soll dem Gläubiger derselbe Schutz zuteil werden wie bei der Verfolgung seiner Rechte aus der Schiffshypothek.

Zu § 761 HGB

Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 776 HGB geltender Fassung. Während der Grundsatz nach geltendem Recht zwei aus dem Gesetzestext nicht ersichtliche Ausnahmen erleidet, soll er künftig uneingeschränkt gelten. Der aus § 49 Abs. 2 der Konkursordnung in Verbindung mit Artikel III des Einführungsgesetzes zum Änderungsgesetz zur Konkursordnung vom 17. Mai 1898 hergeleitete Vorrang bestimmter öffentlicher Abgaben wird durch die vorgesehene Änderung des § 49 Abs. 2 der Konkursordnung beseitigt (vgl. die Bemerkungen zu Artikel 2 Nr. 5). Das Recht der Behörde, die ein Wrack beseitigt hat, sich wegen der Kosten der Wrackbeseitigung mit Vorrang aus dem Wrack zu befriedigen, wird durch die Neufassung von § 25 der Strandungsordnung und § 754 Nr. 4 HGB in die Rangregelung der Schiffsgläubigerrechte einbezogen (vgl. auch die Bemerkungen zu Artikel 2 Nr. 2 a).

Vorbemerkungen zu §§ 762 bis 764 HGB

Die §§ 762 bis 764 HGB befassen sich mit dem Rang der Schiffsgläubigerrechte untereinander. Gegenüber den Rangbestimmungen des geltenden Rechts sind sie wesentlich vereinfacht, da entsprechend dem Übereinkommen von 1967 nicht mehr auf die einzelne Reise abgestellt werden soll. Ferner können die Rangvorschriften für das Pfandrecht an der nach geltendem Recht mithaftenden Fracht entfallen.

§ 762 HGB ordnet die Rangfolge der verschiedenen Gruppen von Schiffsgläubigerrechten; die §§ 763, 764 HGB regeln den Rang der Schiffsgläubigerrechte wegen Forderungen, die in § 754 HGB unter derselben Nummer aufgeführt sind.

Zu § 762 HGB

Entsprechend der Systematik des Übereinkommens von 1967 ist die Reihenfolge der Schiffsgläubigerrechte in § 754 HGB nach dem Entwurf so gewählt worden, daß sie nach Absatz 1 zugleich zur Bestimmung der Rangordnung dienen kann. Eine Ausnahme gilt lediglich für die in § 754 Abs. 1 Nr. 4 aufgeführten Forderungen aus Reisenotlagen (Bergung und Hilfeleistung, große Haverei, Wrackbeseitigung); diese sollen den übrigen Schiffsgläubigerrechten vorgehen, sofern die Reisenotlagen nach den Ereignissen eingetreten sind, aus denen die anderen Schiffsgläubigerrechte entstanden sind. Durch diese, Artikel 5 Abs. 2 des Übereinkommens

von 1967 entsprechende Regelung soll ein Anreiz zur Hilfeleistung geboten werden. Der Vorschrift liegt ferner die Erwägung zugrunde, daß jeder Schiffsgläubiger die Möglichkeit hat, das Entstehen vorgehender Schiffsgläubigerrechte aus Reisenotlagen dadurch zu verhindern, daß er sich rechtzeitig aus dem Schiff befriedigt.

Absatz 3 bestimmt, wann die Forderungen aus Reisenotlagen als entstanden anzusehen sind; er stimmt mit Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 des Übereinkommens von 1967 überein, soweit es sich um große Haverei und um Bergung und Hilfeleistung handelt; für Wrackbeseitigung ist eine entsprechende Regelung vorgesehen.

Zu § 763 HGB

Absatz 1 regelt den Rang der in § 754 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3, 5 HGB aufgeführten Schiffsgläubigerrechte im Verhältnis untereinander und entspricht Artikel 5 Abs. 3 des Übereinkommens von 1967.

Nach Absatz 2 sollen — abweichend von der Regel des Absatz 1 — von den Schiffsgläubigerrechten wegen Forderungen aus Schiffsunfällen diejenigen wegen Personenschäden denjenigen wegen Sachschäden vorgehen. Dieselbe Regelung findet sich in dem Übereinkommen von 1967, wo sie allerdings durch getrennte Aufführung der Ansprüche aus Personen- und Sachschäden im Katalog der Schiffsgläubigerrechte herbeigeführt wird; die abweichende Systematik des Entwurfs dient der Übersichtlichkeit des Katalogs der Schiffsgläubigerrechte in § 754 HGB.

Zu § 764 HGB

Unter den in § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB aufgeführten Schiffsgläubigerrechten soll im Verhältnis untereinander — entsprechend Artikel 5 Abs. 4 des Übereinkommens von 1967 — das später entstandene Recht dem früher entstandenen vorgehen (Satz 1). Der gesetzgeberische Grund ist der gleiche, der zu der Regelung des § 762 Abs. 2 HGB führt. Satz 2 enthält die ergänzende Klarstellung, daß Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen gleichberechtigt sind.

Wann die Forderungen aus Reisenotlagen als entstanden anzusehen sind, bestimmt sich auch hier nach § 762 Abs. 3.

Zu Nr. 44

Vorbemerkung:

Im Zusammenhang mit der Neufassung des Neunten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs bedürfen die §§ 901 bis 904 HGB einer Umgestaltung. Nach geltendem Recht verjähren die Schiffsgläubigerrechte (§ 901 HGB). Die durch die Schiffsgläubigerrechte gesicherten persönlichen Forderungen folgen der Verjährung des dinglichen Rechts im Wege der sogenannten Anschlußverjährung (§ 902 HGB). Diese Rechtskonstruktion ist rechtssystematisch überholt und nach der Neufassung der Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte nicht mehr anwendbar.

Nach dem Entwurf soll das Schiffsgläubigerrecht nicht mehr verjähren, sondern einer Ausschußfrist unterliegen. Diese ist bei den Vorschriften über das dingliche Recht in § 759 HGB in der Fassung des Entwurfs geregelt. Deshalb bedarf es künftig nur noch einer Verjährungsregelung für den gesicherten Anspruch.

