

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Zielsetzung

Die Vorschriften des deutschen Seehandelsrechts über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen und über die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck auf See sollen der internationalen Rechtsentwicklung auf diesem Gebiet angepaßt werden. Darüber hinaus sollen die Regelungen über die Personenbeförderung auf See auch auf die Beförderung von Personen in der Binnenschifffahrt Anwendung finden.

B. Lösung

Die Regelungen des internationalen Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen werden in das innerstaatliche Recht übernommen. Der zugleich vorgelegte Entwurf eines Vertragsgesetzes zu diesem Übereinkommen sieht die Ratifizierung des Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland vor.

Die Haftung für Schäden bei der Beförderung von Personen und ihrem Gepäck auf See und auf Binnengewässern wird auf der Grundlage des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See neu geregelt; hierbei werden anstelle der in dem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbeträge, die durch die wirtschaftliche Entwicklung überholt sind, höhere Haftungsbeträge fest-

gesetzt. Die Ratifizierung des Athener Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland soll bis zu einer angemessenen Erhöhung der Haftungsbeträge durch ein Änderungsprotokoll zu dem Übereinkommen zurückgestellt werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (131) — 450 02 — Üb 39/85

Bonn, den 20. September 1985

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 (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 552. Sitzung am 14. Juni 1985 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

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

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderungen des Handelsgesetzbuchs

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

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

„§ 486

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

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

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

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

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

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

§ 487

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

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

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

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

§ 487 a

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 500 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrages festgesetzt.

§ 487 b

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche

wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

§ 487 c

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

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

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

§ 487 d

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1) ausschließende Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens (§ 486 Abs. 2) ausschließendes persönliches Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist. Mitreeder können ihre Haftung auch dann nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausschließende Handlung oder Unterlassung oder das schädigende Ereignis auf ein die Beschränkung der Haftung nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens ausschließendes

persönliches Verschulden des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

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

§ 487 e

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

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

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

4. Nach § 607 wird eingefügt:

„§ 607 a

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

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

(3) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Verfrachter, seinen Leuten und den Personen der Schiffsbesatzung als Ersatz zu leisten ist, darf den in diesem Abschnitt vorgesehenen Haftungshöchstbetrag nicht übersteigen.

(4) Ist der Schaden jedoch auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die einer der Leute des Verfrachters oder eine Person der Schiffsbesatzung in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so kann diese Person sich auf die Haftungsbefrei-

ungen und Haftungsbeschränkungen, die in diesem Abschnitt für den Verfrachter vorgesehen sind, nicht berufen.“

5. § 660 wird wie folgt gefaßt:

„§ 660

(1) Sofern nicht die Art und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist, haftet der Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall höchstens bis zu einem Betrag von 2 000 Deutsche Mark für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von 6 Deutsche Mark für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

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

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

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

„Fünfter Abschnitt
Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck.“

7. § 664 wird wie folgt gefaßt:

„§ 664

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

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

8. Dem Handelsgesetzbuch wird folgende Anlage angefügt:

„Anlage
(zu § 664)

Bestimmungen
über die Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck auf See

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

1. a) „Beförderer“ bedeutet eine Person, durch oder für die ein Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, gleichgültig, ob die Beförderung tatsächlich von ihr oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) „ausführender Beförderer“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, gleichgültig, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffes handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
2. „Beförderungsvertrag“ bedeutet einen durch oder für einen Beförderer geschlossenen Vertrag über die Beförderung eines Reisenden oder über die Beförderung eines Reisenden und seines Gepäcks auf See;
3. „Schiff“ bedeutet ausschließlich ein Seeschiff;
4. „Reisender“ bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person,
 - a) die auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den diese Anlage nicht gilt;
5. „Gepäck“ bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert, angenommen
 - a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die auf Grund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft, und
 - b) lebende Tiere;
6. „Kabinengepäck“ bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Nummer 8 dieses Artikels und von Artikel 6 schließt das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat;
7. „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ schließt einen Vermögensschaden ein, der

sich daraus ergibt, daß das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schließt aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind;

8. „Beförderung“ umfaßt folgende Zeiträume:

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

Artikel 2

Haftung des Beförderers

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

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

(3) Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten wird bis zum

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

Artikel 3

Ausführender Beförderer

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

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

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

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

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

Artikel 4

Wertsachen

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

Artikel 5

Haftungsbeschränkung bei Körperverletzung

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

Artikel 6

Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck

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

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

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

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

Artikel 7

Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge

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

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

Artikel 8

Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten des Beförderers

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

Artikel 9

Mehrere Ansprüche

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

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

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

Artikel 10

Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Beförderer verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 5, 6 und 7 Absatz 1, wenn der Schaden von ihm oder einem seiner Bediensteten oder Beauftragten in Ausübung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist.

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

Artikel 11

Grundlage für Ansprüche

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

Artikel 12

Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck

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

a) bei äußerlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:

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

- ii) bei anderem Gepäck vor oder in dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;
- b) bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

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

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

Artikel 13

Verjährung von Schadensersatzklagen

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

(2) Die Verjährungsfrist beginnt

- a) bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;
- b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, daß diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet;
- c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

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

Artikel 14

Nichtige Vereinbarungen

Jede vor Eintritt des Ereignisses, das den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursacht hat, getroffene Vereinbarung, die bezweckt, den Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden zu befreien oder einen niedrigeren als den in den Bestimmungen dieser Anlage festgelegten Haftungshöchstbetrag zu bestimmen, mit Ausnahme der in Artikel 6 Absatz 4 vorgesehenen Vereinbarung, sowie jede solche Vereinbarung, die bezweckt, die beim Beförderer liegende Beweislast umzukehren, ist nichtig; die Nichtig-

keit dieser Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrags zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieser Anlage unterworfen.

Artikel 15

Nukleare Schäden

Eine Haftung nach den Bestimmungen dieser Anlage besteht nicht für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde,

- a) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden entweder nach dem Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 oder nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden haftet oder
- b) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Haftung für solche Schäden haftet, vorausgesetzt, daß diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen.

Artikel 16

Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften

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

9. Die §§ 666 bis 671 werden aufgehoben.

10. Die §§ 672 bis 675 werden wie folgt gefaßt:

„§ 672

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

§ 673

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

§ 674

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

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

§ 675

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

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

Artikel 2

**Änderungen des Gesetzes
betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse
der Binnenschifffahrt**

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 287 Nr. 18 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird folgender Klammerzusatz angefügt:
„(Binnenschifffahrtsgesetz — BinSchG)“.
2. Nach § 4 wird eingefügt:

„§ 4 a

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

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

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

geltend gemacht, so kann der Schuldner sich auf die Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 Satz 2 und 3 berufen; für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen gilt § 487 c Abs. 2 des Han-

delsgesetzbuchs entsprechend. Der in Absatz 1 Satz 2 bestimmte Höchstbetrag gilt für die Gesamtheit der Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen den Schiffseigner und die in Satz 1 genannten Personen entstanden sind. Jedoch kann ein Schuldner sich auf die Haftungsbeschränkung nicht berufen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“

3. Vor § 77 wird folgende Überschrift eingefügt:

„Fünfter Abschnitt
Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck“.

4. § 77 wird wie folgt gefaßt:

„§ 77

(1) Auf die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern ist § 664 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 des Handelsgesetzbuches entsprechend anzuwenden. § 4 a bleibt unberührt.

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

5. Der bisherige Fünfte wird zum Sechsten, der bisherige Sechste wird zum Siebten, der bisherige Siebte zum Achten und der bisherige Achte zum Neunten Abschnitt.
6. § 102 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

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

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

Artikel 3

Änderungen der Zivilprozeßordnung

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

1. Nach § 305 wird eingefügt:

„§ 305 a

Unterliegt der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach § 486

Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs und macht der Beklagte geltend, daß

1. aus demselben Ereignis weitere Ansprüche, für die er die Haftung beschränken kann, entstanden sind und
2. die Summe der Ansprüche die Haftungshöchstbeträge übersteigt, die für diese Ansprüche in Artikel 6 oder 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487 a oder 487 c des Handelsgesetzbuchs bestimmt sind,

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

2. Nach § 786 wird eingefügt:

„§ 786 a

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

(2) Ist das Urteil nach § 305 a unter dem Vorbehalt ergangen, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird, so gelten für die Zwangsvollstreckung wegen des durch das Urteil festgestellten Anspruchs die folgenden Vorschriften:

1. Wird im Geltungsbereich dieses Gesetzes die Eröffnung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahrens beantragt, an dem der Gläubiger mit dem Anspruch teilnimmt, so entscheidet das Gericht nach § 5 Abs. 3 der Seerechtlichen Verteilungsordnung über die Einstellung der Zwangsvollstreckung; nach Eröffnung des Verteilungsverfahrens sind die Vorschriften des § 8 Abs. 4 und 5 der Seerechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden.
2. Ist nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von dem Schuldner oder für ihn ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden, so sind, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, die Vorschriften des § 34 der Seerechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den

Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 34 Abs. 2 der Seerechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs erhoben werden, nach den Vorschriften der §§ 767, 769, 770 erledigt; das gleiche gilt, wenn der Fonds in dem anderen Vertragsstaat erst bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

(3) Ist das Urteil eines ausländischen Gerichts unter dem Vorbehalt ergangen, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen geltend machen kann, wenn ein Fonds nach Artikel 11 des Übereinkommens errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird, so gelten für die Zwangsvollstreckung wegen des durch das Urteil festgestellten Anspruchs die Vorschriften des Absatzes 2 entsprechend.“

Artikel 4

Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs

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

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

„2. die Anmeldung des Anspruchs im Konkurs oder im seerechtlichen Verteilungsverfahren.“
2. Dem § 214 wird angefügt:

„(4) Auf die Unterbrechung durch Anmeldung im seerechtlichen Verteilungsverfahren sind die Absätze 1 bis 3 entsprechend anzuwenden.“
3. § 651 h Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

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

Artikel 5

Änderungen des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Artikel 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch . . . geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

2. Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

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

Artikel 6

Änderungen des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 904-9, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 28 Abs. 3 wird angefügt:

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

2. Dem § 30 wird angefügt:

„(12) Für die Kosten der Beseitigung haften persönlich

1. der nach § 25 Abs. 1 Verantwortliche, sofern er Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) ist und das Hindernis in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes verursacht worden ist,
2. der nach § 25 Abs. 3 Verantwortliche, sofern es sich bei dem beseitigten Gegenstand um ein Schiff handelt und der Verantwortliche Eigentümer des Schiffes im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist.

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

Artikel 7

Änderung der Strandungsordnung

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

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

Artikel 8

Aufhebung von Vorschriften

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

Artikel 9

Berlin-Klausel

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

Artikel 10

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt, soweit Absatz 2 nichts anderes bestimmt, am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 2 und 3, Artikel 2 Nr. 2 und 6, Artikel 3, Artikel 5 Nr. 2 sowie die Artikel 6 bis 8 treten an dem Tage in Kraft, an dem das Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(3) Der Tag, an dem die in Absatz 2 genannten Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung**I. Allgemeines**

1. Die in dem Entwurf vorgesehenen Änderungen des Handelsgesetzbuchs, des Binnenschiffahrtsgesetzes, des Bürgerlichen Gesetzbuchs, der Zivilprozeßordnung, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch, des Bundeswasserstraßengesetzes und der Strandungsordnung sind im wesentlichen durch die Ratifizierung des Londoner Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen sowie durch die Übernahme der Regelungen des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in das deutsche Recht veranlaßt. Außerdem werden einige Bestimmungen des Protokolls vom 23. Februar 1968 zur Änderung des am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über Konnossemente in das Handelsgesetzbuch eingefügt.

Mit dem Entwurf eines Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes soll ein weiterer Schritt auf dem Wege zu einer Reform des in wesentlichen Teilen schon über 100 Jahre alten deutschen Seehandelsrechts getan werden. Der Weg für die dringend wünschenswerte Anpassung dieses Rechtsgebiets an die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse ist vorgezeichnet. Angesichts der stetig fortschreitenden internationalen Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Seehandelsrechts erscheint eine Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts auf rein nationaler Basis nicht zweckmäßig. Sie sollte vielmehr in Übereinstimmung mit international vereinheitlichten Regeln vorgenommen werden.

Die so gekennzeichnete schrittweise Reform des deutschen Seehandelsrechts wurde bereits durch das Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (RGBl. I S. 891) aus Anlaß der Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 (Haager Regeln) eingeleitet. Sie wurde dann durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) fortgesetzt. Durch dieses Gesetz wurde u. a. mit der Übernahme der Grundsätze des Brüsseler Übereinkommens vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen die Abkehr von dem bis dahin im deutschen Recht geltenden Prinzip der beschränkt-dinglichen Reederhaftung vollzogen und stattdessen das international verbreitete Prinzip der persönlichen, aber der Höhe nach beschränkbaran Haftung eingeführt.

2. Die Reform des deutschen Seehandelsrechts soll nunmehr mit der Übernahme des Londoner Haf-

tungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 in das deutsche Recht fortgeführt werden. Dieses Übereinkommen löst das gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland geltende Brüsseler Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1957 ab. Wegen der Gründe, die zur Revision des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1957 Anlaß gegeben haben, wird auf die Denkschrift zu dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 verwiesen, die dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen beigelegt ist. Die Neuregelung des Rechtsinstituts der seerechtlichen Haftungsbeschränkung erfordert erhebliche Änderungen nicht nur der §§ 486 ff. des Handelsgesetzbuchs, sondern auch des Gesetzes über das Verfahren bei der Einzahlung und Verteilung der Haftungssumme zur Beschränkung der Reederhaftung (Seerechtliche Verteilungsordnung), die eine Neufassung dieses Gesetzes geboten erscheinen lassen. Die Neufassung der Seerechtlichen Verteilungsordnung wird zugleich mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eingebracht.

3. Der Entwurf sieht weiter eine Reform des Rechts der Personenbeförderung auf See, insbesondere des Haftungsrechts, vor. Dazu werden die Regelungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See weitestgehend in das deutsche Recht übernommen. Eine Neuordnung des für die Personenbeförderung geltenden Haftungsrechts hat sich namentlich deswegen als erforderlich erwiesen, weil es im geltenden Recht an einer zugunsten des Reisenden zwingenden Mindesthaftung fehlt. Die Neuregelung wird im übrigen zum Anlaß genommen, die im Fünften Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs enthaltenen Vorschriften über den Seereisevertrag — soweit sie heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen — im Wege der Rechtsbereinigung aufzuheben.

Das Athener Übereinkommen von 1974, das von der Bundesrepublik Deutschland gezeichnet, aber noch nicht ratifiziert worden ist, ist bisher nicht in Kraft getreten. Das Übereinkommen ist von Großbritannien ratifiziert worden; Argentinien, Bahamas, die Deutsche Demokratische Republik, Jemen, Liberia, Spanien, Tonga und die UdSSR sind dem Übereinkommen beigetreten. Weitere Staaten bereiten die Ratifikation oder den Beitritt vor. Die skandinavischen Staaten haben ihr innerstaatliches Recht den Bestimmungen des Athener Übereinkommens angeglichen; sie halten jedoch die im Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge für zu niedrig und wollen daher einen Beitritt zum Übereinkommen erst dann in Betracht ziehen, wenn die Haftungsbeträge im Wege einer Revision des Übereinkommens erhöht worden sind.

Eine Erhöhung der Haftungsbeträge erscheint im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung seit Abschluß des Übereinkommens im Jahre 1974 in der Tat geboten. Aufgrund von Erörterungen im Rechtsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) kann damit gerechnet werden, daß im Rahmen dieser Organisation in absehbarer Zeit ein Protokoll zu dem Athener Übereinkommen von 1974 ausgearbeitet werden wird, das eine Erhöhung der Haftungsbeträge und — nach dem Vorbild des Protokolls von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 — die Einführung eines vereinfachten Verfahrens zur Anpassung der Haftungsbeträge an die wirtschaftliche Entwicklung vorsehen wird.

Unter diesen Umständen empfiehlt es sich, von der Ratifizierung des Athener Übereinkommens vorerst abzusehen, um zu vermeiden, daß bis zum Inkrafttreten eines Änderungsprotokolls die zu niedrigen Haftungsbeträge des Athener Übereinkommens auf internationale Beförderungen im Sinne des Übereinkommens anzuwenden sind. Andererseits erscheint es wünschenswert, die Regelungen des Athener Übereinkommens, die — abgesehen von den zu niedrigen Haftungsbeträgen — als sachgerecht und angemessen anzusehen sind, schon jetzt in das reformbedürftige innerstaatliche Recht zu übernehmen. Dies soll in einer Form geschehen, die einer späteren Ratifizierung des Athener Übereinkommens — nach Anhebung der Haftungsbeträge durch ein Änderungsprotokoll — nicht entgegensteht. Demgemäß sieht der Entwurf vor, daß die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See den dem Handelsgesetzbuch als Anlage beigefügten „Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“ unterliegt. Diese Bestimmungen entsprechen — abgesehen von den Haftungsbeträgen und einigen anderen geringfügigen Abweichungen — den Regelungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Die vorgeschlagene Regelung ermöglicht es, das Athener Übereinkommen zusammen mit einem künftigen Änderungsprotokoll, durch das die Haftungsbeträge angemessen erhöht werden, zu gegebener Zeit für die Bundesrepublik Deutschland zu ratifizieren, ohne daß dadurch wesentliche Rechtsänderungen erforderlich werden.

4. Die gleichen Gründe, die für eine Reform des für die Personenbeförderung in der Seeschiffahrt geltenden Haftungsrechts sprechen, gelten auch für eine Neuordnung des Haftungsrechts für die Passagierbeförderung in der Binnenschiffahrt. Auch hier fehlt es im geltenden Recht an einer zugunsten des Reisenden zwingenden Mindesthaftung sowie an einer angemessenen Regelung der globalen Haftungsbeschränkung des Schiffseigners. Der Entwurf sieht daher vor, die seerechtlichen Regelungen des Athener Übereinkommens auch auf die Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt zu erstrecken. Gleichzeitig werden die Regelungen des Londoner Überein-

kommens von 1976 über die globale Beschränkung der Reederhaftung, soweit es sich um Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden handelt, auf die Haftung der Eigner von Binnenschiffen erstreckt. Die Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt wird damit im wesentlichen dem gleichen Haftungsregime wie die Passagierbeförderung auf See unterstellt.

5. Für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden bringt das vorgeschlagene Gesetz keine Kosten mit sich. Insbesondere sind kostenmäßige Auswirkungen aus der in den §§ 486 ff. HGB in der Fassung des Entwurfs geregelten Haftungsbeschränkung für Seeforderungen nicht zu erwarten. Privatrechtliche Ansprüche unterliegen bereits nach geltendem Recht der seerechtlichen Haftungsbeschränkung, wobei die Haftungshöchstbeträge wesentlich unter den Höchstbeträgen liegen, die künftig nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 maßgebend sein werden. Für öffentlichrechtliche Ansprüche aus Wrackbeseitigung soll künftig die Regelung des § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs gelten. Die hiernach maßgebenden Haftungshöchstbeträge reichen in der Regel zur Deckung von Ansprüchen aus Wrackbeseitigung aus. Sofern auf längere Sicht die Deckung solcher Ansprüche nicht gewährleistet sein sollte, können die Haftungsbeträge aufgrund des bei der Ratifikation des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu erklärenden Vorbehalts nach Artikel 18 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens an die wirtschaftliche Entwicklung angepaßt werden. Soweit es sich um Schäden an Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen handelt, dürfte der in § 487 b HGB in der Fassung des Entwurfs vorgesehene Vorrang dazu führen, daß derartige Ansprüche der öffentlichen Hand künftig in höherem Maße als nach geltendem Recht befriedigt werden.

Die vorgesehene Erhöhung der Haftungsbeträge in der Seeschiffahrt und, soweit es sich um Schäden bei der Beförderung von Personen handelt, auch in der Binnenschiffahrt kann, sofern sich Schadensfälle von größerem Ausmaß ereignen sollten, zu einer Anhebung der vom Schiffseigentümer zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien und damit mittelbar zu einer geringfügigen Erhöhung der Entgelte für die Beförderung von Personen und Gütern auf See und für die Beförderung von Personen in der Binnenschiffahrt führen. Die höhere Haftung des Schiffseigentümers hat jedoch zugleich eine wirtschaftliche Entlastung des Geschädigten zur Folge, die sich darin niederschlägt, daß die ihm zur Last fallenden Aufwendungen zur Schadensdeckung, wie Prämien für eine Transportversicherung oder für eine Kranken- oder Unfallversicherung sowie Beiträge zur Sozialversicherung sich entsprechend mindern; das gleiche gilt für Leistungen des Arbeitgebers zur Lohnfortzahlung im Krankheitsfalle. Es handelt sich um eine Verlagerung der Schadenskosten auf den haftpflichtigen Verursacher des Schadens, die

geeignet ist, eine präventive Wirkung zu entfalten und damit im Ergebnis zu einer Verminderung der Schadensfälle und -kosten zu führen. Die vorgeschlagene Regelung wird sich daher eher preisdämpfend auswirken. Auswirkungen auf das Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten.

Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 — Änderungen des Handelsgesetzbuchs

Zu Nummer 1 — § 485 Satz 1 HGB

Die Ersetzung des Wortes „Seelotse“ durch das Wort „Lotse“ in § 485 Satz 1 HGB dient der Klarstellung. Bis zur Änderung des § 485 Satz 1 HGB durch § 59 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (BGBl. II S. 1035) wurden im Rahmen des § 485 HGB sowohl der Seelotse als auch der Hafenlotse der Schiffsbesatzung zugerechnet. Demgegenüber bestimmte § 1 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über das Seelotswesen, daß der Seelotse nicht zur Schiffsbesatzung gehört. Im Hinblick hierauf wurde § 485 Satz 1 HGB durch den § 59 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen in der Weise ergänzt, daß der Seelotse in § 485 Satz 1 HGB ausdrücklich genannt wurde. Die Einfügung der Worte „oder ein an Bord tätiger Seelotse“ in § 485 Satz 1 HGB hat jedoch nichts daran geändert, daß der Reeder auch für das Verschulden eines an Bord tätigen Hafenlotsen einzustehen hat; der Hafenlotse steht einer Person der Schiffsbesatzung im Sinne des § 485 HGB gleich (so Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, Band 50 S. 250).

