

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

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

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

— Drucksache 10/3852 —

A. Problem

Die Vorschriften des deutschen Seehandelsrechts über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, über Voraussetzungen und Umfang der Verfrachterhaftung und über die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck auf See sollen der internationalen Rechtsentwicklung auf diesen Gebieten 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 zu dem Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich in Kraft tritt, in das innerstaatliche Recht übernommen. Das Recht der Verfrachterhaftung wird dem Änderungsprotokoll von 1968 zu dem Internationalen Abkommen von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente („Visby-Regeln“) angepaßt. 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; an die Stelle der in dem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbeträge treten jedoch höhere Beträge.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion der SPD schlägt vor, die Haftungsbeträge für Personenschäden und für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen bei der Beförderung auf See und auf Binnengewässern entsprechend der Stellungnahme des Bundesrates weiter anzuheben.

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 10/3852 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 20. Mai 1986

Der Rechtsausschuß

Helmrich	Eylmann	Dr. Schwenk (Stade)
Vorsitzender	Berichterstatter	

Zusammenstellung

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

— Drucksache 10/3852 —

mit den Beschlüssen des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)

Entwurf

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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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. unverändert
2. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, entstanden, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

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

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

§ 487

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

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

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

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

§ 487 a

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

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

§ 487b

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.

§ 487c

(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.

§ 487d

(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 Ölhafungsübereinkommens (§ 486 Abs. 2) ausschließ-

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

Bendes 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.

§ 487e

(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.

3. unverändert

4. Nach § 607 wird eingefügt:

4. unverändert

„§ 607a

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

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

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

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

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

4a. § 612 wird wie folgt gefaßt:

„§ 612

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

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

4b. § 656 wird wie folgt gefaßt:

„§ 656

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

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

(3) Absatz 2 gilt nicht:

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

Entwurf

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.“

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

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 **666,67 Rechnungseinheiten** für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von **2 Rechnungseinheiten** für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. **Die in Satz 1 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Satz 1 genannten Beträge werden in Deutsche Mark entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.**

(2) unverändert

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

5a. § 662 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

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

§ 559 (See- und Ladungstüchtigkeit),
§ 563 Abs. 2 und §§ 606 bis 608 (Schadensersatzpflicht)

§§ 611 und 612 (Schadensermittlung),

§ 656 (Beweisvermutung des Konnossements),

§§ 658 und 659 (Wertersatz bei Verlust oder Beschädigung der Güter)

und

§ 660 (Haftungssumme)

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

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

gilt für die sich aus diesen Verpflichtungen ergebenden Schiffsgläubigerrechte.“

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;

6. unverändert

7. unverändert

8. Dem Handelsgesetzbuch wird folgende Anlage angefügt:

„Anlage
(zu § 664)

Bestimmungen
über die Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck auf See

Artikel 1

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

4. „Reisender“ bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person,
 - a) die auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den diese Anlage nicht gilt;
5. „Gepäck“ bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert, ausgenommen
 - a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die auf Grund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft, und
 - b) lebende Tiere;
6. „Kabinengepäck“ bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Nummer 8 dieses Artikels und von Artikel 6 schließt das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat;
7. „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ schließt einen Vermögensschaden ein, der sich daraus ergibt, daß das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schließt aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind;
8. „Beförderung“ umfaßt folgende Zeiträume:
 - a) hinsichtlich des Reisenden und seines Kabinengepäcks den Zeitraum, während dessen sich der Reisende und/oder sein Kabinengepäck an Bord des Schiffes befinden oder ein- oder ausgeschifft werden, und den Zeitraum, während dessen der Reisende und sein Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert werden, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist. Hinsichtlich des Reisenden umfaßt die Beförderung jedoch nicht den Zeitraum, während dessen er sich in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet;
 - b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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.

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

(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

Artikel 4
unverändert

Artikel 5
unverändert

Artikel 6
unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

darf. Dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

Artikel 7

Ergänzungsbestimmungen
über Haftungshöchstbeträge

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

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

Artikel 8

Einreden und Beschränkungen
für die Bediensteten des Beförderers

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

Artikel 9

Mehrere Ansprüche

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

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

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

Artikel 10

Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

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

Artikel 7

unverändert

Artikel 8

unverändert

Artikel 9

unverändert

Artikel 10

unverändert

Entwurf

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, vor-

Beschlüsse des 6. Ausschusses

Artikel 11

unverändert

Artikel 12

unverändert

Artikel 13

Verjährung von Schadensersatzansprüchen

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

(2) Die Verjährungsfrist beginnt

a) unverändert

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

Entwurf

ausgesetzt, 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 Nichtigkeit 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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

- c) unverändert

(3) unverändert

Artikel 14

Zuständiges Gericht

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

Artikel 15

Nichtige Vereinbarungen

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

entfällt

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen.

Artikel 16

Artikel 16

Gewerbsmäßige Beförderung
durch öffentlich-rechtliche Körperschaften

unverändert

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. | 9. unverändert |
| 10. Die §§ 672 bis 675 werden wie folgt gefaßt: | 10. unverändert |

„§ 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. | 11. unverändert |
| 12. In § 737 Abs. 2 wird das Wort „Seelotsen“ durch das Wort „Lotsen“ ersetzt. | 12. unverändert |

Artikel 2

Artikel 2

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

**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:

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

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

1. Der Überschrift wird folgender Klammerzusatz angefügt:

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

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 Binnen-

Nummer 1 entfällt

1. Nach § 4 wird eingefügt:

„§ 4 a

unverändert

2. Vor § 77 wird folgende Überschrift eingefügt:

„Fünfter Abschnitt
Beförderung von Reisenden
und ihrem Gepäck“.