Welche Forderungen in die neue Verjährungsregelung aufgenommen werden sollen und wie die Verjährungsfrist zu bemessen ist, steht dem deutschen Gesetzgeber auch unter Berücksichtigung des Übereinkommens von 1967 frei. Das Übereinkommen regelt nur die Verfallfrist für das dingliche Recht, nicht jedoch die Verjährung für die zugrundeliegende Forderung, die nur in Einzelfällen in anderen internationalen Übereinkommen festgelegt ist. Der Entwurf lehnt sich so weit wie möglich an die Regelung des geltenden Rechts an. Da gegenwärtig die Mehrzahl der seerechtlichen Ansprüche durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert ist, stellt die Verjährungsregelung des geltenden Rechts eine sehr weitgehende Sonderregelung für das Seerecht dar. Dementsprechend ist im Entwurf vorgesehen, daß die Verjährung auch solcher seerechtlicher Forderungen im Handelsgesetzbuch geregelt bleibt, die künftig nicht mehr durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert sind. Ausgenommen hiervon sind jedoch zwei Gruppen von Ansprüchen, für die eine Sonderregelung über die Verjährung nicht mehr erforderlich erscheint:

- a) Ansprüche aus unerlaubter Handlung fallen nach geltendem Recht unter §§ 901, 902 HGB, soweit sie ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 9, §§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB geltender Fassung begründen. Diese Ansprüche sollen künftig der allgemeinen, dreijährigen Verjährung nach § 852 BGB unterstellt werden. Eine Sonderregelung, die auch Vorschriften über den Lauf der Verjährungsfrist in Zusammenhang mit der Kenntnis von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen enthalten müßte, erscheint nicht mehr erforderlich. Eine Ausnahme hiervon gilt lediglich für die in § 902 Nr. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs genannten Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen, weil insoweit die zweijährige Verjährungsfrist durch das Internationale Übereinkommen von 1910 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vorgeschrieben ist.
- b) Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung sollen künftig der allgemeinen, zweijährigen Verjährung nach § 196 Abs. 1 Nr. 9 BGB unterstellt werden. Eine Sonderregelung erscheint nicht mehr erforderlich, soweit sie geboten ist, muß sie dem Arbeitsrecht überlassen werden.

Der Entwurf führt in § 901 HGB die Forderungen auf, für die künftig eine einjährige Verjährungsfrist gelten soll und enthält in § 902 HGB die Forderungen, die einer zweijährigen Verjährungsfrist unterliegen sollen. § 903 HGB enthält gemeinsame Bestimmungen über den Fristbeginn.

Soweit danach im Handelsgesetzbuch Bestimmungen über die Verjährung getroffen sind, gehen sie den

allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verjährung vor, die jedoch ergänzend anzuwenden sind.

Zu § 901 HGB

Zu den einzelnen Forderungen, die einer einjährigen Verjährungsfrist unterliegen sollen, ist folgendes zu bemerken:

Die in Nummern 1 bis 3 für öffentliche Abgaben, Lotsgelder und Beiträge zur großen Haverei vorgesehene Verjährungsfrist entspricht dem geltenden Recht.

Daß Ansprüche gegen den Verfrachter aus Frachtverträgen oder aus der Ausstellung von Konnossementen in einem Jahr verjähren (Nummer 4), entspricht dem geltenden Recht. Klargestellt ist im Entwurf jedoch, daß auch die Ansprüche aus unrichtiger Konnossementsausstellung der Verjährungsvorschrift unterliegen. Wie bisher in § 902 Satz 2 HGB ist ausdrücklich hervorgehoben, daß die — auf der Übernahme der Haager Regeln in das HGB beruhende — Ausschußfrist für die von § 612 HGB erfaßten Sonderfälle unberührt bleibt.

Für die in Nummer 5 aufgeführten Rückgriffsforderungen, die im Verhältnis mehrerer für einen Zusammenstoß verantwortlicher Reeder nach § 736 Abs. 2 HGB bestehen, ist nach dem Internationalen Übereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen (Artikel 7 Abs. 2) zwingend eine Verjährung von einem Jahr vorgeschrieben.

Zu § 902 HGB

Zu den einzelnen Forderungen, die einer zweijährigen Verjährungsfrist unterliegen sollen, ist folgendes zu bemerken:

Nach Nummer 1 sollen Ansprüche aus Verträgen über die Beförderung von Reisenden entsprechend Artikel 11 Abs. 2 des Internationalen Übereinkommens von 1961 über die Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See in zwei Jahren verjähren. Die Bundesrepublik hat dieses Übereinkommen zwar noch nicht ratifiziert, weil international seine Änderung erwogen wird; auch im Falle einer Änderung des Übereinkommens ist jedoch damit zu rechnen, daß die Verjährungsfrist von zwei Jahren erhalten bleibt.

Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 738 c HGB fallenden Ereignis unterliegen nach dem Internationalen Übereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen (Artikel 7 Abs. 1) einer Verjährung von zwei Jahren. Die Bundesrepublik ist an dieses Übereinkommen gebunden. Nummer 2 trägt dem Rechnung.

Auch die Verjährung der Ansprüche auf Bergungs- und Hilfskosten (Nummer 3) beruht auf einem internationalen Übereinkommen, an welches die Bundesrepublik gebunden ist (Artikel 10 Abs. 1 des Übereinkommens von 1910 zur Vereinheitlichung von Regeln über Bergung und Hilfeleistung). Der Entwurf stellt den Ansprüchen aus Bergung und Hilfe-

leistung Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks gleich, für die gleiche Grundsätze gelten sollten.

Zu § 903 HGB

Die Vorschrift enthält einige Regeln über den Beginn der Verjährungsfrist, die gegenüber §§ 903, 904 HGB geltender Fassung vereinfacht werden sollen.

Absatz 1 stellt den allgemeinen Grundsatz heraus, daß der Lauf der Verjährungsfrist normalerweise mit dem Schluß des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist, beginnt. Dies entspricht sachlich § 903 Nr. 4 HGB geltender Fassung, § 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes und steht in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des § 201 BGB.