Es erscheint sachgerecht, diese Rechtslage klarzustellen, indem in § 485 Satz 1 HGB das Wort „Seelotse“ durch das Wort „Lotse“ ersetzt wird. Diese redaktionelle Änderung erleichtert zugleich die einheitliche Anwendung der Vorschriften des Entwurfs über die Beschränkung der Haftung eines an Bord tätigen Lotsen (§ 487c HGB in der Fassung des Entwurfs sowie § 1 Abs. 2 Satz 2 des Entwurfs einer Neufassung der Seerechtlichen Verteilungsordnung).

Zu Nummer 2 — §§ 486 bis 487e HGB

Die Haftungsbeschränkung des Reeders für Seeforderungen ist in den §§ 486 bis 487d HGB der geltenden Fassung geregelt. Diese Vorschriften enthalten die wesentlichen materiell-rechtlichen Bestimmungen des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (Vertragsgesetz vom 21. Juni 1972 — BGBl. II S. 653), wie sie durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet worden sind. Die-

ses Übereinkommen soll nunmehr durch das von einer Diplomatischen Konferenz in London am 19. November 1976 verabschiedete Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) ersetzt werden. Die Gründe hierfür sind im einzelnen in der Denkschrift zu dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen dargelegt. Der Entwurf eines Zustimmungsgesetzes zu dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen wird den gesetzgebenden Körperschaften zusammen mit dem vorliegenden Entwurf zugeleitet. Angesichts dessen müssen die §§ 486 bis 487d HGB geändert und dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen angepaßt werden.

Die Regelungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sollen unmittelbare Geltung im deutschen Seehandelsrecht erhalten. Von einer Einarbeitung einzelner Bestimmungen in das Handelsgesetzbuch, wie dies bei dem Übereinkommen von 1957 geschehen ist, wird abgesehen. Die Regelungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sind unmittelbar anwendungsfähig. Das Vertragsgesetz zu dem Übereinkommen transformiert dessen Inhalt in das innerstaatliche Recht und begründet, soweit die Bestimmungen des Übereinkommens normativen Charakter haben, unmittelbar Rechte und Pflichten des einzelnen, ohne daß es einer besonderen Umsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens in das deutsche Recht bedarf. Anders als das Übereinkommen von 1957 — Unterzeichnungsprotokoll Absatz 2c — enthält das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 keinen Vorbehalt, der es den Vertragsstaaten gestattet, das Übereinkommen durch Übernahme in einer dem innerstaatlichen Recht angepaßten Form in Kraft zu setzen. Der Entwurf folgt deshalb dem Vorbild anderer Regelungen auf dem Gebiet des Haftungsrechts, die den Bestimmungen internationaler Übereinkommen unmittelbare Geltung verleihen (z. B. § 51 Luftverkehrsgesetz; §§ 25, 25a Atomgesetz; Gesetz zu dem Übereinkommen von 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr; Gesetz zu dem Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden; Gesetz zu dem Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr — COTIF). Soweit das Übereinkommen von 1976 dem nationalen Gesetzgeber abweichende oder ergänzende Regelungen vorbehält, enthalten die §§ 486 bis 487e des Handelsgesetzbuchs sowie die Seerechtliche Verteilungsordnung in der Fassung des Entwurfs der Neufassung, der den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit diesem Entwurf zugeleitet wird, die erforderlichen Bestimmungen.

Zu § 486 HGB

Absatz 1 stellt fest, daß die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen sich nach den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 richtet. Die Verweisung auf das Haftungsbeschränkungsübereinkommen hat lediglich deklaratorischen Charakter. Mit dem Inkrafttreten des

Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland werden die normativen Bestimmungen des Übereinkommens unmittelbar geltendes Recht.

Absatz 2 stellt fest, daß die Haftung aufgrund des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 (BGBl. 1975 II S. 301) nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden kann. Auch diese Verweisung hat lediglich deklaratorischen Charakter.

Absatz 3 bestimmt, daß die Haftung für Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden, auf die das Ölhaftungsübereinkommen nicht anzuwenden ist, nach den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 beschränkt werden kann. Diese Regelung ist deswegen erforderlich, weil nach Artikel 3 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf „Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ nicht anzuwenden sind. Sinn dieser Vorschrift ist es, nicht nur solche Ansprüche, die aufgrund der Bestimmungen des Ölhaftungsübereinkommens geltend gemacht werden können, sondern allgemein alle Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Ölhaftungsübereinkommens von der Anwendung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 auszuschließen, auch soweit das Ölhaftungsübereinkommen auf diese Ansprüche nicht anzuwenden ist. Diese Regelung soll insbesondere denjenigen Vertragsstaaten des Haftungsbeschränkungsübereinkommens, die nicht zugleich Vertragsstaaten des Ölhaftungsübereinkommens sind, die Möglichkeit offenhalten, die Haftungsbeschränkung wegen Ölverschmutzungsschäden abweichend von den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 zu regeln. Der Wortlaut des Artikels 3 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens geht allerdings über das angestrebte Ziel hinaus, indem er generell „Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Internationalen Übereinkommens vom 29. November 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ vom Anwendungsbereich des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ausnimmt, also auch, soweit in einem Vertragsstaat des Ölhaftungsübereinkommens Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden im Sinne des Übereinkommens gegen andere Personen als den nach dem Übereinkommen haftpflichtigen Schiffseigentümer entstanden sind oder Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden außerhalb des territorialen Anwendungsbereichs des Ölhaftungsübereinkommens geltend gemacht werden. Um diese Lücke des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu schließen, bestimmt § 486 Abs. 3 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs, daß die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Personen ihre Haftung für derartige Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden nach den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 beschränken können. Insoweit handelt es sich um eine Anwendung dieser Bestimmungen kraft innerstaatlichen Rechts in Fällen, in de-

nen das Übereinkommen selbst kraft völkerrechtlicher Vereinbarung nicht gilt.

Die innerstaatliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Haftungsbeschränkungsübereinkommens auf Fälle, in denen das Übereinkommen kraft völkerrechtlicher Vereinbarung nicht gilt, darf jedoch nicht zu einer Benachteiligung der Gläubiger von Ansprüchen, auf die das Haftungsbeschränkungsübereinkommen kraft völkerrechtlicher Vereinbarung anzuwenden ist, führen. Es bedarf daher einer besonderen Regelung für Fälle, in denen aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche, für die das Haftungsbeschränkungsübereinkommen kraft völkerrechtlicher Vereinbarung gilt, als auch Ansprüche, auf die die Bestimmungen des Übereinkommens lediglich kraft innerstaatlicher Regelung Anwendung finden, entstanden sind. § 486 Abs. 3 Satz 2 HGB in der Fassung des Entwurfs sieht daher vor, daß in derartigen Fällen die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs unterliegen, und für die Gesamtheit der in § 486 Abs. 3 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs bezeichneten Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden gelten. Diese Lösung entspricht im Grundsatz der Regelung, die in denjenigen Fällen gilt, in denen aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen unterliegen, als auch Ansprüche, auf die das Ölhaftungsübereinkommen anzuwenden ist, entstanden sind. In einem solchen Falle gelten für die Gesamtheit der Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen unterliegen, die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge und für die Gesamtheit der Ansprüche, auf die das Ölhaftungsübereinkommen anzuwenden ist, der im Ölhaftungsübereinkommen bestimmte Haftungshöchstbetrag jeweils gesondert.

Absatz 4 nimmt bestimmte Ansprüche von der Haftungsbeschränkung aus:

Absatz 4 Nr. 1 konkretisiert die Bestimmung des Artikels 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens für das deutsche Recht. Es wird bestimmt, daß die in Artikel 3 Buchstabe e des Übereinkommens bezeichneten Ansprüche von Mitgliedern der Schiffsbesatzung sowie Ansprüche ihrer Erben oder Angehörigen nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen, sofern auf den Dienstvertrag deutsches Recht anzuwenden ist. Diese Regelung stimmt in der Sache mit dem bisherigen § 486 Abs. 3 Nr. 1 HGB überein. Unterliegt der Dienstvertrag dem Recht eines anderen Staates, so entscheidet nach Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens dieses Recht darüber, ob die Haftung für die in Artikel 3 Buchstabe e des Übereinkommens bezeichneten Ansprüche beschränkt werden kann. Wegen der unmittelbaren Geltung des Übereinkommens bedarf dieser Fall — anders als im geltenden Recht — keiner besonderen innerstaatlichen Regelung.

Absatz 4 Nr. 2 entspricht dem geltenden § 487 c HGB. Der Ausschluß der Haftungsbeschränkung für Kosten der Rechtsverfolgung bezieht sich auch auf die Kosten, die den Gläubigern durch Teilnahme am seerechtlichen Verteilungsverfahren entstehen. Dies erscheint vor allem deshalb geboten, weil anderenfalls die Verteilung der Haftungssumme durch die Notwendigkeit erschwert würde, Ersatzansprüche wegen Kosten zu berücksichtigen, die erst während des Verfahrens bis zu seinem Abschluß neu entstehen.

Nach Absatz 5 gelten ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Ölhaftungsübereinkommens die §§ 487 bis 487 e HGB in der Fassung des Entwurfs. Diese Vorschriften regeln Fragen, die in den Übereinkommen nicht geregelt oder ausdrücklich einer abweichenden Regelung durch die Vertragsstaaten vorbehalten sind.

Zu § 487 HGB

Artikel 18 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens behält den Vertragsstaaten vor, die in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens bezeichneten Ansprüche aus der Beseitigung eines Wracks oder der Ladung eines gesunkenen Schiffes vom Anwendungsbereich des Übereinkommens auszuschließen. Die Bundesregierung hält es für angezeigt, von diesem Vorbehalt Gebrauch zu machen und damit den Weg zu einer Sonderregelung für Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens genannten Maßnahmen freizumachen. Eine solche Sonderregelung erscheint wünschenswert, weil die Kosten der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung erfahrungsgemäß außerordentlich hoch sind. Die quotenmäßige Befriedigung der Ansprüche wegen solcher Kosten zusammen mit sonstigen Seeforderungen aus einer einheitlichen Haftungshöchstsumme dürfte einerseits der öffentlichen Hand, die in der Regel Gläubiger solcher Kostenansprüche ist, keinen angemessenen Ausgleich bieten und andererseits die Befriedigung der Gläubiger sonstiger Ansprüche erheblich beeinträchtigen.

§ 487 HGB in der Fassung des Entwurfs unterstellt die genannten Kostenansprüche einer Sonderregelung. Hiernach ist das Haftungsbeschränkungsübereinkommen auf derartige Ansprüche mit der Maßgabe anzuwenden, daß diese Ansprüche nicht in den Haftungshöchstbetrag für „sonstige Ansprüche“ im Sinne des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens einbezogen werden. Vielmehr gilt für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag, dessen Summe dem Haftungshöchstbetrag nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens entspricht und der ausschließlich zur Befriedigung der in § 487 Abs. 1 HGB bezeichneten Ansprüche zur Verfügung steht. Diese Regelung führt zu einer Erweiterung der Gesamthaftung des Schuldners, wenn neben Kostenansprüchen im Sinne des § 487 Abs. 1 HGB auch andere Ansprüche entstanden sind, die aus dem nach Artikel 6 Abs. 1

Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens maßgebenden Haftungshöchstbetrag zu befriedigen sind.

Der Wortlaut des Artikels 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens kann zu Zweifeln Anlaß geben, ob diese Bestimmung sich ausschließlich auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die genannten Maßnahmen oder auch auf Ersatzansprüche wegen Schäden, die im Zusammenhang mit derartigen Maßnahmen verursacht werden, bezieht. Ansprüche wegen Schäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit den in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens genannten Maßnahmen eintreten, fallen allerdings bereits unter die Regelung des Artikels 2 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens. Dies ergibt sich daraus, daß nach Artikel 1 Abs. 3 Satz 2 des Übereinkommens zu einer Bergung oder Hilfeleistung im Sinne des Artikels 1 Abs. 3 des Übereinkommens auch die in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d, e und f genannten Arbeiten gehören. Es wird hiernach davon auszugehen sein, daß Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens sich ausschließlich auf Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die genannten Maßnahmen bezieht. Für diese Auslegung spricht insbesondere auch der französische Text „créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire“. Der Entwurf nimmt zur Frage der Auslegung des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe d und e des Übereinkommens nicht Stellung. Auf jeden Fall soll aber die in § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs vorgeschlagene Sonderregelung nur für Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Übereinkommens genannten Maßnahmen gelten.

Nach § 487 Abs. 1 HGB kommt es nicht darauf an, auf welcher Rechtsgrundlage der Kostenanspruch beruht. In Verbindung mit Artikel 7 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der Fassung des Entwurfs (Artikel 5 Nr. 2 des Gesetzesentwurfs) gilt die Regelung auch für andere als privatrechtliche Ansprüche. Damit wird ein Problem gelöst, das bisher nicht befriedigend geregelt ist. Das geltende Recht regelt die Haftungsbeschränkung unterschiedlich je nach der Rechtsgrundlage, auf die der Anspruch auf Ersatz der Beseitigungskosten gestützt wird. Die geltenden §§ 486 bis 487 d HGB regeln nur die Beschränkung der Haftung für privatrechtliche Ansprüche. Für öffentlich-rechtliche Ansprüche gilt, soweit sie auf die Strandungsordnung (StrO) gestützt werden, die in § 25 StrO vorgesehene, auf den Wert des Wracks bezogene Haftungsgrenze. Im Ergebnis die gleiche Haftungsgrenze gilt für Ansprüche, die auf der Grundlage des § 30 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) erhoben werden. Unbeschränkt ist die Haftung dagegen, soweit es sich um Ansprüche auf der Grundlage des § 28 Abs. 3 WaStrG in Verbindung mit §§ 24, 25 WaStrG handelt. Ein überzeugender Grund für eine so unterschiedliche Gestaltung der Rechtslage je nach gewählter Anspruchsgrundlage ist nicht ersichtlich. Bedenken gegen die Regelung des geltenden Rechts bestehen namentlich deswegen, weil die zuständige Behörde angesichts

der im wesentlichen gleichen Tatbestandsvoraussetzungen des § 25 StrO und des § 30 WaStrG einerseits und des § 28 Abs. 3 WaStrG andererseits die Möglichkeit hat, bei der Beseitigung des Wracks oder der Ladung wahlweise nach einer dieser Vorschriften vorzugehen und damit für den Schuldner je nach herangezogener Anspruchsgrundlage höchst unterschiedliche Rechtsfolgen auszulösen.

Nach der Neufassung des § 487 Abs. 1 HGB in Verbindung mit der Neufassung des Artikels 7 Abs. 2 EGHGB sollen solche Kostenansprüche, unabhängig ob sie öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Natur sind, der Haftungsbeschränkung unterliegen. Die Lückenlosigkeit der Haftungsbeschränkung verschafft dem Schiffseigentümer einen angemessenen Ausgleich für die im Vergleich zum geltenden Recht teilweise erweiterte Haftung.

Nach Absatz 2 Satz 1 entspricht der Haftungshöchstbetrag, der für die in Absatz 1 Nr. 1 und 2 genannten Kostenansprüche gilt, nach Berechnungsmethode und Höhe dem Haftungshöchstbetrag, der für „sonstige Ansprüche“ nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens maßgebend ist. Nach Absatz 2 Satz 2 gilt dieser besondere Haftungshöchstbetrag für die Gesamtheit der genannten Kostenansprüche, die aus demselben Ereignis gegen die Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Abs. 1 Buchstabe a, b oder c des Übereinkommens angehören. Der Grundsatz der Globalität der Haftungsbeschränkung gilt hier nach auch im Hinblick auf die in Absatz 1 genannten Kostenansprüche. Absatz 2 Satz 3 stellt klar, daß aus der Haftungshöchstsumme ausschließlich die in Absatz 1 genannten Kostenansprüche zu befriedigen sind. Damit wird der Grundsatz des gesonderten Haftungshöchstbetrages nach Absatz 1 noch einmal hervorgehoben.

Zu § 487a

Mit dieser Vorschrift macht der Gesetzgeber Gebrauch von der den Vertragsstaaten in Artikel 15 Abs. 2 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens vorbehaltenen Befugnis, die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit einem Raumgehalt von weniger als 300 Tonnen abweichend von den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu regeln. Die im Entwurf vorgeschlagene Regelung trägt dem Umstand Rechnung, daß die Kosten für eine Haftpflichtversicherung in Höhe des für Schiffe bis zu 500 Tonnen Raumgehalt festgesetzten Sockelbetrages die Eigentümer kleinerer Schiffe wirtschaftlich erheblich belasten würde. Andererseits kann nicht übersehen werden, daß die von kleinen Schiffen verursachten Schäden im Verhältnis zum Raumgehalt solcher Schiffe sehr hoch sein können. Der vorgeschlagene § 487a HGB sieht deshalb eine mittlere Lösung dahin vor, daß für Schiffe mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen als Haftungshöchstgrenze für sonstige Ansprüche im Sinne des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ein Sockelbetrag festgesetzt wird, der die Hälfte des Sok-

kelbetrages für Schiffe bis zu 500 Tonnen Raumgehalt beträgt.

Für Ansprüche wegen Personenschäden bleibt es bei dem in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens für Schiffe mit einem Raumgehalt bis zu 500 Tonnen bestimmten Haftungshöchstbetrag von 33 000 Rechnungseinheiten. Im Interesse eines angemessenen Ausgleichs von Personenschäden erscheint es nicht vertretbar, für kleinere Schiffe eine niedrigere Haftungsgrenze festzulegen. Reicht allerdings der in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag von 330 000 Rechnungseinheiten im Einzelfall zur Deckung der Ansprüche wegen Personenschäden nicht aus und sind somit diese Ansprüche nach Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens hinsichtlich des Restbetrages gleichrangig mit den sonstigen Ansprüchen aus dem nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens errechneten Betrag zu befriedigen, so wirkt sich die Regelung des § 487c HGB in der Fassung des Entwurfs auch auf die Ansprüche wegen Personenschäden aus, sofern der nach dieser Vorschrift maßgebende Haftungshöchstbetrag die vollständige Befriedigung sowohl der restlichen Ansprüche wegen Personenschäden als auch der sonstigen Ansprüche nicht gestattet.

Zu § 487b

Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen werden nach § 487b HGB in der Fassung des Entwurfs aus der Haftungshöchstsumme gemäß Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens vorrangig vor sonstigen Ansprüchen befriedigt. Mit dieser Bestimmung macht der Gesetzgeber von der Regelungsbefugnis nach Artikel 6 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens Gebrauch. Die Regelung ist im Vergleich zum geltenden Recht neu. Zwar hat die Bundesrepublik Deutschland seinerzeit von dem entsprechenden Vorbehalt nach Abs. 2a des Unterzeichnungsprotokolls zu dem Übereinkommen von 1957 Gebrauch gemacht. Gleichwohl hat der Gesetzgeber darauf verzichtet, innerstaatlich Ansprüche wegen Schäden an Hafenanlagen, Hafenbecken oder Wasserstraßen von der Haftungsbeschränkung auszuschließen oder derartige Ansprüche vorzugsweise zu behandeln; diese Ansprüche fallen daher unter die Regelung für Sachschadenansprüche im Sinne des bisherigen § 486 Abs. 1 HGB.

Die in § 487b HGB vorgeschlagene bevorzugte Befriedigung von Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen verfolgt das Ziel, die öffentliche Hand, die in der Regel Gläubiger solcher Ansprüche ist, zu entlasten. Die Bereitstellung leistungsfähiger Hafenanlagen, Wasserstraßen und Navigationshilfen liegt im Allgemeininteresse und kommt der gesamten Seeschifffahrt ebenso wie der verladenden Wirtschaft zugute. Es erscheint daher gerechtfertigt, Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Wasserstraßen und Navigations-

helfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden einzuräumen. Hierfür läßt sich auch anführen, daß die Haftungsrisiken, die historisch zur seerechtlichen Haftungsbeschränkung Anlaß gegeben haben, sich vor allem auf die Gefahren der hohen See bezogen haben. Es wäre hiernach durchaus vertretbar gewesen, die in Artikel 6 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Ansprüche von der Haftungsbeschränkung auszuschließen oder jedenfalls den Vertragsstaaten zu gestatten, das Übereinkommen auf diese Ansprüche nicht anzuwenden. Eine solche Regelung hat jedoch auf der Konferenz keine Mehrheit gefunden. Man hat sich vielmehr damit begnügt, den Vertragsstaaten zu gestatten, den in Artikel 6 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Ansprüchen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden einzuräumen.

Nach dem Zweck der Vorschrift beschränken sich Hafenanlagen und -becken sowie Wasserstraßen begrifflich nicht auf ihre bauliche Substanz; erfaßt sind vielmehr auch Schiffsfahrtsanlagen wie Schleusentore und Dalben (vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 1 und 2 des Bundeswasserstraßengesetzes).

Der Vorrang für Schäden an Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen wirkt nicht gegenüber Ansprüchen wegen Personenschäden, soweit derartige Ansprüche bei der Verteilung des Haftungsfonds nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht vollständig erfüllt worden sind und deshalb nach Artikel 6 Abs. 2 des Übereinkommens in Höhe des Ausfalls an der Verteilung des Haftungsfonds für sonstige Ansprüche teilnehmen.

Zu § 487c

Gemäß Artikel 1 Abs. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 sind diejenigen Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet, berechtigt, sich auf die in dem Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung zu berufen, wenn gegen sie einer der in Artikel 2 des Übereinkommens angeführten Ansprüche geltend gemacht wird. Zu den Personen, die sich hiernach auf die in dem Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen können, gehört auch ein an Bord des Schiffes tätiger Lotse; nach § 485 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs hat der Reeder für das Verschulden eines solchen Lotsen einzustehen.

Auf der Diplomatischen Konferenz in London, die im Jahre 1976 das Haftungsbeschränkungsübereinkommen verabschiedet hat, ist die Frage erörtert worden, ob ein Vertragsstaat in seinem nationalen Recht für die Haftung der in Artikel 1 Abs. 4 des Übereinkommens genannten Personen niedrigere als die in dem Übereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge festsetzen darf. Hierzu haben eine Reihe von Delegationen unwidersprochen die Auffassung vertreten, daß die Vertragsstaaten nicht gehindert sind, die Haftung der in Artikel 1 Abs. 4 des Übereinkommens genannten Personen weiter-

gehend als in dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen vorgesehen zu begrenzen.

