

Beschlußempfehlung und Bericht **des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)**

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen von 1976 über die
Beschränkung der Haftung für Seeforderungen
— Drucksache 10/3553 —

A. Problem

In Anpassung an die internationale Rechtsentwicklung soll das für die Bundesrepublik Deutschland derzeit geltende internationale Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen durch das im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation abgeschlossene internationale Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen ersetzt werden.

B. Lösung

Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 soll von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert werden. Das Übereinkommen ist bereits von elf Vertragsstaaten ratifiziert worden und wird nach Hinterlegung der zwölften Ratifikationsurkunde in Kraft treten. Einstimmige Empfehlung des Rechtsausschusses, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 10/3553 — unverändert anzunehmen.

Bonn, den 20. Mai 1986.

Der Rechtsausschuß

Helmrich	Eylmann	Dr. Schwenk (Stade)
Vorsitzender	Berichterstatler	

Bericht der Abgeordneten Eylmann und Dr. Schwenk (Stade)

1. Der Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen — Drucksache 10/3553 — wurde vom Deutschen Bundestag in seiner 162. Sitzung am 3. Oktober 1985 in erster Lesung beraten und an den Rechtsausschuß federführend sowie an den Ausschuß für Verkehr mitberatend überwiesen.

Der Rechtsausschuß hat den Gesetzentwurf in seiner 68. Sitzung am 11. Dezember 1985 und in seiner 73. Sitzung am 29. Januar 1986 beraten. Der mitberatende Ausschuß für Verkehr hat mit Stellungnahme vom 6. November 1985 der Vorlage aus verkehrspolitischer Sicht zugestimmt.

2. Der Rechtsausschuß empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf — Drucksache 10/3553 — anzunehmen.

Durch das nunmehr zur Ratifizierung vorgelegte Übereinkommen von 1976 soll das für die Bundesrepublik Deutschland derzeit noch geltende internationale Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen ersetzt werden. Das Übereinkommen von 1957, dem der Deutsche Bundestag mit Gesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. II S. 653) zugestimmt hat, ist inzwischen in wesentlichen Punkten überholt: Aufgrund der weltweiten inflationären Entwicklung gewährleisten die in den Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstsummen nicht mehr einen angemessenen Schadensausgleich. Der Zusammenbruch des Währungssystems von Bretton Woods und die Lösung vom Goldstandard zwangen zur Überprüfung der Goldklausel; der Goldfranken, der bisher in einer Reihe haftungsrechtlicher Übereinkommen als Rechnungseinheit gedient hatte, stellt nicht mehr die geeignete Grundlage für die Bestimmung der Haftungsgrenzen dar. Durch das internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969, dem der Deutsche Bundestag mit Gesetz vom 22. Januar 1975 (BGBl. II S. 65) zugestimmt hat und das am 18. Juli 1982 in Kraft getreten ist, besteht des weiteren Anlaß, die in Artikel 3 Abs. 7 des Übereinkommens von 1957 vorgesehene Methode für die Berechnung des Schiffsraums zu überdenken. Auch war die Frage zu lösen, in welchem Verhältnis die Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen von 1962 zu dem Übereinkommen von 1957 stehen. Schließlich hatte es sich auch noch als wünschenswert erwiesen, den Berger, der

nicht von einem Schiff aus operiert, in den persönlichen Geltungsbereich des Übereinkommens einzubeziehen.

Das nunmehr zur Ratifizierung vorgelegte Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen enthält für diese Probleme Lösungen, die auch von der Bundesrepublik Deutschland angenommen werden können: Nach Artikeln 6 und 7 des neuen Übereinkommens sind die Haftungshöchstbeträge erheblich erhöht worden. Nach Artikel 8 wird die Rechnungseinheit auf das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds (IWF) bei fakultativer Beibehaltung einer in Gold definierten Werteinheit für Vertragsstaaten, die nicht Mitglied des IWF sind, umgestellt. Artikel 5 Abs. 5 unterstellt die Berechnung des Schiffsraums der Vermessungsmethode des internationalen Schiffsvermessungsübereinkommens von 1969. In Artikel 3 wird das Verhältnis des Übereinkommens zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen von 1962 geregelt. Schließlich bezieht Artikel 1 Abs. 3 auch den Berger, der nicht von einem Schiff operiert, in den persönlichen Geltungsbereich des Übereinkommens ein.

Im übrigen hat das Übereinkommen von 1976 trotz andersartigem Aufbau die bewährten Strukturen des Übereinkommens von 1957 beibehalten.

Die Änderungen des deutschen Seehandelsrechts, die durch die Ratifizierung des neuen Übereinkommens erforderlich werden, sollen durch ein besonderes Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuches und anderer Gesetze (2. Seerechtsänderungsgesetz) — Drucksache 10/3852 — und durch ein Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Seerechtliche Verteilungsordnung) — Drucksache 10/3853 — vorgenommen werden, deren Entwürfe von der Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften gleichzeitig mit dem Entwurf des Vertragsgesetzes vorgelegt worden sind und deren Annahme vom Rechtsausschuß ebenfalls empfohlen wird.

Von der Bundesregierung ist beabsichtigt, nach der Ratifizierung des neuen Übereinkommens von 1976 das Übereinkommen von 1957 zu kündigen.

Im übrigen darf wegen der Einzelheiten auf die Denkschrift zu dem Übereinkommen — Drucksache 10/3553 — Bezug genommen werden.

Bonn, den 20. Mai 1986

Eylmann Dr. Schwenk (Stade)
Berichterstatter