Absatz 2 enthält eine Sonderregelung über den Beginn der Verjährungsfrist für Ansprüche aus Zusammenstößen. Sie ist durch das Übereinkommen von 1910 über den Zusammenstoß von Schiffen (Artikel 7 Abs. 1) vorgeschrieben und entspricht in der Formulierung dem geltenden Recht (§ 903 Nr. 3 HGB geltender Fassung).

Absatz 3 enthält Sonderregeln über den Beginn der Verjährung von Ansprüchen auf Bergungs- und Hilfskosten. Auch diese Vorschrift geht auf ein internationales Übereinkommen zurück (Artikel 10 Abs. 1 des Übereinkommens von 1910 über Bergung und Hilfeleistung) und entspricht ebenfalls wörtlich dem auf diesem Übereinkommen beruhenden geltenden Recht (§ 903 Nr. 3 a HGB geltender Fassung). Wie bei der Verjährungsregelung selbst (§ 902 Nr. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs) sind auch hier die Ansprüche aus Wrackbeseitigung denen aus Bergung und Hilfeleistung gleichgestellt.

Zu Nr. 45

§ 904 HGB ist künftig entbehrlich. Soweit der Inhalt der Vorschrift beibehalten werden soll, ist er in die Neufassung der §§ 901 bis 903 HGB aufgenommen worden.

Artikel 2

Änderungen anderer Gesetze

Vorbemerkung:

In Artikel 2 des Entwurfs sind Änderungen einer Reihe von seerechtlichen Bestimmungen außerhalb des Handelsgesetzbuchs aufgeführt, die infolge der Ratifizierung der vier Übereinkommen von 1952 und 1957 und infolge der in Artikel 1 vorgesehenen Änderungen des Handelsgesetzbuchs erforderlich werden.

Zu Nr. 1

Artikel 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch bedarf infolge der Änderung der §§ 486 bis 487 d, 737 bis 738 c HGB einiger Anpassungen.

In Absatz 1 soll der Hinweis auf § 486 Abs. 1 HGB durch eine Verweisung auf §§ 486 bis 487 d HGB

ersetzt werden. Die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung nach §§ 486 ff. HGB in der Fassung des Entwurfs steht nach dem Übereinkommen den Eigentümern aller Schiffe, nicht nur von Schiffen, die dem Erwerb dienen, offen. Damit wird zugleich der Mangel des geltenden Rechts beseitigt, daß die Regeln über die beschränkt-dingliche Haftung grundsätzlich auch für Schiffe im hoheitlichen Dienst gelten, an denen ihrer Natur nach ein Recht auf Befriedigung aus dem Schiff jedoch nicht bestehen kann. Auf solche Schiffe wird künftig die persönliche Haftung mit den allgemeinen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung anwendbar sein; Schiffsgläubigerrechte werden schon deshalb nicht in Betracht kommen, weil in Artikel 7 EGHGB auf die entsprechenden Vorschriften nicht verwiesen wird.

Bei Gelegenheit der Änderung des Hinweises auf §§ 485 ff. HGB soll die Formulierung von Artikel 7 des Einführungsgesetzes insofern berichtigt werden, als auch auf den an Bord des Schiffes tätigen Seelotsen hingewiesen wird. Die Korrektur bezweckt eine Anpassung an den durch das Seelotsgesetz neu gefaßten § 485 HGB.

Die Verweisung auf die §§ 734 bis 739 des Handelsgesetzbuchs umfaßt nach Änderung des § 738 und Einfügung der §§ 738 a bis 738 c HGB auch die Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen; hierauf soll im Interesse der Übersichtlichkeit auch im Wortlaut der Bestimmung Bezug genommen werden. Für Staatsschiffe im hoheitlichen Dienst soll es nach dem neu einzufügenden Satz 2 jedoch bei den allgemeinen Vorschriften bleiben. Das Übereinkommen von 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die gerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen nimmt weitergehend staatseigene Schiffe ganz allgemein aus (Artikel 5); da jedoch die materiell-rechtlichen Vorschriften über den Schiffszusammenstoß — ebenfalls über den zwingenden Geltungsbereich des Übereinkommens von 1910 hinaus — auf alle Staatsschiffe angewendet werden, sollen die Gerichtsstandsregelungen jedenfalls insoweit auf Staatsschiffe erstreckt werden, als dies nach dem für die Bundesrepublik verbindlichen Übereinkommen vom 10. April 1926 über die Immunität der Staatsschiffe möglich ist.

In Absatz 2 wird ausdrücklich klargestellt, daß die neuen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung auch auf Ansprüche anzuwenden sind, die sich nach anderen Gesetzen als dem HGB bestimmen. Dies ist von Bedeutung sowohl für Ansprüche nach allgemeinem bürgerlichen Recht als auch nach Sondergesetzen. Beim Fehlen einer Klarstellung könnte die Nichtanwendbarkeit der Haftungsbeschränkungs Vorschriften auf solche Ansprüche, die von dem Übereinkommen erfaßt werden, aus Artikel 2 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch hergeleitet werden. Die neuen, mit dem Übereinkommen zu vereinbarenden Einschränkungen für den sachlichen Anwendungsbereich der Haftungsbeschränkung ergeben sich aus den neu gefaßten §§ 486 ff. HGB sowie aus Artikel 3 § 2 dieses Gesetzes; danach müssen die Ansprüche insbesondere aus der Verwendung des Schiffes entstanden sein.

Zu Nr. 2

a) Vorbemerkung:

§ 25 der Strandungsordnung soll unter Einfügung eines § 25a neu gefaßt werden. Es erscheint zweckmäßig, die bisher nur dingliche Haftung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung in eine persönliche Verpflichtung mit wertmäßiger Haftungsbegrenzung umzuwandeln. Damit wird die rechtliche Konstruktion an diejenige der verwandten Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung und großer Haverei angeglichen. Zugleich wird dadurch der letzte Fall beschränkt-dinglicher Haftung im deutschen Seerecht beseitigt; dies ist zugleich die Voraussetzung für die in Artikel 1 Nr. 43 vorgesehene Vereinfachung des Neunten Abschnitts.