Ein praktisches Bedürfnis, die Haftung der in Artikel 1 Abs. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens genannten Personen auf niedrigere als die in dem Übereinkommen bestimmten Haftungsbeträge zu begrenzen, besteht allerdings nur, soweit mit einer Inanspruchnahme dieser Personen tatsächlich zu rechnen ist. In der Regel werden die Geschädigten sich wegen der Befriedigung ihrer Ersatzansprüche in erster Linie an den Reeder des Schiffes halten. Gleichwohl muß insbesondere ein an Bord tätiger, im Inland ansässiger Lotse mit der Geldendmachung von Schadensersatzansprüchen jedenfalls dann rechnen, wenn der Schaden durch ein unter fremder Flagge fahrendes Schiff verursacht worden ist und das Schiff die inländischen Territorialgewässer wieder verlassen hat, ohne daß der Reeder zumindest Sicherheit für die Befriedigung der Ansprüche der Geschädigten geleistet hat. Hat der Lotse den Schaden durch leichte Fahrlässigkeit verursacht, so ist nach § 25 Abs. 3 des Gesetzes über das Seelotswesen in der Fassung des Gesetzes vom 25. April 1984 (BGBl. I S. 618) im Innenverhältnis zwar der Reeder des geloteten Schiffes ersatzpflichtig. Im Verhältnis zu den Geschädigten bleibt jedoch die Ersatzpflicht des Lotsen unberührt.

Den Lotsen trifft hiernach, da sich die Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 6 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nach der Tonnage des geloteten Schiffes und gemäß Artikel 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nach der Beförderungskapazität des geloteten Schiffes bestimmt, vor allem bei der Lotsung größerer oder auch nur mittlerer Schiffe ein Haftungsrisiko, das seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bei weitem übersteigt und gegen das er sich zu tragbaren Versicherungsprämien nicht versichern kann. Es erscheint daher gerechtfertigt, für die Haftung des Lotsen niedrigere als die in den Artikeln 6 und 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmten Haftungshöchstbeträge festzusetzen.

§ 487c Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs sieht deshalb vor, daß ein an Bord tätiger Lotse für die in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche jeweils höchstens bis zu dem Betrag haftet, der sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 1000 Tonnen errechnet. Die vorgeschlagene Regelung entspricht im Prinzip der vergleichbaren Regelung, die Artikel 6 Abs. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens für einen Berger oder Retter vorsieht, der ausschließlich auf dem Schiff arbeitet, für das er Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste leistet.

§ 487c Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs bestimmt, daß ein an Bord tätiger Lotse für die in Artikel 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche von Reisenden höchstens bis zu dem Betrag haftet, der sich unter Zugrundelegung einer Beförderungskapazität des geloteten Schiffes von 12 Personen errechnet.

Regelungen, die für die Haftung des Lotsen niedriger als die in den Artikeln 6 und 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmten Haftungsbeträge vorsehen, gibt es u. a. auch im französischen und im englischen Recht.

§ 487c Abs. 3 HGB in der Fassung des Entwurfs stellt klar, daß die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 maßgebenden Haftungsbeträge sich nach den Vorschriften über die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmt. Soweit jedoch der nach Absatz 1 oder 2 für Ansprüche gegen den Lotsen geltende Haftungshöchstbetrag niedriger ist als der Betrag, der nach Artikel 6 Abs. 1 des Übereinkommens entsprechend dem Raumgehalt des gelotsten Schiffes oder nach Artikel 7 des Übereinkommens entsprechend der Beförderungskapazität des gelotsten Schiffes für die Beschränkung der Haftung des Reeders des Schiffes maßgebend ist, stellt § 487c Abs. 3 Satz 2 HGB in der Fassung des Entwurfs klar, daß die Vorschrift des Artikels 11 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens keine Anwendung findet. Nach dieser Vorschrift gilt ein Fonds, der von einer der in Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens genannten Personen errichtet worden ist, als von allen in dieser Bestimmung genannten Personen errichtet mit der Folge, daß die Geltendmachung von Ansprüchen gegen diese Personen den in Artikel 13 des Übereinkommens vorgesehenen Beschränkungen unterliegt. Diese Beschränkungen können jedoch nicht für Ansprüche gegen den Reeder des gelotsten Schiffes gelten, sofern der Lotse einen Fonds lediglich in Höhe des Betrages errichtet hat, der sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 1000 Tonnen oder einer Beförderungskapazität von 12 Personen errechnet.

Die Auswirkungen, die sich aus der Festsetzung niedrigerer Haftungshöchstbeträge für Ansprüche gegen den Lotsen für das Seerechtliche Verteilungsverfahren ergeben, sind in der Neufassung der Seerechtlichen Verteilungsordnung geregelt.

Zu § 487d HGB

Absatz 1 entspricht im wesentlichen der Regelung des bisherigen § 486 Abs. 4 Satz 2 und 3 HGB. Nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sowie nach Artikel V Abs. 2 des Ölhaftungsübereinkommens kann der Schuldner seine Haftung nicht beschränken, wenn ihn persönlich — oder seinen gesetzlichen Vertreter — das in diesen Bestimmungen umschriebene qualifizierte Verschulden trifft. Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Handelsgesellschaft, so stellt § 487d Abs. 1 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs klar, daß ein qualifiziertes Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters die Haftungsbeschränkung ausschließt. Satz 2 behandelt in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 486 Abs. 4 Satz 3 HGB die Verschuldenszurechnung bei der Reederei. Wegen der besonderen Stel-

lung des alleinvertretungsberechtigten Korrespondentreeders soll dessen qualifiziertes Verschulden nicht nur die Haftungsbeschränkung der Reederei selbst, sondern auch die der einzelnen Mitreeder für ihre Haftung aus § 507 HGB ausschließen.

Der bisherige § 486 Abs. 4 Satz 1 HGB ist entfallen. Die Bedeutung dieser Vorschrift lag darin, daß nach früherer Regelung der Reeder seine Haftung für Ansprüche aus Geschäften, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossen hatte, sowie für Ansprüche aus der Nichterfüllung von Verträgen, deren Ausführung zu den Obliegenheiten des Kapitäns gehörte, nicht beschränken konnte, wenn er die „Vertragserfüllung“ besonders gewährleistet hatte. Eine solche Regelung kennt das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 nicht. Andererseits schließt das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976, wie sich aus der Fassung des Artikels 1 Abs. 1 ergibt, nicht aus, daß der Schuldner auf das Recht, die Haftung zu beschränken, verzichtet. Einer besonderen gesetzlichen Regelung bedarf es insoweit nicht.

Absatz 2 stellt in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 486 Abs. 5 HGB klar, daß in den Fällen, in denen der Reeder eine Personenhandels-gesellschaft ist, auch die persönlich haftenden Gesellschafter ihre persönliche Haftung für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft beschränken können; dies gilt selbst dann, wenn die Gesellschaft als solche von dem Recht der Haftungsbeschränkung keinen Gebrauch macht.

Der bisherige § 487d HGB entfällt. Die summenmäßige Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen wird künftig nicht — wie in § 487d HGB vorausgesetzt — erst durch Eröffnung eines Verteilungsverfahrens bewirkt. Vielmehr kann jeder Schuldner sich unabhängig von der Errichtung eines Fonds auf die Beschränkung der Haftung berufen, und zwar nicht nur gegenüber dem Gläubiger, sondern auch gegenüber einem rückgriffsberechtigten anderen Schuldner, der den Gläubiger befriedigt hat und Ausgleich verlangt. Artikel 2 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmt ausdrücklich, daß die in Artikel 2 Abs. 1 angeführten Ansprüche auch dann der Haftungsbeschränkung unterliegen, wenn sie als Rückgriffsansprüche geltend gemacht werden.

Für die Haftungsbeschränkung nach dem Ölhaftungsübereinkommen war die Vorschrift schon bisher ohne praktische Bedeutung, da dieses Übereinkommen ausschließlich die Haftung des Schiffseigentümers regelt und nur dessen Haftung durch die Errichtung eines Fonds gemäß Artikel V Abs. 3 des Übereinkommens beschränkt wird.

Zu § 487e HGB

Nach Artikel 14 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sowie nach Artikel V Abs. 3 und Artikel IX Abs. 3 des Ölhaftungsübereinkommens richten sich die Errichtung und Verteilung eines Haftungsfonds sowie das damit zusammenhängende Verfahren nach innerstaatlichem Recht. Demge-

mäß bestimmt § 487 e Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs, daß sich die Errichtung und Verteilung eines Fonds nach der Seerechtlichen Verteilungsordnung richten. Der Entwurf einer Neufassung der Seerechtlichen Verteilungsordnung, mit der die Vorschriften der Verteilungsordnung an die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angepaßt werden, wird den gesetzgebenden Körperschaften zugleich mit dem vorliegenden Entwurf zugeleitet. Die Strukturen der Verteilungsordnung sowie der Gang des Verteilungsverfahrens bleiben im großen und ganzen unverändert. Es wird insoweit auf die Begründung zu dem Entwurf der Neufassung der Verteilungsverordnung verwiesen.

Im Gegensatz zur geltenden Fassung des § 487 a Abs. 1 Satz 1 HGB, wonach die Beschränkung der Haftung durch das seerechtliche Verteilungsverfahren „bewirkt“ wird, bestimmt § 487 e Abs. 2 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs, daß die — summenmäßige — Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen nicht an die Errichtung eines Fonds gebunden ist. In Übereinstimmung mit Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens soll der Schuldner berechtigt sein, die summenmäßige Beschränkung seiner Haftung einredeweise geltend zu machen, ohne einen Fonds errichten zu müssen. Diese Änderung gegenüber dem geltenden Recht beruht auf praktischen Erwägungen. Die Erfahrungen mit der bisherigen Regelung haben gezeigt, daß die Gläubiger häufig gar nicht daran interessiert sind, daß der Schuldner, um seine Haftung beschränken zu können, einen Fonds errichtet. In der Praxis werden Schadensfälle, in denen der Schuldner zur Beschränkung der Haftung berechtigt ist, vielfach ohne Errichtung eines Fonds, jedoch unter Berücksichtigung der Haftungsbeschränkung abgewickelt. Da nach dem geltenden § 487 a Abs. 1 Satz 1 HGB die Haftungsbeschränkung allein durch das seerechtliche Verteilungsverfahren „bewirkt“ wird, liegt in einem solchen Falle rechtlich ein Verzicht des Gläubigers auf einen Teil seines Anspruchs vor, wenn er sich damit einverstanden erklärt, daß der Schuldner, ohne einen Fonds zu errichten, den Anspruch lediglich unter Berücksichtigung der Haftungsbeschränkung befriedigt. Zu einem solchen Verzicht wird ein Gläubiger aus Rechtsgründen — z. B. wenn es sich um eine Forderung der öffentlichen Hand handelt — nicht immer in der Lage sein, selbst wenn er nach den Umständen des Falles an der Errichtung eines Fonds durch den Schuldner kein Interesse hat.

§ 487 e Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs trägt den gegen die bisherige Regelung erhobenen Bedenken Rechnung. Die Bestimmung geht in Übereinstimmung mit Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von dem Grundsatz aus, daß die Beschränkung der Haftung auch dann geltend gemacht werden kann, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. Die Interessen der Gläubiger werden durch diese Regelung nicht beeinträchtigt. Sie können, falls der Schuldner oder sein Versicherer die An-

sprüche nicht erfüllt oder Sicherheit leistet, die Durchsetzung ihrer Ansprüche im Wege des Arrestes in das Schiff oder in das sonstige Vermögen des Schuldners sichern.

Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Fonds kann jedoch in der Praxis Schwierigkeiten bereiten, wenn wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs Klage erhoben wird. Artikel 10 Abs. 1 Satz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens räumt daher jedem Vertragsstaat die Befugnis ein, für den Fall, daß eine solche Klage vor seinen Gerichten erhoben wird, zu bestimmen, daß der Schuldner das Recht auf Beschränkung der Haftung nur geltend machen darf, wenn ein Fonds nach dem Übereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Von dieser Regelungsbefugnis macht der Entwurf in der Weise Gebrauch, daß im Falle eines Rechtsstreits das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen kann, wenn nach dem Vorbringen des Beklagten weitere der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche aus demselben Ereignis entstanden sind, die zusammen mit dem Klaganspruch den Höchstbetrag der Haftung übersteigen, und wenn nach Überzeugung des Gerichts die Entscheidung des Rechtsstreits wegen Ungewißheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nicht unwesentlich erschwert wäre; in diesem Fall ergeht das Urteil unter dem Vorbehalt, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Im einzelnen wird hierzu auf § 305 a der Zivilprozeßordnung in der Fassung des Entwurfs sowie auf die Begründung dieser Vorschrift verwiesen.

Im Hinblick auf diese Regelung bestimmt § 487 e Abs. 2 Satz 2 HGB in der Fassung des Entwurfs, daß — unbeschadet des Grundsatzes, daß die Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen ohne Errichtung eines Fonds geltend gemacht werden kann — § 305 a der Zivilprozeßordnung unberührt bleibt.

Die Regelung des § 487 e Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs gilt nur für die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976, nicht für die Haftungsbeschränkung nach dem Ölhaftungsübereinkommen. Nach Artikel V Abs. 3 Satz 1 des Ölhaftungsübereinkommens kann der haftpflichtige Schiffseigentümer sich auf die — summenmäßige — Beschränkung seiner Haftung nur berufen, wenn er bei dem zuständigen Gericht eines Vertragsstaates, in dem nach Artikel IX Klage erhoben wird, einen Fonds in Höhe des Gesamtbetrages seiner Haftung errichtet. Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen der Haftungsbeschränkung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 und der Haftungsbeschränkung nach dem Ölhaftungsübereinkommen. Die Regelung des Artikels V Abs. 3 Satz 1 des Ölhaftungsübereinkommens wird durch die Be-

stimmung des § 487 e Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs nicht berührt.

Zu Nummer 3

Die vorgeschlagene Änderung des § 501 Abs. 1 HGB trägt dem Umstand Rechnung, daß nach § 487 e Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs die Reederei die Beschränkung ihrer Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen auch dann geltend machen kann, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Übereinkommens nicht errichtet worden ist. Die vorgeschlagene Fassung deckt zugleich den Fall, daß die Reederei berechtigt ist, ihre Haftung nach dem Ölhafungsübereinkommen zu beschränken, daß sie jedoch einen Fonds bei dem nach Artikel V Abs. 3 des Übereinkommens zuständigen Gericht nicht errichtet hat.

Zu Nummern 4 und 5 — §§ 607 a, 660 HGB

Vorbemerkung

Das Seefrachtrecht des Handelsgesetzbuchs beruht im wesentlichen auf den Regeln des Internationalen Übereinkommens von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, das im Jahre 1939 vom Deutschen Reich ratifiziert worden ist (RGBl. 1939 II S. 1049 — Haager Regeln). Die Haager Regeln gelten inzwischen für nahezu alle Seehandel treibenden Nationen. Mit dem Gesetz vom 10. August 1937 zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht (RGBl. I S. 891) sind die Haager Regeln in das Vierte Buch des Handelsgesetzbuchs eingearbeitet worden.

Bereits seit längerer Zeit gibt es Bemühungen, die Haager Regeln an die neuere technische und wirtschaftliche Entwicklung anzupassen. Im Jahre 1968 ist ein Protokoll zur Änderung des Übereinkommens von 1924 beschlossen worden (Visby-Regeln). Dieses Protokoll sieht u. a. Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Haager Regeln über die Beschränkung der Haftung des Verfrachters für Verlust und Beschädigung von Gütern vor. Insbesondere wird geregelt, wie sich die Beschränkung der Haftung für Verlust oder Beschädigung von Gütern berechnet, die in einem Container verpackt oder in ähnlicher Weise, z. B. mittels Palette, für die Beförderung zusammengefaßt sind. Weiter sieht das Protokoll vor, daß die in den Haager Regeln festgesetzten Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen auch für außervertragliche Ansprüche gegen den Verfrachter gelten und daß auch die Leute des Verfrachters sowie die Personen der Schiffsbesatzung sich auf die für den Verfrachter geltenden Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen können.

Die Bundesrepublik Deutschland hat die Visby-Regeln bisher nicht ratifiziert. Dies beruht vor allem darauf, daß im Jahre 1978 von einer Diplomatischen Konferenz der Vereinten Nationen in Hamburg ein Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln) verabschiedet worden ist, das eine umfassende Neuregelung des Rechts

des Seefrachtvertrages vorsieht und das die Haager Regeln und die Visby-Regeln ersetzen soll. Ob die Hamburg-Regeln sich international durchsetzen werden, ist derzeit noch ungewiß. Eine Ratifizierung der Visby-Regeln im gegenwärtigen Zeitpunkt durch die Bundesrepublik Deutschland könnte als Vorentscheidung gegen die Hamburg-Regeln gewertet werden und sich nachteilig auf die Bereitschaft anderer Staaten, die Hamburg-Regeln zu ratifizieren, auswirken. Andererseits ergeben sich aus der geltenden Fassung des § 660 HGB für die Beschränkung der Haftung des Verfrachters in der Praxis Probleme, die dringend einer Lösung bedürfen. Darüber hinaus erscheint es wünschenswert, einige Lücken des deutschen Seefrachtrechts in Anlehnung an die Visby-Regeln zu schließen. Der Entwurf sieht deshalb, ohne einer Entscheidung über die künftige Ratifizierung der Visby-Regeln oder der Hamburg-Regeln vorzugreifen, die Übernahme einzelner Regelungen der Visby-Regeln in das nationale Recht vor.

Zu § 607 a HGB

Mit dieser Vorschrift werden die Regelungen des Artikels 3 der Visby-Regeln in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet.

Absatz 1 bestimmt, daß die im Vierten Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs vorgesehenen Haftungsbeschränkungen für jeden Schadensersatzanspruch gegen den Verfrachter wegen Verlusts oder Beschädigung des Frachtguts, unabhängig von der Rechtsgrundlage des Anspruchs, gelten. Damit wird klargestellt, daß insbesondere auch außervertragliche Ansprüche der Haftungsbeschränkung nach § 660 HGB unterliegen.

Absatz 2 räumt den Leuten des Verfrachters und den Personen der Schiffsbesatzung das Recht ein, sich auf die für den Verfrachter vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen zu berufen. Nach geltendem Recht wirkt die Haftungsbeschränkung, die der Verfrachter nach § 660 HGB gegenüber Ansprüchen auf Schadensersatz wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern geltend machen kann, nur dann zugunsten seiner Leute und der Schiffsbesatzung, wenn dies im Frachtvertrag oder im Konnossement mittels einer sog. „Himalaja-Klausel“ ausdrücklich vereinbart ist. Fehlt eine solche Klausel, so kann z. B. der Kapitän wegen einer Forderung, für die der Verfrachter nur beschränkt haftet, unbeschränkt in Anspruch genommen werden. Eine solche unterschiedliche Behandlung des Verfrachters einerseits und seiner Leute und der Besatzungsmitglieder andererseits erscheint nicht gerechtfertigt. Sie steht im übrigen nicht im Einklang mit dem von der Rechtsprechung entwickelten Grundsatz, daß die Leute des Verfrachters und die Mitglieder der Schiffsbesatzung sich auf vertragliche Klauseln in den Geschäftsbedingungen des Verfrachters, die dessen Haftung ausschließen oder beschränken, berufen können, wenn der Vertragszweck oder die Interessenlage es naheliegend, vernünftig und sachgerecht erscheinen läßt, daß die Klauseln diesen Personen eben-

falls zugute kommen sollen (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes vom 28. April 1977 und vom 26. November 1979 in Monatsschrift für Deutsches Recht 1977 S. 819 und 1980 S. 648). § 607 a Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs sieht deshalb vor, daß die Leute des Verfrachters sowie die Personen der Schiffsbesatzung berechtigt sind, sich auf die für den Verfrachter gesetzlich vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen zu berufen.

Absatz 3 stellt klar, daß, falls ein Schadensersatzanspruch sowohl gegen den Verfrachter als auch gegen seine Leute oder gegen Personen der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden kann, der Haftungshöchstbetrag nur einmal geleistet werden muß.

Nach Absatz 4 kann eine Person, die sich nach Absatz 2 auf die für den Verfrachter vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen kann, diese Haftungsprivilegien nicht geltend machen, wenn ihr ein besonders qualifiziertes Verschulden an der Verursachung des Schadens zur Last fällt. Die Vorschrift entspricht einem das gesamte Transportrecht durchziehenden Grundsatz, daß derjenige, der einen Schaden in besonders vorwerfbarer Weise schuldhaft verursacht hat, sich nicht auf eine Beschränkung seiner Haftung berufen kann. Die Formel, die das zum Wegfall der Haftungsbeschränkung führende qualifizierte Verschulden umschreibt, findet sich auch in den Artikeln 25 und 25 A des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung von Den Haag von 1955 sowie in Artikel 4 des Londoner Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976. Zur Frage, unter welchen tatsächlichen Voraussetzungen anzunehmen ist, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht worden ist, die leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, ist auf die zu Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag ergangenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 16. Februar 1969 (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen, Band 74 S. 162) und vom 12. Januar 1982 (Neue Juristische Wochenschrift 1982 S. 1218) hinzuweisen.

Zu § 660 HGB

Nach § 660 HGB haftet der Verfrachter bei Verlust oder Beschädigung von Gütern bis zu einem Höchstbetrag von eintausendzweihundertfünfzig Deutsche Mark für jede Packung oder Einheit, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist. Diese Bestimmung geht auf Artikel 4 Abs. 5 der Haager Regeln zurück; anstelle des dort genannten Haftungshöchstbetrages von einhundert Pfund Sterling ist durch Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 10. August 1937 ein Höchstbetrag von eintausendzweihundertfünfzig Reichsmark in § 660 HGB festgesetzt worden.

Der in § 660 HGB verwendete Begriff „Packung“ hat zu erheblichen Auslegungszweifeln Anlaß gegeben. Er wurde zunächst dahin ausgelegt, daß das Gut in irgendeiner Weise verpackt und damit ein gewisser äußerer Schutz vorhanden sein muß (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen, Band 69 S. 243). Später wurde es als ausreichend angesehen, wenn das Gut lediglich in eine für die Versendung bestimmte besondere Form gebracht, mithin zwar nicht „verpackt“, jedoch „gepackt“ worden ist.

Neue Probleme ergaben sich infolge der zunehmenden Verwendung von Containern. Die Frage, ob als „Packung“ im Sinne des § 660 HGB der Container selbst oder die in dem Container verpackten Güter anzusehen sind, ist von der Rechtsprechung dahin entschieden worden, daß grundsätzlich der Container den gesetzlichen Begriff der Packung erfüllt. Zwar können die Parteien im Konnossement vereinbaren, daß die einzelnen Packstücke im Container als Packungen gelten; eine solche Vereinbarung muß jedoch als Ausnahme von der Grundregel „unmißverständlich mit dem Verfrachter vereinbart und in der gleichen Weise im Konnossement niedergelegt werden“ (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen, Band 72, S. 121).