Die Gelegenheit der Neuregelung des § 25 der Strandungsordnung soll ferner dazu benutzt werden, die veralteten Vorschriften zu modernisieren. Als Vorbild dient dabei § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes (Bundesgesetzbl. 1968 II S. 173), der die entsprechende Regelung für die Wrackbeseitigung in Binnenwasserstraßen enthält.

Zu § 25 der Strandungsordnung

Absatz 1 lehnt sich unter Aufrechterhaltung der Besonderheiten von § 25 Abs. 1 der Strandungsordnung geltender Fassung an die modernere Formulierung von § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes an.

Absatz 2 ist inhaltlich aus § 25 Abs. 2 der Strandungsordnung geltender Fassung übernommen, jedoch in der Formulierung sowie hinsichtlich der Unterrichtungspflicht der Behörde an § 30 Abs. 2 des Bundeswasserstraßengesetzes angelehnt worden.

Nach Absatz 3 soll künftig eine persönliche Verpflichtung des Verursachers und des Eigentümers zur Erstattung der für die Wrackbeseitigung aufgewendeten Kosten bestehen. Der Entwurf weicht insoweit aus den in der Vorbemerkung dargelegten Gründen von dem Bundeswasserstraßengesetz ab, das entsprechend dem gegenwärtigen Haftungssystem im Binnenschiffahrtsrecht noch von der beschränkt-dinglichen Haftung ausgeht.

Gemäß Absatz 4 Satz 1 ist die Haftung der nach Absatz 3 Verpflichteten auf den Wert der beseitigten Gegenstände beschränkt. Diese Haftungsbegrenzung ist erstreckt auf alle Ansprüche, die gegen den Reeder wegen schuldhafter Verursachung des Hindernisses aus anderen Rechtsgründen erhoben werden können; in Betracht kommen hier namentlich Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit den einschlägigen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften. Nachdem für solche Ansprüche bisher nur eine beschränkt-dingliche Haftung besteht (§ 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB geltender Fassung) und nach künftigem Recht — entsprechend dem Übereinkommen von 1957 — eine Haftungsbeschränkungsmöglichkeit durch Einleitung des Verteilungsverfahrens nicht

vorgesehen werden kann, empfiehlt sich insoweit eine Beschränkung der Haftung der Höhe nach, um den Reeder vor Ansprüchen zu schützen, die aus Wrackbeseitigung erhoben, jedoch auf andere Rechtsgründe als § 25 der Strandungsordnung gestützt werden. Wegen der Einbeziehung dieser Ansprüche in die Haftungsbeschränkung enthält Satz 2 eine Ausnahme von der Haftungsbeschränkung für den Fall des eigenen, persönlichen Verschuldens des Verpflichteten. Satz 3 stellt klar, daß die Haftungsbeschränkung auch auf die Haftung mehrerer Gesamtschuldner anzuwenden ist.

Absatz 5 regelt die dingliche Haftung der beseitigten Gegenstände für die Erstattungsfordernung. In der Formulierung weicht die Vorschrift von § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes ab, der auf einem anderen Haftungssystem beruht. Der Wortlaut ist mit der Neufassung der §§ 726, 726 a und §§ 752, 752 a HGB abgestimmt.

Absatz 6 lehnt sich an § 30 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes an. Im Gegensatz zum geltenden Recht (§ 25 Abs. 3 der Strandungsordnung) wird nicht mehr der freihändige Verkauf der geborgenen Teile zugelassen, sondern die Vollstreckung in diese Gegenstände im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens vorgeschrieben. Im Gegensatz zu dem Bundeswasserstraßengesetz ist der Vollstreckungsschuldner hier nicht ausdrücklich bezeichnet; da er sich nach dem neuen Haftungssystem des Seerechts bereits aus der persönlichen Haftung ergibt (vgl. Absatz 3 in Verbindung mit § 2 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes vom 27. April 1953 [Bundesgesetzbl. I, S. 157]).

Absatz 7 nimmt Binnenschiffe, Wracks von Binnenschiffen und Zubehör von Binnenschiffen von der Regelung der Strandungsordnung aus, weil insoweit § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes angewendet werden soll. Dies muß im Hinblick auf § 30 Abs. 11 des Bundeswasserstraßengesetzes ausdrücklich angeordnet werden. Der Grund für die Ausnahme besteht darin, daß die Regelung der Absätze 1 bis 6 nicht mit dem Protokoll über dingliche Rechte an Binnenschiffen zu dem Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen von 1965 vereinbar sein dürfte. Im Hinblick darauf, daß dieses Übereinkommen und das Protokoll von der Bundesrepublik in absehbarer Zeit ratifiziert werden sollen, erscheint es zweckmäßig, die Neuregelung von § 25 der Strandungsordnung schon jetzt so zu fassen, daß sie mit Sicherheit mit diesem Übereinkommen vereinbar ist. Das Protokoll über dingliche Rechte an Binnenschiffen sieht im Gegensatz zu dem Brüsseler Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte an Seeschiffen ein Schiffsgläubigerrecht wegen der Wrackbeseitigungskosten bei Binnenschiffen nicht vor. Daß als „Binnenschiffe“ im Sinne des Entwurfs auch schwimmende Anlagen anzusehen sind, die nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen den Binnenschiffen gleichstehen, bedarf keiner ausdrücklichen Klarstellung.

Absatz 8 entspricht § 30 Abs. 8 des Bundeswasserstraßengesetzes.

Absatz 9 entspricht § 30 Abs. 9 des Bundeswasserstraßengesetzes.

Zu § 25a der Strandungsordnung

Die Vorschrift verselbständigt § 25 Abs. 4 der Strandungsordnung geltender Fassung im Interesse der Übersichtlichkeit. Der Hinweis auf die Verpflichtung des Stellvertreters des Kapitäns soll entfallen, weil sich diese Verpflichtung aus § 2 Abs. 3 des Seemannsgesetzes ergibt. Die Formulierung stellt klar, daß die Anzeigepflicht nicht nur den Kapitän des Schiffes trifft, das die Vorgänge verursacht hat.

- b) Die Vorschriften des V. Abschnitts über die Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten (§ 36 bis 41 der Strandungsordnung) sollen aufgehoben werden, weil sie nicht mehr zeitgemäß sind.

Das Vorschaltverfahren in der Strandungsordnung erschwert die gerichtliche Geltendmachung von Berge- und Hilfslohnansprüchen, da es vor Klageerhebung zwingend vorgeschrieben ist. Dieser Rechtszustand ist unbefriedigend (vgl. auch BGHZ Bd. 8, S. 147 ff. [152]) und hat in der Praxis dazu geführt, daß die Ansprüche auf Berge- und Hilfslohn in großem Umfang Schiedsgerichten unterbreitet und damit den ordentlichen Gerichten entzogen werden. Hinzu kommt, daß das Verfahren in der Strandungsordnung außerordentlich lückenhaft geregelt ist und, wenn man es beibehalten wollte, jedenfalls der Modernisierung bedürfte; bei seiner Beibehaltung müßten ferner die durch § 751 HGB in der Fassung des Entwurfs neu geschaffenen Ansprüche dem Vorschaltverfahren unterstellt werden.

Unter diesen Umständen erscheint es in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Sachverständigenausschusses und früheren Anregungen der Rechtswissenschaft zweckmäßig, das Vorschaltverfahren ersatzlos zu beseitigen und damit den Weg für eine Klageerhebung wegen der Ansprüche auf Berge- und Hilfslohn vor den ordentlichen Gerichten freizumachen. Nachteile, die hieraus entstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

Zu Nr. 3

Im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Übereinkommens von 1952 über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen und der Änderung der §§ 737 bis 738 c HGB (Artikel 1 Nr. 38) bedarf es einer Änderung von § 2 des Binnenschiffahrtsverfahrensgesetzes. Da Zusammenstöße von Seeschiffen und von Seeschiffen mit Binnenschiffen auf Binnengewässern mit Ausnahme von Zusammenstößen auf dem Rhein und auf der Mosel (§ 738 b HGB in der Fassung des Entwurfs) künftig den Regeln des Übereinkommens über die örtliche Zuständigkeit unterliegen, die im Handelsgesetzbuch niedergelegt sind, müssen sie von den mit

diesen unvereinbaren Vorschriften des Binnenschiffahrtsverfahrensgesetzes ausgenommen werden. Zwar würde das Übereinkommen nur verlangen, die Regeln der §§ 738, 738 a HGB in der Fassung des Entwurfs auch auf Binnenschiffahrtssachen anzuwenden. Es liegt jedoch im Interesse der Übersichtlichkeit des deutschen Rechts, die von dem Übereinkommen betroffenen Klagen nicht nur hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit nach den Übereinkommensregeln zu behandeln und im übrigen die Regeln des Binnenschiffahrtsverfahrensgesetzes über Binnenschiffahrtssachen beizubehalten. Aus demselben Grund soll die Regelung nicht nur für internationale Tatbestände eingeführt werden.

Eine weitere Änderung der Vorschrift dient der Beseitigung des Mangels, daß die Parteien eines Rechtsstreits nach geltendem Recht nicht die Möglichkeit haben, in den Fällen des § 2 Abs. 1 Satz 2 des Binnenschiffahrtsverfahrensgesetzes durch Vereinbarung eines Schiffsgerichts den Rechtsstreit zu einer Binnenschiffahrtssache zu machen. Da hierfür kein sachlicher Grund besteht, soll diese Möglichkeit durch den Entwurf geschaffen werden.

- a) Die Aufhebung des Absatzes 1 Satz 1 Buchstabe g ist erforderlich, weil die entsprechende Vorschrift in Absatz 2 aufgenommen wird (vgl. die Bemerkungen zu c).
- b) Die Neufassung des Absatzes 1 Satz 2 führt unter Nummer 2 die neue Ausnahme für Ansprüche wegen der Zusammenstöße auf Binnengewässern ein, die infolge der Ratifizierung des Übereinkommens von 1952 erforderlich ist; entsprechend § 738 b HGB in der Fassung des Entwurfs sind Zusammenstöße auf dem Rhein und auf der Mosel ausgenommen. Die Ausnahme der Nummer 1 entspricht dem geltenden Recht. Die Neugliederung der Vorschrift dient der Übersichtlichkeit.
- c) Der neue Absatz 2 tritt an die Stelle der aufgehobenen Vorschrift des Absatzes 1 Buchstabe g. Durch die Veränderung des Aufbaus wird klar gestellt, daß Binnenschiffahrtssachen kraft Vereinbarung eines Schiffsgerichts auch Klagen sein können, die auf Unfälle in den in § 2 Abs. 1 Satz 2 genannten Gebieten zurückgehen. Die Frage ist nach geltendem Recht von der Rechtsprechung verneint worden.
- d) Die Änderung ist rein redaktioneller Natur.

Zu Nr. 4

Zu den vorgesehenen Änderungen der Zivilprozeßordnung ist folgendes zu bemerken:

- a) Die Änderung des § 904 Nr. 3 ZPO dient der Angleichung an § 482 HGB in der Fassung des Entwurfs (vgl. dazu die Bemerkungen zu Artikel 1 Nr. 3).
- b) Die Änderung der § 1002 Abs. 1, § 1024 Abs. 1 ZPO ergibt sich aus der Aufhebung des § 765 HGB geltender Fassung (vgl. Vorbemerkung zu Artikel 1 Nr. 43).

Zu Nr. 5

Die Änderung von § 49 Abs. 2 der Konkursordnung ist erforderlich, um das deutsche Recht an das Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken anzugleichen. Sie dient zugleich der Klärung einer Zweifelsfrage.

Aus § 49 Abs. 2 der Konkursordnung in Verbindung mit Artikel III des Einführungsgesetzes zum Änderungsgesetz zur Konkursordnung vom 17. Mai 1898 wird hergeleitet, daß die in § 49 Abs. 1 Nr. 1 genannten Rechte öffentlicher Kassen auch außerhalb des Konkurses den Schiffsgläubigerrechten vorgehen. Dies kann zwar nur für die Ausnahmefälle nicht eingetragener Schiffe gelten, da das Vorrecht bei Schiffsgläubigerrechten an eingetragenen Schiffen nicht aus § 49 Abs. 1 Nr. 2 KO, sondern aus § 47 KO folgt (vgl. Jaeger-Lent, Kommentar zur Konkursordnung, Anm. 10 zu § 49). Da das Übereinkommen von 1957 jedoch auch für nicht eingetragene Seeschiffe gilt, ist die gegenwärtige gesetzliche Regelung in der Auslegung, die sie durch die herrschende Meinung findet, mit dem Übereinkommen nicht vereinbar. Weil auch ein Vorrecht der Forderungen der öffentlichen Hand im Konkurs insoweit zumindest mit dem Sinn des Übereinkommens von 1967 nicht vereinbar erscheint, sieht der Entwurf vor, den Vorrang der öffentlichen Forderungen vor Schiffsgläubigerrechten allgemein im Konkursrecht zu beseitigen.