Die vorgeschlagene Neufassung des § 660 HGB übernimmt im wesentlichen die in Artikel 2 der Visby-Regeln getroffenen Regelungen über die Beschränkung der Haftung des Verfrachters wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, insbesondere die Bestimmungen über den Höchstbetrag der Haftung, die Bestimmungen über die Begrenzung der Haftung bei Verwendung von Containern, Paletten und ähnlichen Geräten sowie die Bestimmungen über den Verlust des Haftungsbeschränkungsrechts im Falle eines qualifizierten Verschuldens (Artikel 4 § 5 Buchstaben a, c und e der Haager Regeln in der Fassung des Artikels 2 der Visby-Regeln).

Nach § 660 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs haftet der Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter entweder bis zu zweitausend Deutsche Mark je Stück oder Einheit oder bis zu sechs Deutsche Mark für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Soweit der Haftungsbetrag an das Gewicht der verlorenen oder beschädigten Güter anknüpft, werden in erster Linie die im Konnossement enthaltenen Angaben über das Gewicht der Güter zugrunde zu legen sein. Die Vereinbarung eines höheren Haftungsbetrages bedarf nach § 662 Abs. 3 HGB der Aufnahme in das Konnossement.

Die vorgeschlagene Neufassung verwendet statt des bisherigen Begriffs „Packung“, der zu den erwähnten Auslegungszweifeln Anlaß gegeben hat, den Begriff „Stück“, der der amtlichen deutschen Übersetzung des Artikels 4 Abs. 5 der Haager Regeln sowie der zwischen den deutschsprachigen Staaten vereinbarten deutschen Übersetzung des Artikels 2 der Visby-Regeln entspricht.

Die in der Neufassung vorgesehenen Haftungsbeträge von zweitausend Deutsche Mark je Stück

oder Einheit oder sechs Deutsche Mark je Kilogramm Rohgewicht entsprechen den in Artikel 4 § 5 Buchstabe a der Haager Regeln in der Fassung der Visby-Regeln festgesetzten Haftungsbeträgen von zehntausend Franken und dreißig Franken. Diese Beträge sind in einem Protokoll vom 21. Dezember 1979 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 24. August 1924 in der Fassung der Änderung vom 23. Februar 1968 durch Beträge von 666,67 Sonderziehungsrechten und 2 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds ersetzt worden. Nach dem gegenwärtigen Stand entspricht ein Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds dem Gegenwert von etwa 3,10 DM.

Soweit Güter in einem Container oder einem ähnlichen Gerät befördert werden, kommt es nach § 660 Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs darauf an, ob das einzelne Stück oder die einzelne Einheit in dem Konnossement als in einem solchen Gerät enthalten angegeben ist. Fehlt eine solche Angabe, so gilt das Gerät als Stück oder Einheit im Sinne von Absatz 1.

Nach dem neu eingefügten § 660 Abs. 3 HGB gilt die Beschränkung der Haftung nach den Absätzen 1 und 2 nicht, wenn der Schaden durch ein besonders qualifiziertes Verschulden des Verfrachters verursacht worden ist. Diese Bestimmung, die auf Artikel 4 § 5 Buchstabe e der Haager Regeln in der Fassung des Artikels 2 der Visby-Regeln zurückgeht, entspricht nach Zweck und Inhalt dem § 607 a Abs. 4 HGB in der Fassung des Entwurfs.

Zu Nummern 6 bis 11 — Überschrift des Fünften Abschnitts des Vierten Buches des HGB; § 664 HGB; Anlage zum HGB; §§ 666 bis 678 HGB

Vorbemerkung

1. Das geltende Recht der Personenbeförderung auf See ist im Fünften Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches unter der veralteten Überschrift „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden“ nur sehr unvollkommen geregelt und stammt in seinen Grundzügen noch aus dem vorigen Jahrhundert. Die Bestimmungen sind seinerzeit aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861 unverändert in das Handelsgesetzbuch von 1897 übernommen worden. Das Gesetz enthält lediglich in § 673 HGB mit Verweisungen auf das Seefrachtrecht einige Bestimmungen über die Haftung des Beförderers für Gepächtschäden. Im übrigen finden sich in den §§ 485 ff. HGB allgemeine Regelungen über die Haftung des Reeders für Verschulden der Schiffsbesatzung und über die globale Beschränkung der Haftung des Reeders sowie in den §§ 734 ff. HGB Bestimmungen über die Haftung bei Schiffszusammenstößen. Ergänzend gelten für die Haftung des Beförderers die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Die Regelungen des Handelsgesetzbuches und des Bürgerlichen Gesetzbuches können jedoch von den Vertragsparteien grundsätzlich durch Vereinbarung abbedungen werden. Eine zwingende Haftungsregelung, die die Voraussetzungen und die Höhe der Haftung des Beförderers für Personen- und Gepächtschäden des Reisenden festlegt, gibt es für den Seereisevertrag im geltenden deutschen Recht nicht. Das Vertragsverhältnis zwischen dem Seereisenden und dem Beförderer wird in der Praxis weitgehend durch Passage-Vertragsbedingungen bestimmt. Zwar sind der Vertragsfreiheit durch das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz) gewisse Grenzen etwa dahin gezogen, daß sich der Beförderer nicht von seinen Hauptpflichten — wie der Gestellung eines seetüchtigen Schiffes — oder von grobem Verschulden seiner Leute freizeichnen kann. Mangels konkreter gesetzlicher Regelungen über die Haftung bei der Beförderung von Reisenden auf See besteht jedoch ein Zustand der Rechtsunsicherheit, der sowohl für die Reisenden als auch für die Beförderer unbefriedigend ist.
2. Eine gesetzliche Regelung der Haftung des Beförderers für Schäden bei der Personenbeförderung auf See erscheint daher geboten. Im Interesse einer international einheitlichen Regelung sieht der Entwurf vor, daß weitestgehend die Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in das innerstaatliche Recht übernommen werden, wobei jedoch an die Stelle der in den Artikeln 7 und 8 des Übereinkommens festgesetzten Haftungsbeträge höhere Haftungsbeträge treten. Von einer Ratifizierung dieses Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland soll aus den im Allgemeinen Teil der Begründung dargelegten Gründen vorerst — bis zu einer Anhebung der Haftungshöchstbeträge durch ein Änderungsprotokoll — abgesehen werden.
2. Das Athener Übereinkommen ist das Ergebnis langjähriger internationaler Verhandlungen zur Vereinheitlichung der Haftung des Beförderers für Personen- und Gepächtschäden von Reisenden auf See. Die Arbeiten zur Vereinheitlichung des Seereiserechts wurden erstmals zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgenommen, nachdem sich das Fehlen befriedigender internationaler Regelungen zunächst besonders bei der Beförderung von Auswanderern bemerkbar gemacht hatte, die in früherer Zeit den ganz überwiegenden Teil der Passagierschiffahrt auf See ausmachten. Sie wurden intensiviert, als nach dem Zweiten Weltkrieg die Passagierschiffahrt einen erneuten Aufschwung erlebte, und gewannen besondere Aktualität, nachdem sich im Zuge fortschreitender technischer Entwicklung in jüngster Zeit im internationalen Seereiseverkehr ein grundlegender Wandel vollzogen hatte: Während die reine Personenbeförderung insbesondere im interkontinentalen Bereich zunehmend vom Luftverkehr übernommen wurde, eroberte sich die Seeschiffahrt einen neuen Markt von wachsender wirtschaftlicher Bedeutung, nämlich den Bereich der Kreuzfahrten und an-

derer Vergnügungsfahrten. Daneben aber behielt die Seeschifffahrt nach wie vor ihren angestammten bedeutsamen Platz im Rahmen des Fähr- und Ausflugsverkehrs im küstennahen Bereich.

Die seit Anfang dieses Jahrhunderts unternommenen Bestrebungen zur Rechtsvereinheitlichung des Seerechts waren darauf ausgerichtet, international nur bestimmte Grundregelungen für die Personenbeförderung auf See festzuschreiben. Man beschränkte sich in der Zielsetzung bewußt auf den wichtigsten und meist umstrittenen Problemkreis, nämlich die Festlegung einheitlicher Haftungsbestimmungen für die Beförderung von Passagieren auf See. Eine weitergehende Vereinheitlichung des Rechts der Personenbeförderung in seiner Gesamtheit unter Einschuß von Detailregelungen über Form und Inhalt des Beförderungsvertrages hätte erhebliche Eingriffe in die Gesetzgebung und Rechtssystematik der einzelnen Staaten vorausgesetzt und das Zustandekommen eines entsprechenden internationalen Übereinkommens von vornherein aussichtslos erscheinen lassen.

Nach langjährigen Vorarbeiten durch das Comité Maritime International (CMI) erstellte der Rechtsausschuß der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrts-Organisation (IMCO) einen Übereinkommensentwurf, der als Arbeitsgrundlage für die von der IMCO einberufene Diplomatische Seerechtskonferenz in Athen diente. Diese Konferenz verabschiedete am 13. Dezember 1974 das „Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, 1974“.

Zur Überschrift des Fünften Abschnitts des Vierten Buches des HGB

Der Fünfte Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs soll eine neue Überschrift erhalten, die der Eigenart der Beförderung von Personen gegenüber dem Frachtgeschäft besser gerecht wird.

Zu § 664 HGB

1. Nach § 664 HGB in der bisherigen Fassung ist der Reisende, wenn er im Überfahrtsvertrag genannt ist, nicht befugt, das Recht auf Überfahrt an einen anderen abzutreten. Diese Bestimmung hat heute kaum noch praktische Bedeutung.

Soweit die Seebeförderung den Gegenstand eines Reisevertrages im Sinne des § 651 a BGB bildet, geht die zwingende Regelung des § 651 b BGB dem § 664 HGB vor. Nach § 651 b Abs. 1 BGB kann der Reisende bis zum Reisebeginn verlangen, daß statt seiner ein Dritter an der Reise teilnimmt. Der Reiseveranstalter kann der Teilnahme des Dritten widersprechen, wenn dieser den besonderen Reiseerfordernissen nicht genügt oder seiner Teilnahme gesetzliche Vorschriften oder behördliche Anordnungen entgegenstehen. Nach § 651 b Abs. 2 BGB kann der

Reiseveranstalter vom Reisenden die durch die Teilnahme des Dritten entstehenden Mehrkosten verlangen.

Soweit die Seebeförderung nicht Gegenstand eines Reisevertrages ist, erscheint die Regelung des § 664 HGB entbehrlich. Denn bei derartigen Seebeförderungen, insbesondere im Seebäder- und Ausflugsverkehr, werden die Fahrausweise im allgemeinen nicht auf den Namen des Reisenden ausgestellt.

Die bisherige Regelung des § 664 HGB kann somit mangels eines praktischen Bedürfnisses entfallen.

2. § 664 HGB in der vorgeschlagenen Neufassung regelt die Haftung für Schäden, die bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck entstehen. Nach dem neuen § 664 Abs. 1 Satz 1 HGB haftet der Beförderer für derartige Schäden nach denjenigen Bestimmungen, die gemäß Artikel 1 Nummer 8 des vorliegenden Entwurfs dem Handelsgesetzbuch als Anlage beigelegt werden. Wie schon in der Vorbemerkung zu Nummern 6 bis 11 ausgeführt, handelt es sich bei diesen Bestimmungen um die materiellen Regelungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, die mit wenigen Ausnahmen und einigen Änderungen — hier sind insbesondere die höheren Haftungshöchstbeträge zu nennen — als innerstaatliches Recht Anwendung finden sollen. Die Gründe dafür, das das Athener Übereinkommen durch die Bundesrepublik Deutschland vorerst nicht ratifiziert werden soll, daß jedoch die Bestimmungen des Übereinkommens weitgehend als innerstaatliches Recht angewendet und insoweit dem Handelsgesetzbuch als Anlage beigelegt werden sollen, sind im Allgemeinen Teil der Begründung dargelegt. § 664 Abs. 1 Satz 2 HGB in der vorgeschlagenen Neufassung stellt klar, daß die Vorschriften über die globale Beschränkung der Haftung des Beförderers (§§ 486 bis 487 e HGB in der Fassung des Entwurfs) unberührt bleiben.

Der neue § 664 Abs. 2 HGB fügt aus rechtssystematischen Gründen die Regelung des Artikels 2 Abs. 2 des Athener Übereinkommens direkt in das Handelsgesetzbuch ein. Die Vorschrift regelt das Verhältnis zu anderen Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck dahingehend, daß derartige Vorschriften den als Anlage beigelegten Bestimmungen vorgehen, soweit sie zwingende Regelungen für die Passagierbeförderung auf See enthalten. In Betracht kommen namentlich bei gemischten Eisenbahn-Seebeförderungen auf Fährschiffen die Einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) — Anhang A zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (BGBl. 1985 II S. 130).

Zur Anlage zum HGB

I. Allgemeines

Die Bestimmungen der Anlage zum Handelsgesetzbuch entsprechen mit wenigen Ausnahmen und einigen Änderungen, vor allem hinsichtlich der Haftungsbeträge, den Regeln des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Sie enthalten Bestimmungen über die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung des Beförderers, über die Beweislastverteilung sowie über die Verjährung von Schadensersatzansprüchen. Nicht geregelt sind allgemeine rechtliche Grundsätze des Beförderungsvertrages. Die Bestimmungen der Anlage beschränken sich damit auf den sowohl für den Beförderer als auch für den Reisenden wichtigsten und auch umstrittensten Bereich des Rechts der Personenbeförderung auf See.

Nach den Bestimmungen der Anlage haftet der Beförderer dem Reisenden für Schäden, die während einer Seebeförderung an dessen Leib und Leben, an dessen Gepäck sowie an mitgeführten Kraftfahrzeugen entstehen, sofern den Beförderer oder seine Bediensteten an dem für die Entstehung des Schadens ursächlichen Ereignis ein Verschulden trifft. Das Verschulden muß grundsätzlich vom Reisenden nachgewiesen werden, wird jedoch bei typischen Schadensfällen — Schiffbruch, Zusammenstoß, Strandung, Explosion und Feuer — sowie bei technischen Mängeln des Schiffs vermutet. Die Haftung des Beförderers ist begrenzt auf bestimmte Höchstbeträge je Passagier. Unberührt bleibt darüber hinaus die globale Haftungsbeschränkung nach Maßgabe der §§ 486 ff. des Handelsgesetzbuchs. Der Reeder kann hiernach neben der summenmäßigen Haftungsbeschränkung je Passagier eine globale Haftungsbeschränkung hinsichtlich der Gesamtheit der Schäden aller Passagiere aus einem Schadensereignis — etwa einem Katastrophenfall — geltend machen.

Die Haftung nach den Bestimmungen der Anlage ist eine zwingende Mindesthaftung. Sie kann nicht vertraglich ausgeschlossen oder durch Vereinbarung geringerer Haftungssummen herabgesetzt werden. Hierin liegt eine der bedeutsamsten Neuerungen für den Seereiseverkehr: Freizeichungsklauseln, wie sie in Allgemeinen Beförderungsbedingungen heute vielfach üblich sind, die zuungunsten des Reisenden von den Bestimmungen der Anlage abweichen, sind unzulässig. Damit wird die Rechtsstellung des Reisenden erheblich verbessert.

Soweit die Bestimmungen der Anlage von den Regelungen des Athener Übereinkommens abweichen, handelt es sich im wesentlichen um die Festsetzung höherer Haftungsbeträge. Ferner werden solche Vorschriften nicht übernommen, die auf das Übereinkommen als international geltendes Einheitsrecht zugeschnitten sind, z. B. Bestimmungen über den Anwendungsbereich des Übereinkommens, die internationale Zuständigkeit der Gerichte

und den Goldfranken als internationale Werteinheit. Auf die Übernahme von Vorschriften, deren Gehalt sich unmittelbar mit Grundsätzen des deutschen Rechts deckt (z. B. die Berücksichtigung eines mitwirkenden Verschuldens des Reisenden), wird ebenfalls verzichtet.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Diese Bestimmung definiert die wichtigsten in der Anlage verwendeten Begriffe.

Zu Nummer 1

Nummer 1 Buchstabe a stellt klar, daß es für die Eigenschaft als Beförderer ungeachtet der Eigentums- und Besitzverhältnisse am Schiff allein auf die vertraglich übernommene Verpflichtung zur Beförderung ankommt. Vertraglicher Beförderer kann hiernach auch ein Reiseveranstalter sein, sofern die Seebeförderung Gegenstand eines auf die Erbringung einer Gesamtheit von Reiseleistungen gerichteten Reisevertrages (§ 651 a BGB) ist.

Der Begriff „ausführender Beförderer“ in Nummer 1 Buchstabe b der Anlage entstammt dem luftrechtlichen Übereinkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 (BGBl. 1963 II S. 1159); er stellt im Seerecht eine Neuerung dar. Wie im Luftverkehr wird auch im Seereiseverkehr die tatsächliche Durchführung der Beförderung häufig nicht vom vertragschließenden Beförderer selbst, sondern ganz oder teilweise von einem Dritten übernommen, der nicht Vertragspartner des Reisenden ist. Die Bestimmungen der Anlage unterstellen diesen ausführenden Beförderer gemäß Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 den gleichen Haftungsregelungen wie den vertragschließenden Beförderer. Dessen Haftung gegenüber dem Reisenden für die Gesamtbeförderung wird hierdurch nicht berührt (Artikel 3 Abs. 1 Satz 1); die Bestimmungen der Anlage gewähren dem Reisenden vielmehr einen zusätzlichen Schutz, indem sie eine eigene Haftung des ausführenden Beförderers gegenüber dem Reisenden begründen.

Zu Nummer 2

Die Definition des Beförderungsvertrages begrenzt durch die Worte „auf See“ den Anwendungsbereich der Bestimmungen der Anlage auf die Seebeförderung. Jedoch sollen nach § 77 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung des Artikels 2 Nummer 4 des vorliegenden Entwurfs die seerechtlichen Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck entsprechend auf die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf Binnengewässern angewendet werden. Damit erübrigt sich die mitunter schwierige Abgrenzung, ob und inwieweit im Einzelfall, z. B. bei einer Beförderung, die teils auf See und teils auf Binnengewässern ausgeführt wird, die seerechtlichen oder die binnenschiffahrtsrechtlichen Bestimmungen anzuwenden sind.

Zu Nummer 3

Die Beschränkung der Anwendung der Bestimmungen der Anlage auf Seeschiffe entspricht der Regelung des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs (§ 484 HGB; Artikel 7 Abs. 1 EGHGB).

Zu Nummer 4

Die Definition des Reisenden knüpft an das Bestehen eines — nicht notwendigerweise entgeltlichen — Beförderungsvertrages an. Daher sind sog. „blinde Passagiere“ nicht erfaßt, wohl aber Begleitpersonen der Besatzung, die sich mit Zustimmung des Beförderers an Bord befinden. Als Sonderfall der vertraglichen Beförderung ist in Nummer 4 Buchstabe b die Beförderung einer Begleitperson im Rahmen eines Frachtvertrages erwähnt.

Zu Nummer 5

Die Definition des Begriffs „Gepäck“ schließt alle Gegenstände einschließlich der Fahrzeuge ein, die auf Grund des Beförderungsvertrages befördert werden. Ausgeschlossen sind lebende Tiere und solche Gegenstände, die auf Grund eines Konossements oder eines anderen Gütertransportvertrages befördert werden, da für solcherart beförderte Gegenstände besondere Vorschriften bestehen.

Die in Nummer 6 enthaltene Definition des Kabinengepäckes bedarf keiner Erläuterung.

Zu Nummer 7

Als „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ sind nach der Definition auch Verzögerungsschäden anzusehen, die sich daraus ergeben, daß zwischen der Ankunft des Schiffes und der Auslieferung des Gepäcks ein größerer Zeitraum verstreicht. Die Haftung des Beförderers rechtfertigt sich in diesen Fällen aus seiner Verantwortlichkeit für eine ordnungsgemäße Organisation des Ausladevorganges. Dementsprechend haftet der Beförderer nicht für Verzögerungen bei der Gepäckauslieferung, die durch Arbeitskampfmaßnahmen wie Streik oder Aussperrung entstanden sind. Nicht erfaßt sind von der Bestimmung im übrigen Verzögerungsschäden, die sich aus der verspäteten Ankunft des Reisenden selbst ergeben.

Zu Nummer 8

Die Vorschrift enthält eine differenzierende Regelung über den Zeitraum der Beförderung in Bezug auf den Reisenden selbst, das Kabinengepäck und das sonstige Gepäck einschließlich der Kraftfahrzeuge.

Zu Artikel 2

Diese Bestimmung enthält neben Artikel 14 die wichtigste und wirtschaftlich bedeutsamste Regelung der Anlage. Sie begründet die Haftung des Beförderers für Schäden, die durch den Tod oder die

Körperverletzung eines Reisenden oder durch den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck entstehen. Das den Schaden verursachende Ereignis muß während der Beförderung eingetreten sein und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner Leute beruhen. Die Verschuldenshaftung des Beförderers nach Absatz 1 erfaßt jede Art von Verschulden, also auch das „nautische Verschulden“, d. h. Fehler der Schiffsbesatzung bei der Bedienung, Führung und Navigation des Schiffes. Daß der Beförderer — abweichend von den seerechtlichen Regelungen über die Beförderung von Gütern — auch für nautisches Verschulden einzustehen hat, entspricht geltendem Recht. Insoweit besteht Übereinstimmung auch mit den luftrechtlichen Bestimmungen.

Der Umfang des zu ersetzenden Schadens, insbesondere das Problem des Ersatzes immaterieller Schäden, ist in den Bestimmungen der Anlage nicht geregelt. Insoweit ist auf die Regeln des allgemeinen Schadensersatzrechts zurückzugreifen.