Zu Nr. 6

Die Vorschrift soll im Hinblick auf die Aufhebung der Verordnungen von 1932 und 1933 (Artikel 5 Nrn. 2 und 3) neu gefaßt werden, um die Verfahrensregeln für das Schiffsgläubigerrecht aller Zweige der Sozialversicherung zusammenzufassen. Satz 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen einzigen Satz. Satz 2 übernimmt die Regelung des Abschnitts 2 Nr. 5 Abs. 3 der Verordnung vom 9. Januar 1933.

Zu Nr. 7

Die Änderung der § 145 Abs. 1, 2; § 146 Abs. 3 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit dient der Anpassung an die Neufassung der Vorschriften über das Verklarungsverfahren und trägt der Aufhebung des § 530 HGB Rechnung.

Zu Nr. 8

§ 50 Abs. 2 Satz 1 der Kostenordnung soll künftig auch die Gebührevorschrift für die Aufnahme von Verklarungen nach dem Handelsgesetzbuch aufnehmen, welche gegenwärtig in § 6 der Verklarungsordnung enthalten ist.

Zu Nr. 9

Die Verweisung auf die seerechtlichen Vorschriften über Schiffszusammenstöße in § 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes bedarf der Änderung, weil eine Anwendung der durch den Entwurf eingeführten verfahrensrechtlichen Vorschriften im Binnenschiffahrtsrecht grundsätzlich nicht beabsichtigt ist.

Zu Nr. 10

§ 18 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes soll aufgehoben werden, weil er überflüssig ist und darüber hinaus zu Unklarheiten über die Auslegung von § 5 des Strafgesetzbuchs geführt hat.

Vor Erlass des Flaggenrechtsgesetzes wurde als „deutsches Schiff“ im Sinne des § 5 StGB jedes Schiff angesehen, das die deutsche Flagge führt. Es bedarf keiner Sondervorschrift, um danach auch Schiffe als deutsche Schiffe anzusehen, denen die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach §§ 10, 11 des Flaggenrechtsgesetzes verliehen worden ist.

Daraus, daß § 18 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes die Schiffe, denen die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach §§ 10, 11 des Flaggenrechtsgesetzes verliehen worden ist, lediglich hinsichtlich bestimmter Straftaten den deutschen Schiffen im Sinne des § 5 StGB gleichsetzt, ist gefolgert worden, daß unter § 5 StGB nunmehr nur noch Schiffe deutscher Eigentümer fallen. Diese Auslegung war vom Gesetzgeber nicht beabsichtigt und erscheint nicht sinnvoll. Nach der Aufhebung von § 18 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes ist der Weg für die frühere Auslegung von § 5 StGB, daß als „deutsches Schiff“ jedes Schiff mit Befugnis zur Führung der deutschen Flagge anzusehen ist, auch ohne ausdrückliche Klarstellung wieder frei.

Zu Nr. 11

Die Änderung des Tarifs Nr. 20c des Gebührengesetzes für das Auswärtige Amt und die Auslandsbehörden dient der Angleichung der Kosten für das Verklarungsverfahren nach dem Auslandsgebührengesetz an die in Artikel 2 Nr. 8 des Entwurfs vorgesehene Neufassung des § 50 Abs. 2 der Kostenordnung.

Artikel 3

**Ausführungsvorschriften
zu dem Übereinkommen vom 10. Oktober 1957
über die Beschränkung der Haftung
der Eigentümer von Seeschiffen**

Vorbemerkung:

Artikel 3 des Entwurfs enthält einige Vorschriften über den Geltungsbereich der neuen Bestimmungen über die Beschränkung der Reederhaftung, welche aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in das Handelsgesetzbuch selbst aufgenommen werden sollen.

Zu § 1

Die Vorschrift regelt die Haftungsbeschränkung für Ansprüche, die sich materiell nicht nach deutschem Recht bestimmen, für die jedoch das Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen gilt.

Nach der deutschen Rechtsprechung sind auf einen Anspruch, der materiell-rechtlich nach deutschem Recht zu beurteilen ist, auch die deutschen Regeln über die Haftungsbeschränkung anzuwenden (vgl. BGHZ Bd. 29, S. 237 ff.). Deshalb gelten die Vor-

schriften der §§ 486 ff. HGB in der Fassung des Entwurfs für alle nach deutschem Recht begründeten Ansprüche, gleichgültig, welche Staatsangehörigkeit Gläubiger und Schuldner haben.

Das Übereinkommen verlangt darüber hinaus die Anwendung seiner Haftungsbeschränkungsgrundsätze auf Ansprüche, die nach ausländischem Recht zu beurteilen sind, sofern nicht die Ausnahmen des Artikels 7 vorliegen. Absatz 1 Satz 1 gestattet deshalb den Angehörigen von Vertragsstaaten des Übereinkommens die Haftungsbeschränkung auch für solche Ansprüche. Es bedarf hierfür einer ausdrücklichen gesetzlichen Anordnung, weil die Übereinkommensregel selbst infolge der Ausübung des Wahlrechts nach Nummer 2 Buchstabe c) des Unterzeichnungsprotokolls nicht unmittelbar geltendes deutsches Recht wird.

Nach dem Entwurf ist auf die Haftungsbeschränkung bei Ansprüchen nach ausländischem Recht stets das Übereinkommen selbst, nicht die Haftungsbeschränkungsregelung in der Form des deutschen Handelsgesetzbuchs anzuwenden. Dies soll auch dann gelten, wenn der Anspruch sich materiell nach dem Recht eines anderen Vertragsstaates richtet, der — ebenso wie die Bundesrepublik in Ausübung der Wahlmöglichkeit nach Nr. 2 Buchstabe c) des Unterzeichnungsprotokolls — eigene innerstaatliche Vorschriften zur Ausführung des Übereinkommens erlassen hat. Die Regel dient der Vereinfachung, indem sie es den deutschen Gerichten und den Parteien von Rechtsstreitigkeiten vor deutschen Gerichten erspart, ausländische Gesetze zur Ausführung des Übereinkommens auszulegen und anzuwenden, deren Gleichwertigkeit mit dem Übereinkommen unterstellt werden darf.

Lediglich hinsichtlich des Verfahrens wird in Satz 2 klargestellt, daß stets das deutsche Recht anzuwenden ist. Dies entspricht den Grundsätzen des internationalen Prozeßrechts; das Übereinkommen stellt eine Verfahrensregelung zudem nicht zur Verfügung.

Absatz 2 definiert den Begriff der Angehörigen von Vertragsstaaten. Dabei ist klargestellt (Satz 2), daß Deutsche stets als Angehörige von Vertragsstaaten anzusehen sind, gleichgültig, wo sie ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben. Keiner besonderen Erwähnung bedarf, daß auch die Vertragsstaaten selbst, wenn sie Schiffe betreiben, der Regelung unterfallen.

Zu § 2

Die Bestimmung enthält ergänzende Vorschriften für die Haftung wegen Atomschäden (§ 486 Abs. 3 Nr. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs).

Absatz 1 stellt klar, daß die Ausnahme von der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 3 Nr. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs auch dann gilt, wenn sich der Anspruch materiell nach ausländischem Recht beurteilt.

Absatz 2 enthält eine Übergangsvorschrift, welche die Anwendung von § 486 Abs. 3 Nr. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs und von Absatz 1 auf An-

gehörige anderer Vertragsstaaten des Internationalen Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ausschließt. Dies ist zur Erfüllung dieses Übereinkommens erforderlich, bis ein besonderes internationales Übereinkommen über die Haftung für Atomschiffe — das seit 1962 besteht, jedoch noch nicht in Kraft getreten ist — es gestattet, von den Regeln des Übereinkommens von 1957 auch insoweit abzuweichen. Da die Anwendung der Haftungsbeschränkungsregeln des Übereinkommens von 1957 auf Atomschäden grundsätzlich nicht erwünscht ist, ist die Ausnahme von Artikel 3 § 2 Abs. 2 des Entwurfs auf den zwingenden Geltungsbereich nach Artikel 7 des Übereinkommens von 1957 beschränkt. Sie gilt deshalb nicht für deutsche Staatsangehörige und nicht für die Angehörigen von Nichtvertragsstaaten dieses Übereinkommens. Darüber hinaus ist eine Unterausnahme auch für Angehörige von Vertragsstaaten vorgesehen, sofern das innerstaatliche Recht des betreffenden Vertragsstaates eine dem deutschen Recht entsprechende Regelung für seine eigenen Staatsangehörigen enthält; diese Unterausnahme ist mit dem Übereinkommen vereinbar, weil es dem deutschen Recht freisteht, in seinem internationalen Privatrecht an die erwähnte ausländische Regelung anzuknüpfen.

Zu § 3

Die Vorschrift stellt für §§ 1, 2 dem Reeder auch die in § 486 Abs. 5, § 487 Abs. 1, 3 HGB in der Fassung des Entwurfs genannten Personen gleich. Dies entspricht Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens von 1957. Es bedarf keiner besonderen Klarstellung, daß der Lotse nur unter den besonderen Voraussetzungen des § 487 Abs. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs dem Reeder gleichgestellt sein soll.

Artikel 4

Übergangsbestimmung

Die Vorschrift stellt klar, daß die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entstandenen Schiffsgläubigerrechte auch nach Inkrafttreten des Gesetzes nach den bisher geltenden Bestimmungen zu beurteilen sind.

Artikel 5

Aufhebung von Verordnungen

Zu Nr. 1

Da die Vorschriften über die Verklarung wieder in das Handelsgesetzbuch aufgenommen werden sollen, kann die Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklarungen von 1944 aufgehoben werden (vgl. dazu die Vorbemerkung zu Artikel 1 Nr. 11).

Zu Nr. 2 und 3

Artikel 5 § 8 der Verordnung vom 14. Juni 1932 und Abschnitt 2 Nr. 5 der Verordnung vom 9. Januar 1938 sind durch die Neufassung des Schiffsgläubigerrechts für die Ansprüche der Sozialver-

sicherungsträger (§ 754 Abs. 1 Nr. 5 HGB i. d. F. des Entwurfs) gegenstandslos geworden. Soweit Verfahrensvorschriften des Abschnitts 2 Nr. 5 der Verordnung von 1933 noch erforderlich sind, sollen sie in § 163 ZVG aufgenommen werden (Artikel 2 Nr. 6).

Artikel 6

Verweisungen

Die Vorschrift enthält die übliche Bestimmung über die Anpassung von Vorschriften, in welchen auf durch dieses Gesetz geänderte Vorschriften verwiesen wird (vgl. z. B. § 139 Abs. 1 Bundessozialhilfegesetz vom 18. September 1969 [BGBl. I S. 1688]).

Artikel 7

Berlin-Klausel

Das Gesetz soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; die Vorschrift enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 8

Inkrafttreten

Das Gesetz soll nach Absatz 1 zugleich mit dem Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und mit dem Übereinkommen von 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in Kraft treten, weil ein großer Teil der Änderungen des deutschen Rechts mit der Ratifizierung dieser Übereinkommen in unmittelbarem Zusammenhang steht. Zugleich mit diesem Gesetz soll auch die zur Durchführung des Verfahrens der Haftungsbeschränkung erforderliche Seerechtliche Verteilungsordnung in Kraft treten (vgl. § 41 des Entwurfs einer Seerechtlichen Verteilungsordnung).