Die Beweislastregelung des Absatzes 2 geht von dem allgemeinen Rechtsgrundsatz aus, daß der Reisende als Kläger alle anspruchsbegründenden Tatsachen zu beweisen hat. Dies gilt auch in Bezug auf das Verschulden des Beförderers, soweit nicht nach Absatz 3 ein Verschulden vermutet wird. Die Verschuldensvermutung nach Absatz 3 führt zu einer Beweislastumkehr in den Fällen, in denen das schadensverursachende Ereignis im Gefahrenbereich des Beförderers entstanden ist und in denen es deshalb nicht zumutbar erscheint, dem Reisenden den Verschuldensnachweis aufzubürden. Dementsprechend ordnet Absatz 3 Satz 1 bestimmte nautische Ereignisse, deren Eintreten während einer Seebeförderung sich nach der Lebenserfahrung der Kontrolle des Reisenden entzieht, dem Gefahrenbereich des Beförderers zu. Der Reisende hat in diesen Fällen nur zu beweisen, daß die in Satz 1 genannten Ereignisse, wie Schiffbruch oder Zusammenstoß, ursächlich für den konkreten Schaden — Tod oder Körperverletzung des Reisenden, Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck — waren. Die Beweislast dafür, daß dieses Ereignis nicht auf eigenem Verschulden des Beförderers oder einem Verschulden der Schiffsbesatzung beruht, obliegt dem Beförderer. Satz 2 geht von der — selbstverständlichen — Annahme aus, daß der Obhut des Beförderers übergebenes Gepäck und auch Kraftfahrzeuge — anders als das in Satz 1 genannte Kabinengepäck — während der Reise nicht der Kontrolle des Reisenden unterliegen. Daher erscheint es gerechtfertigt, bei Verlust oder Beschädigung derartigen Gepäcks ungeachtet der Art des schadenstiftenden Ereignisses die Beweislast für mangelndes Verschulden dem Beförderer aufzuerlegen.

Satz 3 dagegen berücksichtigt, daß sich der Reisende auf einem Seeschiff weitgehend ungehindert frei bewegen kann und durchaus auf Grund eigener Unachtsamkeiten zu Schaden kommen kann. Soweit also eine der in Satz 1 genannten Schadensursachen — einschließlich eines Fehlers am Schiff — nicht in Betracht kommt und es sich auch nicht um dem Beförderer übergebenes Gepäck handelt, hat

der Reisende entsprechend der allgemeinen Regelung des Absatzes 2 ein Verschulden des Beförderers an der Entstehung des Schadens nachzuweisen.

Die Regelung über die Verschuldensvermutung des Absatzes 3 führt insgesamt zu einer Beweislastverteilung, wie sie bei Ansprüchen aus Beförderungsvertrag dem geltenden Recht entspricht. Sie hat demgegenüber aber namentlich in den in der Seeschifffahrt bedeutsamen Fällen des Satzes 1 den Vorteil größerer Rechtsklarheit, da sie bestimmte Ereignisse eindeutig dem Gefahrenbereich einer Vertragspartei zuordnet. Die Rechtsprechung bedient sich bislang insoweit des prima-facie-Beweises: Der Unternehmer muß den Entlastungsbeweis führen, wenn die Sachlage nach der Lebenserfahrung auf eine Verletzung der vertraglichen Sorgfaltspflichten schließen läßt.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung enthält ergänzende Regelungen zu Artikel 2 Abs. 1 der Anlage.

Die Bestimmungen des Absatzes 1 Satz 1 und des Absatzes 2 entsprechen dem § 278 BGB, wonach der Schuldner für Erfüllungsgehilfen und deren Gehilfen einzustehen hat. Anders als nach geltendem Recht gewährt Absatz 1 Satz 2 dem Reisenden einen eigenen unmittelbaren Anspruch gegen den als Erfüllungsgehilfen des Beförderers tätig werdenden ausführenden Beförderer. Im übrigen stellt die Bestimmung klar, daß für den ausführenden Beförderer in bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung dieselben Regelungen wie für den vertraglichen Beförderer gelten.

Die Absätze 3, 4 und 5 enthalten Folgeregelungen, die im Hinblick auf die zusätzliche Haftung des ausführenden Beförderers erforderlich werden.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung enthält abweichend von der allgemeinen Haftungsregelung des Artikels 2 eine Sonderregelung für Wertgegenstände, die — soweit sie nicht dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung übergeben worden sind — im Hinblick auf die erhöhte Diebstahlgefahr von jeglicher Haftung ausgenommen sind.

Zu Artikel 5

Artikel 5 setzt den Betrag fest, bis zu dem der Beförderer jedem Passagier für die während einer Beförderung entstandenen Personenschäden haftet. Dieser Haftungshöchstbetrag bezieht sich auf die Gesamtheit der dem Reisenden während der Reise entstandenen Schäden, also nicht nur auf ein einzelnes Schadensereignis.

Der in Artikel 5 festgesetzte Haftungsbetrag ist gegenüber dem im Athener Übereinkommen festgelegten Betrag wesentlich angehoben. Der in Artikel 7 Abs. 1 des Athener Übereinkommens in Verbindung mit Artikel II Nr. 1 des Protokolls von 1976 für Personenschäden vorgesehene Haftungshöchstbetrag von 46 666 Sonderziehungsrechten — das sind nach dem gegenwärtigen Stand etwa 150 000 Deutsche Mark — ist im Vergleich zu den Haftungsbeträgen bei der Eisenbahn-, Straßen- und Luftbeförderung außerordentlich niedrig. Die Gefährdungshaftung für Personenschäden bei der Eisenbahnbeförderung sowie bei der entgeltlichen, geschäftsmäßigen Beförderung durch Kraftfahrzeuge ist nach § 9 HaftpflG, § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 StVG auf einen Kapitalbetrag von 500 000 Deutsche Mark oder eine Jahresrente von 30 000 Deutsche Mark je geschädigte Person begrenzt. Die Haftung für Personenschäden bei der Luftbeförderung ist nach § 46 Abs. 1 LuftVG auf 320 000 Deutsche Mark begrenzt. Es erscheint im Rahmen der Haftungsregelung für Schäden bei der Beförderung von Personen auf See angemessen und geboten, die Haftungsbegrenzung für Personenschäden an die für die anderen Beförderungsmittel geltenden Regelungen anzugleichen. Artikel 5 der Anlage sieht daher für Personenschäden bei der Beförderung auf See denselben Haftungshöchstbetrag vor, der im nationalen Recht für Personenschäden bei der Luftbeförderung gilt. Dem besonderen Risiko, das sich bei Schiffsreisen unter Umständen aus der größeren Beförderungskapazität auch kleinerer Schiffe ergibt, ist dadurch Rechnung getragen, daß auf Grund der besonderen Bestimmungen über die seerechtliche Haftungsbegrenzung die Haftung des Reeders für alle im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Schäden einer globalen Beschränkung unterliegt. Nach § 486 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs in Verbindung mit Artikel 7 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 haftet der Schiffseigentümer für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden bis zu einem Betrag von 46 666 Sonderziehungsrechten (= derzeit etwa 150 000 DM) multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 25 Mio. Sonderziehungsrechten (= derzeit etwa 80 Mio. DM). Das Haftungsrisiko des Schiffseigentümers ist hiernach auch bei Katastrophenschäden überschaubar und begrenzt.

Nach geltendem Recht haftet der Beförderer für Personen- und Sachschäden zwar grundsätzlich unbeschränkt. In der Praxis der Seebeförderung dürften Fälle unbeschränkter Haftung jedoch selten vorkommen, da die Beförderer in aller Regel ihre Haftung in den Beförderungsbedingungen zulässigerweise — soweit der Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht — summenmäßig begrenzen. In den Beförderungs- oder Passagebedingungen der verschiedenen deutschen Seebeförderer sind Haftungssummen in bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden in unterschiedlicher Höhe, höchstens jedoch bis 100 000 Deutsche Mark je Reisenden festgesetzt.

Zu Artikel 6

Die in dieser Vorschrift festgelegten Haftungsbeträge für Sachschäden beziehen sich wie diejenigen für Personenschäden jeweils auf die Gesamtheit der einem Reisenden während einer Beförderung entstandenen Schäden. Auch diese Beträge sind gegenüber den in Artikel 8 des Athener Übereinkommens festgesetzten Haftungsbeträgen wesentlich angehoben.

Die Haftungshöchstsumme nach Absatz 2 für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen schließt die Haftung für in oder auf dem Fahrzeug verbleibendes Gepäck ein. Diese Regelung erscheint angesichts der Übung auf Fahrstrecken aus praktischen Erwägungen angezeigt.

Die in Artikel 6 festgesetzten Haftungsbeträge für Sachschäden sind — ebenso wie der in Artikel 5 festgesetzte Haftungsbetrag für Personenschäden — zugunsten des Reisenden zwingend festgelegt; die Vereinbarung niedrigerer Haftungsbeträge ist nach Artikel 14 der Anlage nichtig. Die einzige Ausnahme von dem Verbot, die Regelungen der Anlage zuungunsten des Reisenden abzubedingen, enthält Artikel 6 Abs. 4 der Anlage. Diese Vorschrift, die die Vereinbarung eines vom Reisenden zu übernehmenden Selbstbetrags für Sachschäden zuläßt, soll die Abwicklung von Bagatellschäden erleichtern.

Zu Artikel 7

Absatz 1 geht von dem Grundsatz aus, daß es sich bei den in Artikel 5 und 6 festgesetzten Haftungsbeträgen um zugunsten des Reisenden zwingend festgesetzte Mindestbeträge handelt, bis zu deren Höhe der Beförderer im Schadensfall haftet. Dies schließt — worauf die Bestimmung klarstellend hinweist — die schriftliche Vereinbarung höherer Haftungsbeträge nicht aus.

Nach Absatz 2 sind Verfahrenskosten nicht in den Haftungshöchstbetrag einzubeziehen. Diese Regelung entspricht den Grundsätzen des geltenden Rechts (Urteil des Bundesgerichtshofes vom 29. September 1969 — III ZR 149/68 — in Versicherungsrecht 1969, S. 1043). Soweit Absatz 2 darüber hinaus bestimmt, daß auch die Zinsen nicht in den Haftungshöchstbetrag einzubeziehen sind, soll die Regelung vermeiden, daß der Beförderer in Fällen, in denen der Personen- oder Sachschaden bereits ohne Hinzurechnung von Zinsen den in der Anlage bestimmten Haftungshöchstbetrag übersteigt, einen Zinsgewinn erzielt, wenn die Leistung des Schadensersatzes sich hinauszögert. Die Regelung des Absatzes 2 gewährleistet, daß der Reisende bei verzögerter Zahlung den vollen Haftungshöchstbetrag zuzüglich der bis zu diesem Zeitpunkt angefallenen Zinsen erhält.

Zu Artikel 8

Die Vorschrift enthält die sog. „Himalaja-Klausel“, die für die Haftung der Leute des Beförderers und

des ausführenden Beförderers die Haftungsgrenzen der Anlage ebenfalls für anwendbar erklärt. Eine entsprechende Bestimmung für die Haftung bei dem Seetransport von Gütern enthält § 607 a Abs. 2 HGB in der Fassung des Artikels 1 Nummer 4 des vorliegenden Entwurfs. Die Klausel hat historischen Ursprung und geht zurück auf das Bestreben von Gläubigern, wegen des über die beschränkte Haftung des Reeders hinausgehenden Schadens die Personen der Schiffsbesatzung in Anspruch zu nehmen, denen gegenüber der Reeder kraft arbeitsrechtlicher Grundsätze zur Freistellung von Ersatzansprüchen verpflichtet ist. Während die Vorschrift somit ursprünglich dem Schutz des Reeders vor einer Umgehung der Haftungsbeschränkung diente, hat sie sich inzwischen zu einer sozialen Schutzklausel zugunsten der Schiffsbesatzung entwickelt. Sie bewirkt im Zusammenhang mit anderen Regelungen der Anlage (vgl. im einzelnen die Ausführungen zu Artikel 9), daß eine in den Grenzen der Haftungsbeschränkung erfolgte Befriedigung des Gläubigers durch den Beförderer oder den ausführenden Beförderer auch die Schiffsbesatzung von jeder weiteren Haftung freistellt.

Zu Artikel 9

Die Bestimmung enthält Regeln über die Konkurrenz mehrerer Schadensersatzansprüche aus einem Schadensereignis.

Absatz 1 stellt klar, daß die genannten Haftungsbeträge nur einmal für sämtliche Ansprüche zur Verfügung stehen, wenn aus dem Unfall eines Reisenden oder aus der Beschädigung seines Gepäcks mehrere Ansprüche oder Ansprüche mehrerer Berechtigter (z. B. unterhaltsberechtigter Angehöriger) entstehen.

Absatz 2 stellt für den in Artikel 3 Abs. 4 angesprochenen Fall der gesamtschuldnerischen Haftung von Beförderer und ausführendem Beförderer sicher, daß die Haftungssumme nur einmal an den Gläubiger zu zahlen ist. Die Regelung entspricht inhaltlich dem § 421 BGB.

Absatz 3 bezieht in diese Regelung die Leute des Beförderers und des ausführenden Beförderers ein. Deren Haftung richtet sich grundsätzlich nicht nach den Bestimmungen der Anlage. Mangels vertraglicher Beziehungen zum Reisenden kommt eine Inanspruchnahme im Schadensfall insoweit aus unerlaubter Handlung in Betracht. Absatz 3 stellt klar, daß, soweit die Personen der Schiffsbesatzung sich unter den Voraussetzungen des Artikels 8 auf die Haftungsbeschränkung berufen können, die in den Bestimmungen der Anlage festgesetzten Haftungshöchstbeträge für die Gesamtheit aller Ansprüche gelten, die gegen den vertraglichen und den ausführenden Beförderer sowie gegen deren Bedienstete oder Beauftragte geltend gemacht werden können. Der Gläubiger kann hiernach zwar jeden der Schuldner auf Leistung von Schadensersatz bis zur Höhe der Haftungshöchstbeträge in Anspruch nehmen; jedoch ist der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von den in Absatz 3 genannten Personen

zu leisten ist, auf die in den Bestimmungen der Anlage festgesetzten Haftungshöchstbeträge begrenzt.

Zu Artikel 10

Nach Absatz 1 verliert der Beförderer das Recht, sich auf die Beschränkung der Haftung zu berufen, wenn er oder eine Person, für deren Handeln er einzustehen hat, den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat. Diese Bestimmung entspricht vergleichbaren Regelungen des deutschen Rechts (vgl. § 48 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, § 651 h Abs. 1 Nr. 1, § 702 Abs. 1 Satz 2 BGB). Sie weicht zugunsten des Reisenden von der entsprechenden Regelung des Athener Übereinkommens ab, nach der nur Vorsatz oder bewußte grobe Fahrlässigkeit zum Verlust der Haftungsbeschränkung führt.

Absatz 2 bestimmt, daß ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers das Recht, die Haftung zu beschränken, verliert, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Diese Bestimmung entspricht der vergleichbaren Regelung des § 48 Abs. 1 Satz 1 LuftVG.

Zu Artikel 11

Die Bestimmung stellt klar, daß Schadensersatzansprüche wegen Tötung oder Verletzung von Reisenden oder wegen Verlustes oder Beschädigung von Gepäck gegen den Beförderer nur unter den in den Bestimmungen der Anlage vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden können, unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage solche Ansprüche beruhen. Die Regelungen der Anlage gelten hiernach insbesondere auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Ist der vertragliche Beförderer zugleich Reiseveranstalter im Sinne der §§ 651 a ff. BGB, so können nach Artikel 11 der Anlage Schadensersatzansprüche wegen Tötung oder Verletzung von Reisenden oder wegen Verlustes oder Beschädigung von Gepäck gegen ihn nur auf der Grundlage der Bestimmungen der Anlage erhoben werden; dies gilt jedoch nicht, sofern der Schaden auf ein schuldhaftes Verhalten des Reiseveranstalters in seiner Eigenschaft als Reiseveranstalter, z. B. auf ein Verschulden bei der Organisation der Reise, zurückzuführen ist.

Artikel 11 der Anlage gehört zu den in § 651 h Abs. 2 BGB genannten gesetzlichen Vorschriften, nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz gegen einen Leistungsträger nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen, nämlich nur auf der Grundlage der Bestimmungen der Anlage geltend gemacht werden kann. Gemäß § 651 h Abs. 2 BGB kann auch der Reiseveranstalter sich gegenüber dem Reisenden auf eine solche gesetzliche Regelung berufen. Dies gilt auch dann, wenn der Reise-

veranstalter die Reiseleistung, für die derartige Vorschriften gelten, selbst erbringt.

Zu Artikel 12

Nach Absatz 1 ist der Reisende verpflichtet, dem Beförderer innerhalb bestimmter — kurz bemessener — Fristen von dem Verlust oder der Beschädigung des Reisegepäcks schriftlich Anzeige zu erstatten. Eine entsprechende Anzeigepflicht für Körperschäden enthalten die Bestimmungen der Anlage nicht; insoweit wird davon ausgegangen, daß der Reisende in diesen Fällen schon im eigenen Interesse den Schaden unverzüglich melden wird.

Unterläßt der Reisende die vorgeschriebene rechtzeitige Anzeige des Gepäckschadens, trifft ihn indes kein Rechtsverlust. Es wird dann nach Absatz 2 lediglich vermutet, daß er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat.

Absatz 3 bedarf keiner Erläuterung.

Zu Artikel 13

Die Bestimmung regelt die Verjährungsfristen. Die Frist beträgt für Personen- und Sachschäden einheitlich zwei Jahre (Absatz 1). Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tage der Ausschiffung oder — wenn diese nicht mehr erfolgt ist — mit dem Zeitpunkt, in dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen (Absatz 2). Nach der Entstehung des Schadens kann die Frist schriftlich durch Vereinbarung der Parteien oder durch einseitige Erklärung des Beförderers verlängert werden (Absatz 3). Hemmung und Unterbrechung der Verjährung richten sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Verjährung.

Zu Artikel 14

Diese Bestimmung enthält eine der wichtigsten Regelungen der Anlage. Sie erklärt Vereinbarungen für nichtig, die vor Eintritt des Schadensereignisses zwischen dem Reisenden und dem Beförderer getroffen werden und die darauf gerichtet sind, die dem Reisenden nach den Bestimmungen der Anlage zustehenden Rechte zu mindern. Hiernach sind nichtig vorherige Vereinbarungen über einen generellen Ausschluß der Haftung nach Artikel 2 Abs. 1 der Anlage, über die Festsetzung niedrigerer als der in Artikel 5 und 6 der Anlage bestimmten Haftungsbeträge sowie über die in Artikel 2 Abs. 3 der Anlage geregelte Verteilung der Beweislast. Die Nichtigkeit einer solchen Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge.

Artikel 14 führt zur Nichtigkeit zahlreicher international gebräuchlicher Beförderungsbedingungen, die die Rechtstellung des Reisenden bisher oft erheblich beeinträchtigen.

Zu Artikel 15

Artikel 15 grenzt den Anwendungsbereich der Bestimmungen der Anlage von der Anwendung internationaler Übereinkommen und innerstaatlicher Vorschriften über die Haftung für nukleare Schäden ab. Die Bestimmungen des Atomhaftungsrechts gehen von dem Grundsatz der Kanalisierung der Haftung auf den Inhaber einer Kernanlage aus. Dieser Grundsatz besagt, daß für nukleare Schäden, die im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Kernanlage oder während der Beförderung von Kernmaterialien von oder zu einer solchen Anlage verursacht werden, ausschließlich der Inhaber der Kernanlage haftet (Artikel 6 Buchstabe a des Pariser Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976, BGBl. II S. 310, 311; § 25 Abs. 1 des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 1976, BGBl. I, S. 3053, 3054). Die Haftung jeder anderen Person für einen solchen Schaden aufgrund allgemeiner haftungsrechtlicher Bestimmungen ist ausgeschlossen (Artikel 6 Buchstabe b des Pariser Atomhaftungsübereinkommens). Diesen Bestimmungen würde es widersprechen, wenn der Beförderer nach den Bestimmungen der Anlage für einen nuklearen Schaden haften würde, den ein Passagier während der Beförderung — etwa bei einem Zusammenstoß zwischen dem Schiff, auf dem sich der Passagier befindet, und einem Schiff, das Kernmaterialien befördert — erleidet. Artikel 15 bestimmt deshalb, daß eine Haftung nach den Bestimmungen der Anlage nicht besteht, wenn der Inhaber einer Kernanlage nach den in Artikel 15 Buchstabe a genannten Atomhaftungsübereinkommen oder auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften, die dem Geschädigten ebenso günstig sind wie die genannten Übereinkommen, für den nuklearen Schaden haftet. Es genügt also nicht, daß der Inhaber einer Kernanlage nach allgemeinen haftungsrechtlichen Bestimmungen für den nuklearen Schaden haftet. Die Haftung des Inhabers muß vielmehr dem in Artikel 15 festgelegten Mindeststandard entsprechen.

Zu Artikel 16

Die Vorschrift erstreckt den Anwendungsbereich der Bestimmungen der Anlage auch auf gewerbliche Beförderungen, die vom Staat oder seinen Behörden vorgenommen werden. Für solche Beförderungen gelten somit dieselben Regelungen wie für die Passagierbeförderung auf See durch Privatpersonen.

Zu §§ 666 bis 671 HGB

Die in den §§ 666 bis 671 HGB enthaltenen Vorschriften über den Seereisevertrag sind — worauf schon die bisherige Überschrift des Fünften Abschnitts „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden“ hindeutet — veraltet und werden den heutigen Verhältnissen im modernen Seereiseverkehr

nicht mehr gerecht. Sie stammen aus einer Zeit, in der das Seeschiff noch seine traditionelle Funktion als wichtigstes Verkehrsmittel vor allem im interkontinentalen Bereich und hier insbesondere bei der Beförderung von Auswanderern zu erfüllen hatte. Den Gegebenheiten der Zeit ihrer Entstehung entsprechend sind die geltenden Vorschriften über den Seereisevertrag geprägt durch die überkommene Vorstellung von der Schicksalsgemeinschaft zwischen Schiff und Passagier, die sich in einer Reihe von einschneidenden Regelungen zu Lasten des Passagiers widerspiegelt. So erscheinen heute als nicht mehr zeitgemäß und unbefriedigend die Bestimmungen über die Zahlung des vollen Fahrpreises — ohne Anrechnung ersparter Aufwendungen — bei nicht rechtzeitigem Antritt der Reise (§ 666 HGB), die Bestimmungen über den Rücktritt vom Beförderungsvertrag und über die Auflösung des Vertrages (§§ 667 bis 670 HGB) sowie die Regelung, daß der Reisende zur Zahlung des vollen Fahrpreises verpflichtet bleibt, wenn er eine während der Reise vorzunehmende Reparatur des Schiffes nicht abwartet (§ 671 HGB).

Gemäß Artikel 1 Nr. 9 des Entwurfs sollen die §§ 666 bis 671 HGB aufgehoben werden, da sie teils überholt und im übrigen entbehrlich sind. Ein erheblicher Teil der Passagierbeförderungen auf See findet heute in der Form von Kreuz- und Vergnügungsfahrten statt. Wesentlich für diese Art der Seebeförderungen ist, daß der Beförderer dem Reisenden vertragsgemäß nicht nur die bloße Beförderung, sondern darüber hinaus auch Unterbringung und Beköstigung schuldet und daß diese Leistungen im Fahrpreis mitvergütet werden. Kreuz- und Vergnügungsfahrten sind somit als spezielle Form der Pauschalreisen im Sinne des Reisevertragsrechts anzusehen. Es besteht kein Anlaß, hierfür seerechtliche Sonderregelungen vorzusehen, da die gesetzlichen Bestimmungen über den Reisevertrag (§§ 651 a bis 651 k BGB) im allgemeinen auch bei Kreuz- und Vergnügungsfahrten zur Regelung der Tatbestände, die bisher in den §§ 666 bis 671 HGB normiert sind, ausreichen. Im übrigen kann auf die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs zurückgegriffen werden, die insoweit sachgerechte Lösungen bieten, die die schutzwürdigen Interessen des Reisenden besser als das geltende Seereiserecht berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise hinsichtlich des Falles, daß der Reisende aus Gründen, die von ihm nicht zu vertreten sind, verhindert ist, an der Reise teilzunehmen, auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 30. November 1972 (Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, Band 60 S. 14) hinzuweisen.

Der verbleibende Teil der Passagierbeförderungen auf See, die nicht Pauschalreisen im Sinne des Reisevertragsrechts sind, erstreckt sich im innerstaatlichen Bereich der Bundesrepublik Deutschland auf den Schiffsreiseverkehr in der Küstenregion, namentlich zu den Nordseeinseln, und im internationalen Bereich auf den Fährverkehr, vorwiegend nach Skandinavien und Großbritannien. Davon wiederum entfällt ein Teil des Reiseverkehrs auf den Eisenbahn-Fährverkehr, für den die Vorschriften

der §§ 666 bis 671 HGB nicht gelten; auf Personenbeförderungen im Eisenbahn-Fährverkehr finden insoweit vielmehr die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung sowie bei internationalen Beförderungen die Einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) — Anhang A zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (BGBl. 1985 II S. 130) Anwendung.

Dem Linienverkehr in der Küstenregion sowie dem Fährverkehr ist gemeinsam, daß die Schiffsverbindungen nach Fahrplan verkehren. Typisches Charakteristikum des Linienverkehrs ist die Austauschbarkeit von Leistung und Gegenleistung. Weder kommt es dem Reisenden — abgesehen von der Seetüchtigkeit des Schiffes — besonders darauf an, mit einem bestimmten Schiff befördert zu werden, noch steht für den Beförderer bei der Beförderung eine bestimmte Person als Vertragspartner im Vordergrund. Eine Schicksalsgemeinschaft von Schiff und Passagier, wie sie in früheren Zeiten der Seebeförderung angenommen wurde, besteht beim modernen fahrplanmäßigen Linienverkehr nicht. Die geltenden Vorschriften über den Seereisevertrag sind auf diese Form der Seebeförderung nicht zugeschnitten. Auch hier reichen die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts, insbesondere die Bestimmungen des allgemeinen Schuldrechts und die Bestimmungen über den Werkvertrag, zur Regelung der Rechtsbeziehungen zwischen dem Beförderer und dem Reisenden aus. Soweit dem Beförderungsvertrag Passagebedingungen zugrunde gelegt werden, finden die Bestimmungen des Gesetzes über Allgemeine Geschäftsbedingungen Anwendung. Im übrigen soll im Rahmen der vorgesehenen Überarbeitung des Schuldrechts geprüft werden, ob es sich empfiehlt, allgemeine Bestimmungen über den Personenbeförderungsvertrag, die nicht nur für die Beförderung auf See, sondern für jede Art der Beförderung von Personen gelten, in das Bürgerliche Gesetzbuch aufzunehmen.

Zu §§ 672 bis 675 HGB

Die in Artikel 1 Nr. 10 des Entwurfs vorgesehene Neufassung der §§ 672, 674 und 675 HGB paßt den veralteten Text dieser Bestimmungen ohne sachliche Änderungen dem heutigen Sprachgebrauch an.

Die Neufassung des § 673 HGB faßt die bisherigen Absätze 1 und 3 zusammen, die die Kosten des Ein- und Ausladens des Gepäcks, die Entgeltzahlung im Falle des Verlustes von Gepäck sowie die Haftung des Reisenden für Schäden, die durch sein Gepäck verursacht werden, regeln. Der bisherige § 673 Abs. 2 HGB, der die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck regelt, entfällt. Die Haftung des Beförderers für derartige Schäden richtet sich künftig nach den gemäß § 664 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs anzuwendenden „Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“, die gemäß Artikel 1 Nr. 8 des vorliegenden Entwurfs dem Handelsgesetzbuch als Anlage beigelegt werden.

Zu §§ 676 bis 678 HGB

Die bisherigen §§ 676 bis 678 HGB sind weitgehend überholt, im übrigen auch entbehrlich.

§ 676 HGB betrifft den Fall, daß ein Schiff zur Beförderung von Reisenden einem Dritten verfrachtet, also von einem Dritten gechartert wird. § 678 HGB bestimmt, daß für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Dritten die Vorschriften des Vierten Abschnitts „Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern“ gelten, soweit die Natur der Sache ihre Anwendung zuläßt. Die Vorschrift regelt also das Innenverhältnis zwischen den Parteien des Chartervertrages. Eine derartige Regelung ist entbehrlich; sie hat im Rahmen der Bestimmungen über den Seebeförderungsvertrag keinen Platz.

§ 677 HGB bestimmt, daß, soweit in den nachfolgenden Abschnitten des Vierten Buches die Fracht erwähnt wird, darunter auch die „Überfahrtsgelder“ zu verstehen sind, sofern nicht das Gegenteil bestimmt ist. Diese Vorschrift enthält eine versteckte Verweisung auf das Rechtsinstitut der Großen Haverei (§§ 700 ff. HGB). Demgegenüber entspricht es heutiger Auffassung, daß für alles, was unter einem Passagevertrag befördert wird, die Anwendung der Vorschriften der Großen Haverei ausgeschlossen sein soll. Dementsprechend wird in der Praxis die Anwendung der Vorschriften der Großen Haverei in den Passagebedingungen regelmäßig ausgeschlossen. § 677 HGB kann daher entfallen.

§ 678 HGB ist gegenstandslos, da das Auswanderungswesen jetzt ausschließlich durch Bundesrecht, insbesondere durch das Gesetz zum Schutze der Auswanderer vom 26. März 1975 (BGBl. I S. 774) und die Verordnung über die Einrichtung von Auswandererschiffen vom 21. Dezember 1956 (BGBl. II S. 2145), geregelt ist. Diese Vorschriften, die öffentlich-rechtliche Regelungen zum Schutze der Auswanderer enthalten, bleiben nach allgemeinen Grundsätzen neben den privatrechtlichen Bestimmungen der §§ 664 ff. HGB anwendbar, ohne daß dies besonders bestimmt werden müßte. § 678 HGB kann daher aufgehoben werden.

Zu Nummer 12 — § 737 Abs. 2 HGB

Die vorgeschlagene Änderung entspricht der zu § 485 Satz 1 HGB vorgeschlagenen Ersetzung des Wortes „Seelotsen“ durch das Wort „Lotsen“. Auf die Begründung zu § 485 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs wird verwiesen.

Zu Artikel 2 — Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes

Vorbemerkungen

Artikel 2 des Entwurfs sieht vor, daß hinsichtlich der Beförderung von Personen und ihrem Gepäck sowie hinsichtlich der Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden die seerechtlichen Regelungen auch auf die Binnenschiffahrt erstreckt werden.

Das geltende Recht der Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt ist ebenso wie das entsprechende Seereiserecht reformbedürftig. Das in seinen wesentlichen Teilen unverändert geltende Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz) von 1895 enthält keine zusammenfassende Regelung des Rechts der Personenbeförderung. Es befaßt sich weitgehend nur mit der Regelung des Rechts der Güterbeförderung auf Binnengewässern und enthält lediglich in § 7 Abs. 2, § 8 Abs. 4, §§ 77, 85, 104 und 131 Abs. 3 und 4 vereinzelte Bestimmungen über die Personenbeförderung. Im übrigen gelten für das Verhältnis des Reisenden zum Beförderer die allgemeinen Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs, die jedoch von den Vertragsparteien durch Vereinbarung abbedungen werden können. Eine zwingende Haftungsregelung, welche die Voraussetzungen und die Höhe der Haftung des Beförderers für Personen- und Sachschäden von Reisenden festlegt, gibt es für den Beförderungsvertrag in der Binnenschifffahrt im geltenden Recht nicht.

Das Vertragsverhältnis zwischen Reisenden und Beförderern wird — wie im Seerecht — in der Praxis weitgehend durch Passagebedingungen bestimmt, in denen die auf dispositivem Recht beruhende Haftung des Beförderers oft erheblich eingeschränkt wird. Eine gesetzliche Regelung der Haftung des Beförderers für Schäden bei der Beförderung von Personen auf Binnengewässern erscheint daher geboten. Es wäre jedoch nicht zweckmäßig, die Reform des deutschen Binnenschifffahrtsrechts insoweit nach den Grundsätzen des im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf (ECE) ausgearbeiteten Übereinkommens über den Beförderungsvertrag für Reisende und Gepäck in der internationalen Binnenschifffahrt (CVN) von 1976 auszurichten, das zwingende Bestimmungen über die Haftung des Beförderers für Personen- und Sachschäden von Reisenden enthält. Vielmehr sollte hierbei die parallele Entwicklung im Bereich des Rechts der Personenbeförderung auf See berücksichtigt werden. Die Regelungen des Übereinkommens CVN weichen nicht unerheblich von den Vorschriften des für die Seebeförderung geltenden Athener Übereinkommens ab. Die Übernahme des Übereinkommens CVN in das Binnenschifffahrtsrecht würde somit dazu führen, daß für die Beförderung von Personen auf See und auf Binnengewässern im deutschen Recht verschiedene beträchtlich voneinander abweichende Regelungen gelten würden. Dies erscheint im Hinblick auf die praktischen Auswirkungen, die eine solche unterschiedliche Regelung im Bereich der Küstenschifffahrt hätte, nicht wünschenswert.

Im Küstenbereich sind die Übergänge von der Binnen- zur Seeschifffahrt in der Praxis fließend. Es werden vielfach die gleichen seegängigen Schiffe sowohl in Binnengewässern als auch auf hoher See eingesetzt. Mangels einer eindeutigen gesetzlichen Abgrenzung der See- und der Binnengewässer wirft diese Praxis häufig rechtliche Abgrenzungsschwierigkeiten bei der Frage auf, wann eine Beförderung dem Seerecht und wann sie dem Binnen-

schifffahrtsrecht unterliegt. Abgesehen hiervon erscheint es auch sachlich nicht gerechtfertigt, Seebeförderungen einerseits und Beförderungen auf Binnengewässern andererseits Regelungen zu unterstellen, die erheblich voneinander abweichen. Der rechtliche Schutz eines Reisenden sollte auf einer Binnengewässerstrecke — etwa von Hamburg nach Cuxhaven — nicht wesentlich anders ausgestaltet sein als auf einer Seestrecke — etwa von Cuxhaven nach Helgoland. Einer grundsätzlich einheitlichen Regelung des für die Beförderung auf See und auf Binnengewässern geltenden Rechts auf der Grundlage des Athener Übereinkommens ist deshalb der Vorzug zu geben.

Zu Nummer 1 — Kurzbezeichnung des Gesetzes und Abkürzung

Die Vorschrift sieht eine Ergänzung der Überschrift des Gesetzes vor. Durch die Festlegung einer Kurzbezeichnung (Binnenschifffahrtsgesetz) und einer Abkürzung (BinSchG) wird die Zitierweise erleichtert.

Zu Nummer 2 — § 4a BinSchG

Nach § 4 BinSchG in der geltenden Fassung haftet der Schiffseigner in den dort genannten Fällen nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht; sein sonstiges Vermögen ist dem Zugriff der Gläubiger entzogen. Dieses Prinzip der beschränkt dinglichen Haftung, das gemäß § 4 BinSchG auch in bezug auf Schadensersatzansprüche aus der Beförderung von Fahrgästen gilt, hat zur Folge, daß die Haftung des Eigners eines älteren Schiffes, das einen geringen Wert hat, auf eine niedrigere Summe beschränkt ist als die Haftung des Eigners eines modernen, gut ausgerüsteten Schiffes. Bei einem Großschaden, der zu einem Totalverlust des Schiffes führt, kann die Haftung des Eigners nach dem Prinzip der beschränkt dinglichen Haftung ganz entfallen. Der haftungsrechtliche Schutz der Passagiere in der Binnenschifffahrt ist daher nach geltendem Recht — besonders in Katastrophenfällen — nur unzureichend gewährleistet.

Im deutschen Seerecht, das insoweit Vorbild für die binnenschifffahrtsrechtliche Regelung gewesen ist, wurde das Prinzip der beschränkt dinglichen Haftung aufgrund des Seerechtsänderungsgesetzes von 1972 entsprechend dem Brüsseler Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen durch das Prinzip der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung ersetzt. Bevor eine entsprechende generelle Änderung auch des in der Binnenschifffahrt geltenden Haftungssystems in Angriff genommen werden kann, bedarf es insbesondere im Hinblick auf die internationale Entwicklung im Bereich des Binnenschifffahrtsrechts noch weiterer Vorarbeiten.

Vordringlich erscheint zur Zeit jedoch die bessere Absicherung der Reisenden auf Binnenschiffen für den Katastrophenfall. Für diesen Zweck reicht es aus, die Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden von dem System der beschränkt dingli-

chen Haftung des geltenden Rechts auszunehmen. Der Entwurf sieht deshalb durch Einfügung eines neuen § 4a BinSchG vor, in der Binnenschifffahrt für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung einzuführen. Hinsichtlich weiterer Ansprüche aus der Passagierbeförderung, wie der Ansprüche wegen Gepäckschäden, aber auch hinsichtlich aller sonstigen Ansprüche, die unter § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG fallen, bleibt das geltende System der beschränkt-dinglichen Haftung unangetastet.

Der neue § 4a Abs. 1 BinSchG entspricht inhaltlich dem Artikel 7 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, der für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden einen nach der Beförderungskapazität des Schiffes zu errechnenden Haftungshöchstbetrag festlegt. Die Haftung des Eigners eines Binnenschiffes wegen Personenschäden von Passagieren wird gemäß § 4a Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs im wesentlichen der seerechtlichen Regelung angeglichen. Der Eigner eines Binnenschiffs haftet hiernach für derartige Ansprüche persönlich; jedoch ist seine Haftung grundsätzlich auf bestimmte, nach der Beförderungskapazität des Schiffes bemessene Haftungshöchstbeträge beschränkt. Der mit der Zahl der zur Beförderung zugelassenen Passagiere zu multiplizierende Betrag von 150 000 DM entspricht annähernd dem in Artikel 7 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmten Betrag von 46 666 Sonderziehungsrechten nach dem Stande vom März 1985. Reicht die festgesetzte Haftungshöchstsumme zur Befriedigung aller Ansprüche, die aus demselben Ereignis wegen Personenschäden von Reisenden entstanden sind, nicht aus, so sind die Gläubiger nach § 4a Abs. 1 Satz 3 BinSchG anteilig zu befriedigen. Diese Regelung entspricht dem § 12 Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz und dem § 37 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz.

Die absolute Haftungsobergrenze von 30 Millionen DM, bis zu der der Schiffseigner nach § 4a Abs. 1 Satz 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs für die Gesamtheit aller Einzelschäden je Schadensereignis haftet, ist niedriger angesetzt als im Seerecht. Diese Abweichung zugunsten der Eigner von Binnenschiffen erscheint geboten, weil die Übernahme der seerechtlichen Haftungshöchstsumme von 25 Millionen Sonderziehungsrechten — das sind etwa 80 Millionen Deutsche Mark — die Binnenschifffahrt wegen der im Verhältnis zum Schiffswert ungleich größeren Beförderungskapazität der Binnenschiffe wirtschaftlich ungleich schwerer belasten würde als die Seeschifffahrt.

§ 4a Abs. 1 Satz 4 BinSchG regelt die Voraussetzungen, unter denen eine Beschränkung der Haftung auf die in Satz 2 festgesetzte Höchstsumme im Schadensfall nicht eintritt. Die Regelung entspricht dem Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976.

Die Formel, die das zum Wegfall der Haftungsbeschränkung führende qualifizierte Verschulden des Schiffseigners umschreibt, findet sich auch in den

Artikeln 25 und 25a des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung von Den Haag 1955 (BGBl. 1958 II S. 312). Zur Frage, unter welchen tatsächlichen Voraussetzungen anzunehmen ist, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffseigners verursacht worden ist, die leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, ist auf die zu Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag ergangenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 16. Februar 1979 (Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, Band 74 S. 162) und vom 12. Januar 1982 (Neue Juristische Wochenschrift 1982 S. 1218) hinzuweisen.

Die Ersetzung des Systems der beschränkt-dinglichen Haftung durch das System der summenmäßig beschränkten persönlichen Haftung für Ansprüche wegen Personenschäden von Passagieren ermöglicht es, nach dem Vorbild des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 auch andere Personen als den Schiffseigner, gegen die derartige Ansprüche geltend gemacht werden, in das Haftungsbeschränkungssystem einzubeziehen. Nach Artikel 1 Abs. 2 dieses Übereinkommens umfaßt der Ausdruck Schiffseigentümer auch den Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes.

Weiter sind nach Artikel 1 Abs. 4 dieses Übereinkommens auch diejenigen Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet, berechtigt, sich gegenüber den in Artikel 2 des Übereinkommens angeführten Ansprüchen auf die Beschränkung der Haftung zu berufen.

Wird in § 4a Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs das System der summenmäßig beschränkten Haftung des Schiffseigners, soweit es sich um Ansprüche wegen Personenschäden von Passagieren handelt, eingeführt, so erscheint es folgerichtig und sachgerecht, in diese Regelung auch diejenigen Personen einzubeziehen, die nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 neben dem Schiffseigentümer zur Beschränkung ihrer Haftung berechtigt sind. § 4a Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs bestimmt deshalb, daß auch der Charterer sowie die Personen der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse, sofern sie den Schaden in Ausführung von Dienstverrichtungen verursacht haben, sich auf die Haftungsbeschränkung nach § 4a Abs. 1 Satz 2 und 3 BinSchG berufen können, es sei denn, daß einer solchen Person ein die Haftungsbeschränkung ausschließendes qualifiziertes Verschulden zur Last fällt. Entsprechend der Regelung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 gilt der in § 4a Abs. 1 Satz 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs bestimmte Haftungshöchstbetrag für die Gesamtheit der Ansprüche, die aus demselben Schadensereignis gegen den Schiffseigner und die in § 4a Abs. 2 BinSchG genannten Personen entstanden sind (§ 4a Abs. 2 Satz 2 BinSchG).

Zu Nummer 3 — Fünfter Abschnitt des Binnenschiffahrtsgesetzes

Durch den neuen § 77 BinSchG wird in das deutsche Binnenschiffahrtsrecht erstmals eine in sich geschlossene, zusammenfassende Regelung des Rechts der Personenbeförderung auf Binnengewässern eingefügt. Um diesen Normbereich von den übrigen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes deutlich abzugrenzen und seine Eigenständigkeit hervorzuheben, sieht Nummer 3 die Einführung eines neuen Fünftens Abschnitts mit eigener Überschrift in das Binnenschiffahrtsgesetz vor. Dies macht als Folgeregelung eine Änderung der Bezeichnungen der nachfolgenden Abschnitte des Gesetzes erforderlich (Artikel 4 Nr. 5 des Entwurfs).

Zu Nummer 4 — § 77 BinSchG

Der durch Nummer 4 neugefaßte § 77 Abs. 1 BinSchG erstreckt durch Verweisung auf § 664 HGB die Anwendbarkeit der „Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“ (Anlage zum Handelsgesetzbuch) auch auf den Bereich der Personenbeförderung auf Binnengewässern. Die Regelung erfaßt sowohl inländische als auch, sofern der Beförderungsvertrag nach den Regeln des internationalen Privatrechts deutschem Recht unterliegt, internationale Passagierbeförderungen auf Binnengewässern. Wegen der Gründe, die für die Erstreckung der seerechtlichen Regelungen auf die Beförderung von Passagieren auf Binnengewässern maßgebend sind, wird auf die Vorbemerkungen zu Artikel 2 des Gesetzentwurfs verwiesen.

§ 77 Abs. 1 BinSchG in der bisher geltenden Fassung, der die Haftung des Schiffseigners für Verlust und Beschädigung von Reisegepäck den frachtrechtlichen Regelungen unterstellt, kann ersatzlos entfallen. Da nach der Neufassung des § 77 Abs. 1 BinSchG die Haftung des Beförderers für Personen- und Sachschäden von Reisenden entsprechend den seerechtlichen Bestimmungen umfassend geregelt wird, besteht für die Beibehaltung einer besonderen gesetzlichen Vorschrift über die Haftung des Schiffseigners kein Bedürfnis. Wenn — im Regelfall — der Schiffseigner zugleich der vertragschließende Beförderer ist, bestimmt sich seine Haftung ohnehin nach den entsprechend anwendbaren „Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See“. Sind dagegen Schiffseigner und Beförderer verschiedene Personen, so bestimmt sich die Haftung des Schiffseigners — sofern dieser nicht schon nach Artikel 3 der entsprechend anzuwendenden seerechtlichen Bestimmungen als ausführender Beförderer haftet — nach §§ 3, 8 Abs. 4 BinSchG sowie nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlungen (§§ 823, 831 BGB).

Absatz 2 des neugefaßten § 77 BinSchG entspricht — von geringen redaktionellen Änderungen abgesehen — der bisherigen Regelung.

Zu Nummer 5

Diese Änderungen ergeben sich daraus, daß gemäß Nummer 3 die Beförderung von Personen auf Binnengewässern nunmehr in einem besonderen Abschnitt geregelt ist.