Absatz 2 sieht vor, daß der Tag des Inkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen ist. Das erscheint trotz der Bekanntmachung nach Artikel 3 Abs. 2 des Entwurfs des Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen im Interesse der Klarheit erforderlich.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 25 Strandungsordnung)

- a) In § 25 Abs. 4 Satz 1 sind die Worte „oder nach anderen Rechtsvorschriften“ und Satz 2 zu streichen.

Begründung

Der Entwurf will die Ansprüche der Verwaltung auf Erstattung der Kosten einer Wrackbeseitigung auch dann unter die Haftungsbeschränkung des § 25 Abs. 4 der Strandungsordnung fallen lassen, wenn der Unfall durch das Verschulden der Besatzung eines Schiffes verursacht worden ist und der Reeder deshalb gemäß § 485 HGB i. V. m. § 823 Abs. 2 BGB und den Schifffahrtsvorschriften haftet. Nicht nur der Reeder des untergegangenen Schiffes, sondern auch der Reeder des schädigenden Schiffes soll nur bis zur Höhe des Wertes der beseitigten Gegenstände haften. Dies erscheint nicht sachgerecht.

Die Rechtfertigung für die Haftungsbeschränkung des geltenden § 25 der Strandungsordnung folgt aus der Tatsache, daß es sich um eine polizeirechtliche Zustandshaftung handelt. Würde diese Haftungsbeschränkung auf die Verschuldenshaftung für die fraglichen Erstattungsansprüche übertragen, so hätte der Reeder des schädigenden Schiffes um so weniger zu zahlen, je stärker das gesunkene Schiff zerstört worden ist.

Die Haftungsbeschränkung nach § 25 Abs. 4 der Strandungsordnung sollte deshalb auf die Haftung nach § 25 Abs. 3 beschränkt werden. Haftet der Reeder für die Kosten der Wrackbeseitigung aus Verschulden der Schiffsbesatzung nach § 485 HGB, § 823 Abs. 2 BGB, so greift die Haftungsbeschränkung nach den §§ 486 ff. HGB i. d. F. des Entwurfs ein, da es sich hierbei um echte Schadensersatzansprüche wegen „sonstigen Vermögensschadens“ handelt (vgl. RGZ 73, 12).

Wird § 25 Abs. 4 auf den Haftungstatbestand nach Absatz 3 beschränkt, so wird Satz 2 entbehrlich, weil die Verschuldenshaftung nicht mehr erfaßt wird.

- b) § 25 Abs. 8 und 9 werden Abs. 7 und 8; der bisherige Absatz 7 wird Absatz 9 und ist wie folgt zu fassen:

„(9) Im Falle der Beseitigung anderer Gegenstände als eines Seeschiffes oder des Wracks eines Seeschiffes gelten an Stelle der Absätze 1 bis 8 die §§ 24 bis 29, 30 Abs. 1 bis 10 des Bundeswasserstraßengesetzes entsprechend.“

Begründung

Wenn die moderne Regelung des Bundeswasserstraßengesetzes auf Binnenschiffe usw. angewandt werden soll, dann erscheint es wenig sinnvoll, eine schwer zu handhabende Kombination aus § 25 Abs. 1, 2, 8 und 9 der Strandungsordnung i. d. F. des Entwurfs mit § 30 Abs. 3 bis 7 WaStrG gelten zu lassen. Da die genannten Absätze des § 25 der Strandungsordnung mit den entsprechenden Absätzen des § 30 WaStrG, abgesehen von den Behördenbezeichnungen, inhaltsgleich sind und § 30 WaStrG Bestandteil der zusammengehörigen Regelungen der §§ 24 bis 30 WaStrG ist, sollte § 25 der Strandungsordnung im fraglichen Sachbereich durch die §§ 24 bis 29, § 30 Abs. 1 bis 10 WaStrG ersetzt werden.

Binnenschiffe kommen nur dadurch in den räumlichen Bereich der Strandungsordnung, daß sie ausnahmsweise auf weniger gefährlichen Seeschiffahrtstraßen (z. B. Unterlauf der Elbe) zugelassen werden. Es erscheint daher nicht unbillig, den Wasserstraßenverwaltungen im Geltungsbereich der Strandungsordnung dasselbe Verfahren zur Beseitigung gesunkener Gegenstände zu ermöglichen, wie es der Bundeswasserstraßenverwaltung heute bereits außerhalb des Geltungsbereichs der Strandungsordnung auf denjenigen Bundeswasserstraßen gestattet ist, die Binnenwasserstraßen sind, also z. B. auf dem Rhein.

§ 25 Abs. 7 der Strandungsordnung i. d. F. des Entwurfs soll „für die Beseitigung eines Binnenschiffes, des Wracks eines Binnenschiffes oder von Zubehör eines Binnenschiffes“ gelten, erfaßt aber auf diese Weise wieder einzelne Ladungsteile eines Binnenschiffes noch einzelne Zubehör- und Ladungsteile eines Seeschiffes. Für diese Gegenstände gelten jedoch die vorstehenden Gesichtspunkte in gleicher Weise.

2. Zu Artikel 2 Nr. 7 (§ 145 Abs. 1, 2 und § 146 Abs. 3 FGG)

Artikel 2 Nr. 7 ist wie folgt zu fassen:

7. In § 145 Abs. 1, 2 und § 146 Abs. 3 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit tritt jeweils an die Stelle der Worte „§ 524 Abs. 1 und 2“: „§ 522“; die Worte „§ 530 Abs. 1,“ werden jeweils gestrichen.

Begründung

Klarstellung.

Anlage 3

**Gegenäußerung der Bundesregierung
zu der Stellungnahme des Bundesrates****Zu 1.**

- a) Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu, in der Neufassung des § 25 der Strandungsordnung in Absatz 4 Satz 1 die Worte „oder nach anderen Rechtsvorschriften“ sowie Absatz 4 Satz 2 zu streichen. Sie stimmt mit dem Bundesrat darin überein, daß für eine Haftung auf Grund von Verschulden die neue Haftungsbeschränkungsregelung der §§ 486 ff. HGB gelten sollte.
- b) Der Vorschlag des Bundesrates zu Absatz 7 der Neufassung des § 25 der Strandungsordnung wird im weiteren Verlaufe des Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden.

Zu 2.

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung, die eine Berichtigung enthält, zu.