Zu Nummer 6 — § 102 BinSchG

Gemäß Nummer 6 Buchstabe a werden in § 102 Nr. 4 BinSchG die Worte „Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung von Reisenden (§ 4 a Abs. 1)“ eingefügt. Dadurch soll für Ersatzansprüche wegen Personenschäden von Reisenden ein Schiffsgläubigerrecht im gleichen Range wie für Ersatzansprüche wegen Verlust oder Beschädigung der Ladung oder von Reisegepäck begründet werden. Bisher gewährt § 102 Nr. 5 BinSchG für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden ein Schiffsgläubigerrecht, soweit es sich bei derartigen Ansprüchen um „Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört“ (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 BinSchG) oder um „Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung“ (§ 3, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinSchG) handelt. Da nach § 4 a Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden künftig nicht mehr zu den Ansprüchen gehören, für die die Haftung des Schiffseigners nach § 4 Abs. 1 Nr. 2, 3 BinSchG auf Schiff und Fracht begrenzt ist, würde für diese Ansprüche ein Schiffsgläubigerrecht nach § 102 Nr. 5 BinSchG künftig nicht mehr bestehen. Eine solche Regelung erscheint nicht sachgerecht. Sie läßt sich auch nicht damit rechtfertigen, daß der Schiffseigner für solche Ansprüche künftig mit seinem gesamten Vermögen, also nicht nur mit Schiff und Fracht haftet. Auch im Seerecht haftet der Reeder für Ersatzansprüche wegen Personenschäden mit seinem gesamten Vermögen. Gleichwohl gewähren derartige Ansprüche nach § 754 Abs. 1 Nr. 3 HGB die Rechte eines Schiffsgläubigers. Gemäß Artikel 2 Nr. 6 Buchstabe a des Entwurfs soll deshalb § 102 Nr. 4 BinSchG dahin ergänzt werden, daß Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden ein Schiffsgläubigerrecht im gleichen Range wie Ansprüche wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des in § 77 bezeichneten Reisegepäckes gewähren.

Die in Nummer 6 Buchstabe b vorgeschlagenen Änderungen des § 102 Nr. 5 BinSchG sind lediglich redaktioneller Art.

Zu Artikel 3 — Änderungen der Zivilprozeßordnung

Zu Nummer 1

Nach Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens kann die Beschränkung der Haftung auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds nicht errichtet worden ist. Je-

doch räumt Artikel 10 Abs. 1 Satz 2 des Übereinkommens jedem Vertragsstaat die Befugnis ein, innerstaatlich die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung von der Errichtung eines Fonds abhängig zu machen, wenn vor seinen Gerichten Klage wegen eines der Beschränkung der Haftung unterliegenden Anspruchs erhoben wird.

Mit der Regelung des § 305a ZPO in der Fassung des Entwurfs wird von dieser Befugnis — allerdings nur in beschränktem Umfang — Gebrauch gemacht. Der Entwurf geht davon aus, daß die bloße Tatsache, daß ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung der Haftung unterliegenden Anspruchs anhängig ist, es nicht allgemein rechtfertigt, die Beschränkung der Haftung von der Errichtung eines Fonds abhängig zu machen. Streiten die Parteien etwa nur über ein mitwirkendes Verschulden des Geschädigten oder über die Höhe des Schadens, so besteht grundsätzlich kein Anlaß, die Beschränkung der Haftung davon abhängig zu machen, daß der Schuldner einen Fonds errichtet. Anders liegt es, wenn der Beklagte geltend macht, daß aus demselben Schadensereignis weitere der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche anderer Gläubiger entstanden sind und daß die Gesamtheit der Ansprüche den Höchstbetrag seiner Haftung übersteigt. Soweit der Schuldner seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche beschränken kann, braucht er die Ansprüche nur anteilig in dem Verhältnis zu befriedigen, in dem der Haftungshöchstbetrag zu dem Gesamtbetrag der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche steht. Die Festsetzung des auf einen einzelnen Anspruch entfallenden Anteils setzt hiernach die Feststellung des Gesamtbetrages aller Ansprüche voraus, die aus demselben Ereignis entstanden sind und für die der Schuldner die Haftung beschränken kann. Ein Gericht, bei dem ein Rechtsstreit wegen eines der Haftungsbeschränkung unterliegenden Anspruchs anhängig ist, muß somit gegebenenfalls den Gesamtbetrag aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche ermitteln, für die der Schuldner seine Haftung beschränken kann. Soweit diese Ansprüche nach Grund oder Höhe streitig sind, wird das Gericht, um den Gesamtbetrag der Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann, feststellen zu können, Beweis darüber erheben müssen, ob und in welcher Höhe die einzelnen Ansprüche begründet sind (Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen — BGHZ — Band 36, S. 38, 41). Die aufgrund einer solchen Beweisaufnahme ergehende Entscheidung des Gerichts hat jedoch keinerlei bindende Wirkung in einem Rechtsstreit zwischen dem Schuldner und den Gläubigern dieser Ansprüche. Über die Ansprüche anderer Gläubiger kann vielmehr mit bindender Wirkung nur in einem gerichtlichen Verfahren zwischen dem Schuldner und dem jeweiligen Gläubiger entschieden werden. Es liegt auf der Hand, daß die Entscheidungen der verschiedenen Gerichte einander widersprechen können (BGHZ 36, S. 41) und daß dies die Rechtssicherheit nicht unerheblich beeinträchtigen würde.

Um diese Schwierigkeiten zu vermeiden, bestimmt § 305a ZPO in der Fassung des Entwurfs, daß in

Fällen, in denen der Beklagte geltend macht, daß aus demselben Ereignis weitere der Haftungsbeschränkung unterliegende Ansprüche entstanden sind und daß die Gesamtheit der Ansprüche den Höchstbetrag seiner Haftung übersteigt, das Gericht das Recht des Beklagten auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt lassen kann, wenn die Erledigung des Rechtsstreits wegen Ungewißheit über Grund oder Betrag der weiteren Ansprüche nicht unwesentlich erschwert wäre. In diesem Fall gibt das Gericht, soweit der Anspruch begründet ist, der Klage statt, ohne den Anspruch anteilmäßig zu kürzen. Dem Beklagten wird jedoch in dem Urteil das Recht vorbehalten, die Beschränkung der Haftung geltend zu machen, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Diese Regelung ist dem § 305 ZPO nachgebildet, der schon bisher für ähnliche Fälle eine Verurteilung unter dem Vorbehalt der beschränkten Haftung vorsieht.

§ 305a ZPO in der Fassung des Entwurfs räumt dem erkennenden Gericht einen weitgezogenen Ermessensspielraum ein. Um zu vermeiden, daß die Parteien durch die Entscheidung des Gerichts überrascht werden, hat das Gericht vor seiner Entscheidung den Parteien Gelegenheit zur Äußerung zu geben (Artikel 103 Abs. 1 Grundgesetz). Das Gericht hat deshalb die Parteien rechtzeitig zu unterrichten, falls es in Betracht zieht, das Recht des Beklagten auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt zu lassen.

Die in § 305a ZPO vorgeschlagene Regelung bedeutet nicht, daß ein Schuldner, gegen den ein Urteil unter dem Vorbehalt der Beschränkung der Haftung ergangen ist, in jedem Falle tatsächlich einen Fonds errichten muß, um sich das Recht auf Beschränkung der Haftung zu erhalten. Häufig wird zwischen den Parteien Streit über das Recht des Schuldners, die Haftung zu beschränken, nicht bestehen. Ungewiß ist lediglich, in welcher Höhe der Anspruch im Hinblick darauf, daß gegen den Schuldner weitere aus demselben Ereignis entstandene Ansprüche geltend gemacht werden, zu befriedigen ist. In einem solchen Falle wird der Gläubiger sich in der Regel zunächst damit begnügen, daß der Schuldner Abschlagszahlungen in der Höhe leistet, in welcher der durch das Vorbehaltsurteil zuerkannte Anspruch unter Berücksichtigung der noch streitigen Ansprüche anderer Gläubiger in jedem Fall zu erfüllen ist. Im übrigen wird der Gläubiger, sofern ihm ein solventer Schuldner oder Versicherer gegenübersteht, von Vollstreckungsmaßnahmen absehen, solange über die Ansprüche der anderen Gläubiger nicht entschieden ist und somit die auf seinen Anspruch entfallende Quote noch nicht feststeht. Auch im Falle der Eröffnung eines Verteilungsverfahrens hätte der Gläubiger eine schnellere Abwicklung nicht zu erwarten. Es ist daher in der Regel kaum damit zu rechnen, daß ein Gläubiger aufgrund eines Vorbehaltsurteils nach § 305a ZPO alsbald Vollstreckungsmaßnahmen einleiten und auf diese Weise den Schuldner zwingen wird,

unverzüglich die Eröffnung des Verteilungsverfahrens zu beantragen.

Gemäß § 173 VwGO ist § 305 a ZPO im Rahmen der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend anzuwenden.

Zu Nummer 2 — § 786 a ZPO

§ 786 ZPO bestimmt, in welcher Weise die nach einigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs eintretende beschränkte Haftung des Schuldners in der Zwangsvollstreckung zu berücksichtigen ist. Artikel 3 Nr. 2 des Entwurfs fügt einen neuen § 786 a ZPO ein, der regelt, wie die nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487 d HGB eintretende seerechtliche Haftungsbeschränkung sich auf die Zwangsvollstreckung auswirkt.

Nach § 786 a Abs. 1 ZPO in der Fassung des Entwurfs sollen die Vorschriften des § 780 Abs. 1 ZPO und des § 781 ZPO auf die seerechtliche Haftungsbeschränkung entsprechend anwendbar sein.

Die entsprechende Anwendung des § 780 Abs. 1 ZPO bedeutet, daß der Schuldner eines der Haftungsbeschränkung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487 d HGB unterliegenden Anspruchs die Beschränkung der Haftung in der Zwangsvollstreckung nur geltend machen kann, wenn sie ihm gemäß § 305 a Satz 2 ZPO in der Fassung des Entwurfs im Urteil vorbehalten ist.

Die entsprechende Anwendung des § 781 ZPO besagt, daß die Beschränkung der Haftung, selbst wenn sie dem Schuldner im Urteil vorbehalten ist, unberücksichtigt bleibt, bis von dem Schuldner aufgrund der Haftungsbeschränkung Einwendungen gegen die Zwangsvollstreckung erhoben werden.

Ist das Urteil nach § 305 a Satz 2 ZPO unter dem Vorbehalt ergangen, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird, so entscheidet nach § 786 a Abs. 2 Nr. 1 ZPO in der Fassung des Entwurfs das Gericht, bei dem die Eröffnung eines seerechtlichen Verteilungsverfahrens im Inland beantragt wird, über die Einstellung der Zwangsvollstreckung nach § 5 Abs. 3 SVertO. Das Gericht kann hiernach bis zur Eröffnung des Verteilungsverfahrens, längstens jedoch auf die Dauer von drei Monaten, die Zwangsvollstreckung gegen den Schuldner wegen eines Anspruchs, mit dem der Gläubiger an dem beantragten Verfahren teilnimmt, einstellen, wenn zu erwarten ist, daß die Haftungssumme demnächst eingezahlt wird. Wird das Verfahren eröffnet, so ist nach § 8 Abs. 4, 5 SVertO die Zwangsvollstreckung unzulässig, bis das Verfahren aufgehoben oder eingestellt wird. Die Unzulässigkeit der Zwangsvollstreckung ist im Wege der Klage bei dem Prozeßgericht des ersten Rechtszugs geltend zu machen (§ 8 Abs. 4 Satz 2 SVertO).

Errichtet der Schuldner den Fonds nicht im Inland, sondern in einem anderen Vertragsstaat des Haf-

tungsbeschränkungsübereinkommens, so ist nach § 786 a Abs. 2 Nr. 2 ZPO in der Fassung des Entwurfs zu unterscheiden:

1. Macht der Gläubiger seinen Anspruch gegen den in dem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds geltend, so sind nach § 34 SVertO die Vorschriften des § 8 Abs. 4 und 5 SVertO entsprechend anzuwenden (§ 786 a Abs. 2 Nr. 2 Satz 1 ZPO in der Fassung des Entwurfs).

2. Sieht der Gläubiger dagegen davon ab, seinen Anspruch gegen den vom Schuldner in dem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds geltend zu machen, oder sind die Voraussetzungen des Artikels 13 Abs. 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht gegeben, so ist der Gläubiger nach Artikel 13 Abs. 1 des Übereinkommens nicht gehindert, den Anspruch gegen das sonstige Vermögen des Schuldners zu verfolgen. In diesem Fall hat die Errichtung des Fonds nicht zur Folge, daß die Haftung des Schuldners für den Anspruch des Gläubigers gegenständlich auf den Fonds beschränkt ist. Dagegen setzt im Rahmen des Artikels 10 Abs. 1 Satz 2 des Übereinkommens die summenmäßige Beschränkung der Haftung auf die in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge nicht voraus, daß der Fonds in demjenigen Vertragsstaat errichtet wird, der die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung von der Errichtung eines Fonds abhängig macht. Ein Schuldner, gegen den ein Vorbehaltsurteil nach § 305 a ZPO ergangen ist, kann sich daher bei einer Zwangsvollstreckung im Inland auf die summenmäßige Beschränkung der Haftung berufen, auch wenn er den Fonds nicht im Inland, sondern in einem anderen Vertragsstaat errichtet hat. § 786 a Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 ZPO in der Fassung des Entwurfs sieht vor, daß in einem solchen Falle Einwendungen, die aufgrund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487 d HGB erhoben werden, nach den Vorschriften der §§ 767, 769, 770 ZPO erledigt werden. Dies gilt nach Halbsatz 2 auch dann, wenn der Fonds bei Einleitung der Zwangsvollstreckung noch nicht errichtet worden war, sondern vom Schuldner erst bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

Da die Ermittlung des aufgrund der summenmäßigen Haftungsbeschränkung auf den Anspruch des Gläubigers entfallenden Anteils die Feststellung des Gesamtbetrages aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche voraussetzt (vgl. die Bemerkungen zu § 305 a ZPO in der Fassung des Entwurfs), wird das zuständige inländische Gericht im Falle des § 786 a Abs. 2 Nr. 2 Satz 2 ZPO in der Fassung des Entwurfs das Verfahren aussetzen können, bis in dem im anderen Vertragsstaat anhängigen Verteilungsverfahren die Summe der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Ansprüche ermittelt ist. Eine Bindung des inländischen Gerichts an die in einem ausländischen Verteilungsverfahren erfolgte Feststellung der einzelnen Ansprüche besteht allerdings nicht.

§ 786 a Abs. 3 ZPO in der Fassung des Entwurfs sieht vor, daß die Vorschriften des Absatzes 2 auf

die Zwangsvollstreckung aus dem Urteil eines ausländischen Gerichts entsprechend anzuwenden sind, sofern das Urteil unter dem Vorbehalt ergangen ist, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 geltend machen kann, wenn ein Fonds nach Artikel 11 des Übereinkommens errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. So sieht § 242 des dänischen Seehandelsgesetzes vom 1. Juli 1974 in der Fassung des Gesetzes über die Änderung des Seehandelsrechts vom 8. Dezember 1982 in ähnlicher Weise wie § 305 a ZPO die Möglichkeit vor, in das Urteil über einen der Haftungsbeschränkung unterliegenden Anspruch einen Vorbehalt dahin aufzunehmen, daß auch andere Ansprüche, die derselben Haftungsbeschränkung unterliegen, bei der Berechnung des auf den Anspruch des Gläubigers entfallenden Anteils zu berücksichtigen sind, wenn ein Haftungsbeschränkungs fonds errichtet wird. Entsprechende gesetzliche Regelungen gibt es in den anderen skandinavischen Staaten. Es erscheint sachgerecht, daß in Fällen, in denen ein ausländisches Gericht ein derartiges Vorbehaltsurteil erlassen hat, die Vorschriften des § 786 a Abs. 2 ZPO in der Fassung des Entwurfs entsprechende Anwendung finden, wenn im Inland die Zwangsvollstreckung aus einem solchen Urteil betrieben wird. Soweit nach den entsprechend anzuwendenden Vorschriften Einwendungen bei dem „Prozeßgericht des ersten Rechtszuges“ zu erheben sind (§ 34 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 4 SVertO, § 767 Abs. 1 ZPO), tritt an dessen Stelle das Gericht, welches das Vollstreckungsurteil erlassen oder — aufgrund staatsvertraglicher Regelungen — die Vollstreckung zugelassen hat.

Wird die Vollstreckung aus dem Urteil eines Gerichts der Deutschen Demokratischen Republik betrieben, so ist in entsprechender Anwendung der Zuständigkeitsregel des § 722 Abs. 2 ZPO das Gericht, bei dem der Schuldner seinen allgemeinen Gerichtsstand hat, zur Entscheidung über die vom Schuldner nach § 786 a ZPO erhobenen Einwendungen zuständig (vgl. BGHZ 84, S. 17).

Gemäß § 167 Abs. 1 VwGO gilt § 786 a ZPO im Rahmen der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend.

Zu Artikel 4 — Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Zu Nummern 1 und 2 — §§ 209, 214 BGB

Die vorgeschlagenen Änderungen regeln die Unterbrechung der Verjährung, die durch Anmeldung einer Forderung im Verteilungsverfahren bewirkt wird. Die Frage der Unterbrechung der Verjährung stellt sich dann, wenn eine Forderung, die ein Gläubiger — vorsorglich — im Verteilungsverfahren angemeldet hat, als nicht an der Verteilung der Haftungssumme teilnahmeberechtigt festgestellt und nunmehr außerhalb des Verteilungsverfahrens verfolgt wird oder wenn eine Forderung nach Einstel-

lung des Verteilungsverfahrens weiterverfolgt wird. Die Verteilungsordnung ist der Konkursordnung nachgebildet. Wegen dieser engen strukturellen Verwandtschaft ist es zweckmäßig, der Anmeldung im Verteilungsverfahren die gleiche verjährungsunterbrechende Wirkung wie der Anmeldung im Konkurs beizulegen und eine derartige Regelung im Zusammenhang mit den das Konkursverfahren betreffenden Vorschriften des § 209 Abs. 2 Nr. 2 BGB und des § 214 BGB zu treffen.

Die vorgeschlagene Neufassung des § 209 Abs. 2 Nr. 2 BGB sieht vor, daß die Verjährung auch durch die in § 13 SVertO geregelte Anmeldung des Anspruchs im Verteilungsverfahren unterbrochen wird.

Der neue § 214 Abs. 4 BGB regelt die Dauer der durch Anmeldung im Verteilungsverfahren eintretenden Unterbrechung der Verjährung; die Vorschrift erklärt die für das Konkursverfahren geltenden Vorschriften der Absätze 1 bis 3 für entsprechend anwendbar. Danach dauert die Verjährungsunterbrechung bis zur Beendigung des Verteilungsverfahrens nach § 17 SVertO oder § 29 Absatz 1 SVertO fort (§ 214 Abs. 1 BGB). Die Unterbrechung gilt als nicht erfolgt (§ 214 Abs. 2 BGB), wenn nach § 13 Abs. 3 SVertO die Anmeldung zurückgenommen wird. Die Zurückbehaltung von Beträgen für umstrittene Forderungen trotz Aufhebung des Verteilungsverfahrens (§ 214 Abs. 3 BGB) richtet sich nach § 26 Abs. 4, § 29 SVertO.

Zu Nummer 3 — § 651 h Abs. 2 BGB

Nach § 651 h Abs. 2 BGB kann ein Reiseveranstalter sich gegenüber dem Reisenden auf gesetzliche Vorschriften berufen, die für eine von einem Leistungsträger zu erbringende Reiseleistung gelten und nach denen „ein Anspruch auf Schadensersatz nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen geltend gemacht werden kann“. Ob diese Bestimmung es dem Reiseveranstalter gestattet, sich auch auf solche gesetzlichen Vorschriften zu berufen, die die Haftung des Leistungsträgers ausschließen, wird in der Literatur und Rechtsprechung unterschiedlich beurteilt. Der Bundesgerichtshof hat die Auffassung vertreten, daß nach § 651 h Abs. 2 BGB der Reiseveranstalter nicht berechtigt ist, sich auf gesetzliche Vorschriften zu berufen, die die Haftung des Leistungsträgers ausschließen (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen Band 87 S. 191).

Die vom Bundesgerichtshof vertretene Auffassung entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers, wie er im Bericht des Rechtsausschusses des Bundestages (Bundestagsdrucksache 8/2343 S. 12) zum Ausdruck gekommen ist. Der Bundesgerichtshof meint, dem Willen des Gesetzgebers könne deswegen keine Bedeutung beigemessen werden, weil dieser Wille im Gesetz nicht zum Ausdruck gekommen sei; ebenso wenig könne dem Zweck der Vorschrift und ihrem Bedeutungszusammenhang entnommen werden, daß der Reiseveranstalter sich gegenüber dem Reisenden auf Vorschriften berufen könne, die die Haftung des Leistungsträgers ausschließen.

Der vom Bundesgerichtshof vertretenen Auffassung kann nicht gefolgt werden. Der Wortlaut des § 651 h Abs. 2 BGB entspricht dem Wortlaut anderer gesetzlicher Vorschriften, die bestimmen, daß ein Schadensersatzanspruch nur unter bestimmten Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden kann. So kann nach § 48 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes wegen Schäden an beförderten Personen oder Sachen ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die im Zweiten Unterabschnitt des Zweiten Abschnittes des Luftverkehrsgesetzes vorgesehen sind. Diese Bestimmung entspricht dem Artikel 24 Abs. 1 des Abkommens über die Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955; BGBl. 1958 II S. 312). Es ist bisher nicht in Zweifel gezogen worden, daß zu den Vorschriften, nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz gegen den Luftfrachtführer nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen geltend gemacht werden kann, auch diejenigen Vorschriften gehören, die — wie § 45 LuftVG und Artikel 20 des Warschauer Abkommens — bestimmen, unter welchen Voraussetzungen der Luftfrachtführer von der Haftung für Schäden an beförderten Personen oder Sachen entlastet ist. Eine andere Auslegung verbietet sich schon deswegen, weil es lediglich von der Formulierung abhängt, ob eine Vorschrift positiv bestimmt, unter welchen Voraussetzungen ein Ersatzanspruch geltend gemacht werden kann, oder ob negativ bestimmt wird, unter welchen Voraussetzungen die im Gesetz statuierte Haftung nicht eintritt. Welche Formulierung gewählt wird, hängt vor allem davon ab, wie die Beweislast geregelt werden soll.

Die vom Bundesgerichtshof vertretene Auslegung des § 651 h Abs. 2 BGB entspricht auch nicht dem Zweck der Vorschrift. Sinn der Vorschrift ist es, den Reisenden im Ergebnis so zu stellen, wie er ohne Einschaltung des Reiseveranstalters bei einer direkten Rechtsbeziehung zu dem Leistungsträger gestanden hätte. Soweit die Haftung des Leistungsträgers aufgrund gesetzlicher Vorschriften ausgeschlossen ist, soll sich daher auch der Reiseveranstalter auf den Haftungsausschluß berufen können. Haftet z. B. ein Hotelier nach gesetzlichen Vorschriften nicht für eingebrachte Sachen, die in einem individuellen Tresor, zu dem lediglich der Gast einen Schlüssel besitzt, untergebracht sind, so kann im Falle eines Einbruchdiebstahls auch der Reiseveranstalter sich auf diesen gesetzlichen Haftungsausschluß berufen (so LG Frankfurt, Neue Juristische Wochenschrift 1983, S. 2263).

Im Hinblick auf die unterschiedliche Auslegung, die § 651 h Abs. 2 BGB in der Rechtsprechung und Literatur gefunden hat, stellt die vorgeschlagene Neufassung der Vorschrift klar, daß der Reiseveranstalter sich gegenüber dem Reisenden auf gesetzliche Vorschriften berufen kann, die für die vom Leistungsträger zu erbringende Leistung gelten und nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschrän-

kungen entsteht oder geltend gemacht werden kann oder unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschlossen ist.

Eine Änderung auch des Wortlauts des § 48 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erscheint nicht geboten. Diese Vorschrift entspricht, wie bereits erwähnt, dem Artikel 24 Abs. 1 des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag. Diese Bestimmungen sind bisher stets in dem oben dargelegten Sinne verstanden worden. Von einer Änderung des Wortlauts des § 48 Abs. 1 Satz 1 LuftVG kann namentlich auch deswegen abgesehen werden, weil der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung zu § 651 h Abs. 2 BGB besonders auf den Sprachgebrauch des Bürgerlichen Gesetzbuchs abgehoben hat.

Zu Artikel 5 — Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Zu Nummer 1

Die vorgeschlagene Änderung des Artikels 7 Abs. 1 Satz 1 EGHGB entspricht der zu § 485 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs vorgeschlagenen Ersetzung des Wortes „Seelotsen“ durch das Wort „Lotsen“. Auf die Begründung zu § 485 Satz 1 HGB in der Fassung des Entwurfs wird verwiesen.

Zu Nummer 2

Artikel 7 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs ist um die Worte „sowie auf andere als privatrechtliche Ansprüche“ ergänzt. Mit dieser Änderung soll dem Schiffseigentümer das Recht auf Beschränkung der Haftung auch gegenüber Ansprüchen eingeräumt werden, die ein Gläubiger auf öffentlich-rechtliche Anspruchsgrundlagen stützt. Die Neufassung hat insbesondere Bedeutung für die Haftung wegen Ansprüchen aus der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung. Die Beschränkung der Haftung für derartige Ansprüche hat in der Neufassung des § 487 HGB (Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs) eine Sonderregelung erfahren. Wegen der für die Ausweitung der Haftungsbeschränkung auch auf öffentlich-rechtliche Ansprüche maßgebenden Gründe wird auf die Bemerkungen zu § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs verwiesen. Soweit öffentlich-rechtliche Ansprüche aufgrund landesrechtlicher Vorschriften in Betracht kommen, gründet sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf die konkurrierende Zuständigkeit für die Hochsee- und Küstenschifffahrt (Artikel 74 Nr. 21 GG).

Zu Artikel 6 — Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Kostenerstattungsansprüche wegen der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung, für die die Haftung nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens in Verbindung mit § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs beschränkt werden kann, sollen, wie schon in

der Begründung zu § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs dargelegt, einem lückenlosen und einheitlichen Haftungsbeschränkungsregime unterworfen werden. Aus diesem Grund soll es, anders als im geltenden Recht, nach Artikel 7 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs nicht darauf ankommen, ob ein Anspruch auf eine privatrechtliche oder eine öffentlich-rechtliche Anspruchsgrundlage gestützt wird. Unter das Haftungsbeschränkungsregime können daher auch Ansprüche fallen, die aufgrund von Haftungstatbeständen des Bundeswasserstraßengesetzes geltend gemacht werden.

Zu Nummer 1 — § 28 Abs. 3 WaStrG

Ein auf § 28 WaStrG gestützter Anspruch, für den nach geltendem Recht unbeschränkt gehaftet wird, unterliegt künftig nach Maßgabe der §§ 486 bis 487e HGB in der Fassung des Entwurfs den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Dies folgt schon aus Artikel 7 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs; die Erweiterung des § 28 Abs. 3 WaStrG durch den vorgeschlagenen Satz 4 bedeutet eine Klarstellung.

Zu Nummer 2 — § 30 WaStrG

Für eine beschränkt-dingliche Haftung, wie sie § 30 WaStrG vorsieht, ist in einem Haftungsbeschränkungssystem auf der Grundlage des Haftungsbeschränkungsübereinkommens kein Raum. Im Interesse eines einheitlichen und lückenlosen Haftungsbeschränkungsregimes ist es deshalb erforderlich, die bisher nur dingliche Haftung für Ansprüche auf Ersatz von Beseitigungskosten in § 30 WaStrG in eine persönliche Verpflichtung mit summenmäßiger Haftungsbegrenzung umzuwandeln, soweit der sachliche und persönliche Geltungsbereich des Haftungsbeschränkungsübereinkommens reicht. Mit Rücksicht auf das Binnenschiffahrtsrecht, dessen gegenwärtiges Haftungsbeschränkungssystem noch von der beschränkt-dinglichen Haftung ausgeht, bleibt jedoch der beschränkt-dingliche Haftungstatbestand des § 30 Abs. 4 WaStrG im übrigen unangetastet.

Für den Geltungsbereich des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sieht § 30 Abs. 12 WaStrG in der Fassung des Entwurfs eine persönliche Verpflichtung zur Erstattung der für die Beseitigung von Hindernissen aufgewendeten Kosten vor. Die Verpflichtung zur Kostenerstattung knüpft ebenso wie in § 28 Abs. 3 Satz 3 WaStrG an die Verantwortlichkeit in Sinne des § 25 WaStrG an. Die Verpflichtung trifft diejenigen Personen, die Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sind. Damit kommen als Verantwortliche nicht nur der Reeder, sondern auch der Ausrüster und der Charterer eines Schiffes in Betracht. Es ist damit ferner klargestellt, daß sich der Haftungstatbestand nur auf Eigentümer von Seeschiffen bezieht und daß der Anspruch als Seeforderung im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens zu qualifizieren ist.

Gemäß Satz 1 Nummer 1 trifft in Anknüpfung an die Kausalverantwortlichkeit nach § 25 Abs. 1 WaStrG die Erstattungspflicht den Schiffseigentümer, sofern das Hindernis im Zusammenhang mit dem Betrieb seines Schiffes von ihm oder von einer Person, für die er aufsichtspflichtig ist, oder von einem Verrichtungsgehilfen in Ausführung der Verrichtung verursacht worden ist. Nach Satz 3 ist der Schiffseigentümer berechtigt, seine Haftung für den Anspruch auf Erstattung der Beseitigungskosten nach den §§ 486 bis 487e HGB in der Fassung des Entwurfs zu beschränken.

Auf das Eigentum an dem beseitigten Gegenstand kommt es im Rahmen des § 30 Abs. 12 Satz 1 Nr. 1 WaStrG in der Fassung des Entwurfs nicht an. Die Verpflichtung des Eigentümers des beseitigten Gegenstandes, wegen der Kosten der Beseitigung die Zwangsvollstreckung in den beseitigten Gegenstand zu dulden (§ 30 Abs. 4 WaStrG), bleibt unberührt.

Die Anknüpfung der Erstattungspflicht an die Verursachung ist im Rahmen des § 30 WaStrG, dem das Prinzip der Deckung der Kosten aus den beseitigten Gegenständen zugrunde liegt, eine Neuerung. Die vorgeschlagene Regelung ist im Interesse eines einheitlichen Haftungs- und Haftungsbeschränkungsregimes für Seeforderungen geboten. Nach § 28 Abs. 3 Satz 4 WaStrG in der Fassung des Entwurfs ist der nach § 25 WaStrG Verantwortliche, sofern er Schiffseigentümer im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist, berechtigt, die Haftung für den Anspruch auf Erstattung der Beseitigungskosten nach den §§ 486 bis 487e HGB in der Fassung des Entwurfs zu beschränken. Da die Voraussetzungen für ein Eingreifen nach § 28 WaStrG sich mit denen des § 30 WaStrG häufig überschneiden, erscheint es sachgerecht, die Ersatzpflicht des Schiffseigentümers für die Kosten der Beseitigung sowie die Beschränkung seiner Haftung in beiden Vorschriften einheitlich zu regeln.

Gemäß Satz 1 Nr. 2 trifft in Anknüpfung an die Zustandshaftung nach § 25 Abs. 3 WaStrG die Verpflichtung zur Erstattung der Beseitigungskosten, sofern es sich bei dem beseitigten Gegenstand um ein Schiff handelt, den Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Nach Satz 3 ist der Schiffseigentümer berechtigt, seine Haftung für den Anspruch auf Erstattung der Beseitigungskosten nach den §§ 486 bis 487e HGB in der Fassung des Entwurfs zu beschränken. Auch hier regelt der Entwurf die Ersatzpflicht des Eigentümers sowie die Beschränkung seiner Haftung einheitlich, ohne Rücksicht darauf, ob der Anspruch auf Erstattung der Kosten aus § 28 WaStrG oder aus § 30 WaStrG hergeleitet wird.

§ 30 Abs. 12 Satz 2 WaStrG in der Fassung des Entwurfs bestimmt, daß mehrere Verpflichtete als Gesamtschuldner haften. Nach Artikel 9 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens gelten die in Artikel 6 des Übereinkommens bestimmten Haftungshöchstbeträge für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche gegen

die in Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe a, b und c des Übereinkommens genannten Personengruppen. Dasselbe gilt nach § 487 Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs in bezug auf den in dieser Vorschrift bestimmten Haftungshöchstbetrag für Kostenerstattungsansprüche wegen der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung. Der nach diesen Bestimmungen maßgebende Haftungshöchstbetrag ist somit für alle Ansprüche aus demselben Schadensereignis nur einmal zu zahlen, auch wenn für den Anspruch mehrere zu der gleichen Personengruppe gehörende Gesamtschuldner haften.

Zu Artikel 7 — Änderung der Strandungsordnung

Wie in der Begründung zu § 487 des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Entwurfs dargelegt, sollen Kostenerstattungsansprüche wegen der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung, für welche die Haftung nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens in Verbindung mit § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs beschränkt werden kann, einem einheitlichen Haftungsbeschränkungsregime unterworfen werden. Demgemäß bestimmt Artikel 7 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs, daß die Vorschriften der §§ 486 bis 487e HGB auch auf andere als privatrechtliche Ansprüche anzuwenden sind. Die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens sind daher auch auf Erstattungsansprüche wegen Beseitigungskosten nach § 25 Abs. 3 Strandungsordnung (StrO) anwendbar, insbesondere wenn diese Ansprüche — wie in der Regel — auf Maßnahmen der in § 487 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs bezeichneten Art beruhen und der Erstattungspflichtige seine Haftung für diese Ansprüche nach § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs beschränken kann. Nach § 25 Abs. 4 Satz 3 StrO in der Fassung des Entwurfs tritt in einem solchen Falle die Haftungsbeschränkung nach § 487 HGB in der Fassung des Entwurfs an die Stelle der in § 25 Abs. 4 Satz 1 und 2 StrO vorgesehenen Beschränkung der Haftung auf den Wert der beseitigten Gegenstände. Dies gilt unabhängig davon, ob — wie im Regelfall — der nach § 487 Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs geltende Haftungshöchstbetrag die Höhe des Wertes der beseitigten Gegenstände übersteigt oder ob der Haftungshöchstbetrag im Einzelfall hinter diesem Wert zurückbleibt.

Aus der Verweisung auf §§ 486 bis 487e HGB in der Fassung des Entwurfs und den hiernach anzuwendenden Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ergibt sich, daß ein Erstattungspflichtiger seine Haftung nicht beschränken kann, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens).

Das Haftungsbeschränkungsregime nach § 25 Abs. 4 Satz 1 und 2 StrO wird künftig nur anzuwenden sein, wenn der Erstattungspflichtige nicht zu

dem zur Beschränkung der Haftung nach §§ 486 ff. HGB in der Fassung des Entwurfs berechtigten Personenkreis gehört.

Zu Artikel 8 — Aufhebung von Vorschriften

Artikel 3 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 ist aufzuheben, weil diese Vorschrift nach Ablösung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1957 durch das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen gegenstandslos ist.

Artikel 3 § 1 des Seerechtsänderungsgesetzes sieht vor, daß ein Reeder, der Angehöriger eines Vertragsstaates des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1957 ist, seine Haftung für Ansprüche, die nicht dem deutschen Recht unterliegen, nach den Vorschriften des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1957 beschränken kann. Eine Vorschrift dieses Inhalts war im Rahmen des Übereinkommens von 1957 erforderlich, weil die geltenden §§ 486 bis 487d HGB nur auf Ansprüche, die sich nach deutschem Recht beurteilen, Anwendung finden und weil aufgrund der Ausübung des Vorbehalts nach Absatz 2 Buchstabe c des Unterzeichnungsprotokolls die Regeln des Übereinkommens von 1957 in der Bundesrepublik Deutschland nicht unmittelbar geltendes Recht sind. Die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 werden dagegen in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar geltendes Recht, sobald das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Sie sind daher auf alle vor deutschen Gerichten erhobenen Ansprüche anwendbar, ungeachtet ob diese Ansprüche sich nach deutschem Recht beurteilen (vgl. Artikel 15 Abs. 1 Satz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976). Im Rahmen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 bedarf es daher einer dem Artikel 3 § 1 des Seerechtsänderungsgesetzes entsprechenden Vorschrift nicht.

Artikel 3 § 2 des Seerechtsänderungsgesetzes befaßt sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen nuklearer Schäden. Solche Ansprüche unterliegen nach dem geltenden § 486 Abs. 3 Nr. 3 HGB nicht der seerechtlichen Haftungsbeschränkung, weil das Atomrecht hierfür eine besondere Regelung vorsieht. Nach Artikel 3 § 2 Abs. 1 des Seerechtsänderungsgesetzes gilt diese Ausnahme auch für Ansprüche, die nicht nach deutschem Recht zu beurteilen sind. Allerdings gestattet das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1957 eine derartige Ausnahme nicht. Um einen Konflikt mit diesem Übereinkommen zu vermeiden, gilt daher nach Artikel 3 § 2 Abs. 2 des Seerechtsänderungsgesetzes diese Ausnahme nicht für Reeder aus Vertragsstaaten des Übereinkommens von 1957; ein solcher Reeder kann somit seine Haftung nach dem Übereinkommen von 1957 auch für Ansprüche wegen Nuklearschäden beschränken. Dieses komplizierte System von Ausnahme und Gegen Ausnahme ist nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen vom 1976 gegenstandslos. Denn

nach Artikel 3 Buchstabe c und d dieses Übereinkommens sind Ansprüche, die unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung bei nuklearen Schäden regeln oder verbieten, sowie Ansprüche gegen den Schiffseigentümer eines Reaktorschiffes wegen nuklearer Schäden vom sachlichen Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen.

Zu Artikel 9 — Berlin-Klausel

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

Zu Artikel 10 — Inkrafttreten

Die Bestimmung entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Soweit die Vorschriften des Entwurfs sich auf das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen beziehen, sollen sie nach Artikel 10 Abs. 2 des Entwurfs an dem Tage in Kraft treten, an dem das Übereinkommen selbst für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

Soweit sich aus Absatz 2 nichts anderes ergibt, treten die Vorschriften des Entwurfs nach Artikel 10 Abs. 1 am Tage nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft.

Stellungnahme des Bundesrates

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

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

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

Begründung

Es ist zu begrüßen, daß der Entwurf über die im Athener Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge hinausgeht. In zwei Punkten erscheinen jedoch auch die im Entwurf vorgesehenen Beträge als zu gering.

Artikel 5 der Anlage zu § 664 HGB will bei Tod oder Körperverletzung die Obergrenze aus § 46 Abs. 1 LuftVG übernehmen, die für innerstaatliche Luftbeförderungen gilt. Dieser Betrag liegt erheblich unter der Grenze, die für andere, vergleichbare Bereiche der Personenbeförderung festgesetzt ist. § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG sieht einen Haftungshöchstbetrag von 500 000 DM vor. Die Divergenz zwischen § 46 Abs. 1 LuftVG und § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG folgt nicht aus unterschiedlichen sachlichen Gegebenheiten. Der niedrigere Betrag für die innerstaatliche Luftbeförderung ist in Artikel 3 Nr. 3 des Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577) nur deshalb gewählt worden, weil er der Regelung im Änderungsprotokoll von Montreal vom 25. September 1975 zum Warschauer Abkommen entsprach und weil auf diese Weise für die Zukunft eine einheitliche Regelung im nationalen und internationalen Lufttransportrecht erleichtert werden sollte (vgl. BT-Drucksache 7/4825 S. 18, Begründung zu Artikel 3 Nr. 2). Eine solche Begründung kann für Haftungsobergrenzen bei der Seebeförderung nicht gelten, weil hier die in einer internationalen Vereinbarung, dem Athener Übereinkommen, enthaltene Obergrenze als zu niedrig angesehen wird und deshalb gerade nicht in das innerstaatliche Recht übernommen werden soll. Der jetzt für die Seebeförderung festzusetzende Haftungshöchstbetrag sollte daher wenigstens dem in § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG vorgesehenen Betrag von 500 000 DM entsprechen, den der Gesetzgeber bereits 1977 grundsätzlich als angemessen angesehen hat. Unter Berücksichtigung der seither eingetretenen Einkommensentwicklung wäre er bei einer jetzt zu

schaffenden Regelung als eher niedrig einzustufen.

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

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

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

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

In Artikel 1 Nr. 8 ist

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

- a) In der Überschrift ist das Wort „Schadensersatzklagen“ durch das Wort „Schadensersatzansprüchen“ zu ersetzen;
- b) in Absatz 1 ist das Wort „Klagen“ durch das Wort „Ansprüche“ zu ersetzen.

Begründung

Anpassung an den üblichen Sprachgebrauch in materiell-rechtlichen Vorschriften.

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

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

Begründung

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

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

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

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

„Artikel 13a Zuständiges Gericht

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

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

Begründung

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

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

det, erscheint jedenfalls nicht sicher. Der Reisende wäre dann unter Umständen zweifach benachteiligt. Er müßte vor einem ausländischen Gericht klagen und genösse materiell-rechtlich nicht den Schutz der Bestimmungen der Anlage zu § 664 HGB.

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

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

In Artikel 3 Nr. 2 ist § 786 a Abs. 2 wie folgt zu ändern:

- a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

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

- b) In Nummer 2 Satz 1 ist nach dem Wort „Haftungsbeschränkungsübereinkommens“ der Hinweis „(§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs)“ einzufügen.

Begründung

Die Änderung des Satzes 1 dient der Straffung. Welchen Inhalt der Vorbehalt haben muß, ergibt sich bereits aus § 305 a ZPO; eine Zwangsvollstreckung kommt nur wegen des durch das Urteil festgestellten Anspruchs in Betracht. Die Ergänzung der Nummer 2 ist eine Folge der Änderung des Satzes 1.

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

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

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

Begründung

Die Änderung dient der Straffung. Da sowohl der Vorbehalt gemäß § 305 a Satz 2 ZPO im Urteil des innerstaatlichen Gerichts wie auch ein Vorbehalt im Urteil eines ausländischen Gerichts durch die Bestimmung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (vgl. § 486 Abs. 1 HGB i. d. F. des Artikels 1 Nr. 2) inhaltlich bestimmt und begrenzt wird, kann auch wegen

des Inhalts des Vorbehaltes in dem ausländischen Urteil auf § 305 a ZPO verwiesen werden.

7. Zu Artikel 3 a — neu —

Nach Artikel 3 ist folgender neuer Artikel 3 a einzufügen:

Artikel 3 a

Änderungen des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit

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

1. Nach § 145 wird eingefügt:

„§ 145 a

Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Geschäfte der Verklarung nach § 522 des Handelsgesetzbuchs und der Beweisaufnahme nach § 11 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt einem Amtsgericht für die Bezirke mehrerer Amtsgerichte zuzuweisen, wenn dies einer sachlichen Förderung oder schnelleren Erledigung der Verfahren dient. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen.“

2. Dem § 149 wird folgender Satz angefügt:

„§ 145 a gilt entsprechend.“

Begründung

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

Anlage 3

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

Den Vorschlägen des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Der in der Regierungsvorlage vorgesehene Haftungshöchstbetrag für Personenschäden stimmt überein mit dem Haftungsbetrag, der nach § 46 Abs. 1 LuftVG für Personenschäden bei der Luftbeförderung gilt und der auch in dem Änderungsprotokoll von Montreal vom 25. September 1975 zu dem Warschauer Abkommen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vorgesehen ist. Diesen Betrag haben auch die skandinavischen Staaten, die — ebenso wie es die Regierungsvorlage vorsieht — die Bestimmungen des Athener Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See weitestgehend in ihr innerstaatliches Recht übernommen haben, für Personenschäden bei der Beförderung auf See festgesetzt. Im Hinblick auf den vielfach internationalen Charakter des Seereiseverkehrs erscheinen die genannten Regelungen eher als die in der Stellungnahme des Bundesrates herangezogene innerstaatliche Regelung der Haftung im Straßenverkehr als Maßstab für die Bemessung des Haftungsbetrages für Personenschäden bei der Seebeförderung geeignet. Ganz besonders gilt dies für den Fährverkehr mit Skandinavien, der den Hauptteil der internationalen Seereisen von und nach der Bundesrepublik Deutschland ausmacht. Es sollte daher bei dem in der Regierungsvorlage vorgesehenen Höchstbetrag von 320 000 DM für Personenschäden bleiben.

Der Haftungshöchstbetrag für den Verlust oder die Beschädigung eines auf See beförderten Fahrzeugs sollte in einem angemessenen Verhältnis zu dem Haftungshöchstbetrag für Personenschäden stehen. Es sollte daher auch der für Fahrzeugschäden vorgesehene Betrag von 16 000 DM beibehalten werden. Dieser Betrag reicht in der Mehrzahl der Fälle zur vollen Schadensdeckung aus.

Zu 2.

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

Zu 3.

Die Bundesregierung wird die Anregung des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

Zu 4.

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

Zu 5.

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

Zu 6.

Die vom Bundesrat erwogene redaktionelle Straffung des § 786 a Abs. 3 ZPO in der Fassung des Entwurfs wird von der Bundesregierung nicht befürwortet. Es erscheint bedenklich, im Falle eines nach ausländischem Prozeßrecht ergangenen Urteils eines ausländischen Gerichts von einem „Vorbehalt im Sinne des § 305 a Satz 2 ZPO“ zu sprechen.

Zu 7.

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