3. § 77 wird wie folgt gefaßt:

„§ 77

unverändert

Entwurf

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

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

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 (§ 4a Abs. 1) sowie Ansprüche wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im § 77 bezeichneten Gepäcks;“.

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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

5. § 102 wird wie folgt geändert:

a) unverändert

b) unverändert

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

Artikel 3

Änderungen der Zivilprozeßordnung

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

1. unverändert

Entwurf

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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

2. Nach § 786 wird eingefügt:

„§ 786 a

(1) unverändert

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

1. unverändert

2. Ist nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) von dem Schuldner oder für ihn ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden, so sind, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, die Vorschriften des § 34 der Seerechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 34 Abs. 2 der Seerechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach § 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 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 Gerichts, das seinen Sitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes hat, unter dem Vorbehalt ergangen, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen geltend machen kann, wenn ein Fonds nach Artikel 11 des Übereinkommens errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird, so gel-

Entwurf

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. § 651h 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:

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

Artikel 4

unverändert

Artikel 5

Änderungen des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

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

1. Nach Artikel 5 wird folgender Artikel 6 eingefügt:

„Artikel 6

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

1. in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Abkommen von 1924) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 (Protokoll von 1968) ausgestellt ist oder
2. vorsieht, daß der Vertrag den Bestimmungen des Abkommens von 1924 in der Fassung des Protokolls von 1968 oder dem Recht eines Staates, auf Grund dessen die genannten Bestimmungen anzuwenden sind, unterliegt.

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

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

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

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

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

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.“

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

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Vorschriften der §§ 486 bis 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 940-9, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649), wird wie folgt geändert:

Artikel 6

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

1. Dem § 28 Abs. 3 wird angefügt:
„Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs bleiben unberührt.“
2. Dem § 30 wird angefügt:
„(12) Für die Kosten der Beseitigung haften persönlich
 1. der nach § 25 Abs. 1 Verantwortliche, sofern er Schiffseigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) ist und das Hindernis in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes verursacht worden ist,
 2. der nach § 25 Abs. 3 Verantwortliche, sofern es sich bei dem beseitigten Gegenstand um ein Schiff handelt und der Verantwortliche Eigentümer des Schiffes im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist.
 Mehrere Verpflichtete haften als Gesamtschuldner. Auf den Anspruch auf Erstattung der Kosten der Beseitigung nach Satz 1 sind die §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs anzuwenden.“

Artikel 7

Änderung der Strandungsordnung

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

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

Artikel 7

unverändert

Artikel 8

Änderungen des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit

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

1. Nach § 145 wird eingefügt:

„§ 145 a

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

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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

Artikel 8

Aufhebung von Vorschriften

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

Artikel 9

Aufhebung von Vorschriften

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

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

Artikel 9

Berlin-Klausel

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

Artikel 10

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.

Artikel 11

Inkrafttreten, Übergangsregelung

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

(2) Die übrigen Vorschriften dieses Gesetzes treten am Tage nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 4 bis 11, Artikel 2 Nr. 2 bis 4, Artikel 4 Nr. 3, Artikel 5 Nr. 1 und Artikel 9 Abs. 2 bleiben jedoch außer Betracht in den Fällen, in denen der Vertrag bereits vor dem in Satz 1 bezeichneten Inkrafttretenstage abgeschlossen worden ist.

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

Bericht der Abgeordneten Eylmann und Dr. Schwenk (Stade)

1.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 162. Sitzung am 3. Oktober 1985 den Gesetzentwurf zur alleinigen Beratung an den Rechtsausschuß überwiesen. Der Rechtsausschuß hat den Entwurf in seiner 68. Sitzung am 11. Dezember 1985, in seiner 73. Sitzung am 29. Januar 1986, in seiner 80. Sitzung am 16. April 1986 und abschließend in seiner 81. Sitzung am 23. April 1986 beraten.

2.

Der Rechtsausschuß empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen. Die von der SPD-Fraktion im Ausschuß gestellten Anträge auf Erhöhung der Haftungsbeträge für Personenschäden und für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen wurden von der Mehrheit abgelehnt. In der Schlußabstimmung hat die SPD-Fraktion dem Gesetzentwurf im Ganzen jedoch zugestimmt.

Der Gesetzentwurf regelt im wesentlichen drei Bereiche. Der erste betrifft die Anpassung des Rechtsinstituts der seerechtlichen Haftungsbeschränkung an das Internationale Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976. Die geltenden §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs, die die wesentlichen Bestimmungen des Übereinkommens von 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (BGBl. 1972 II S. 653) enthalten, werden neu gefaßt. Im Interesse der internationalen Rechtsvereinheitlichung sollen die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 unmittelbar Anwendung finden; § 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Entwurfs beschränkt sich daher darauf, hinsichtlich der Beschränkung der Haftung für Seeforderungen auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens zu verweisen. Nur soweit das Übereinkommen dem nationalen Gesetzgeber ergänzende oder abweichende Regelungen gestattet, werden diese in das Handelsgesetzbuch eingefügt. Dies gilt für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung (§ 487 des Handelsgesetzbuchs), für den Haftungshöchstbetrag bei kleinen Schiffen bis zu 250 Tonnen Raumgehalt (§ 487 a des Handelsgesetzbuchs), für Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen (§ 487 b des Handelsgesetzbuchs) sowie für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen (§ 487 c des Handelsgesetzbuchs).

Der zweite in dem Entwurf geregelte Bereich betrifft das Seefrachtrecht. Die in der Bundesrepublik Deutschland derzeit geltenden Vorschriften beruhen auf dem Internationalen Abkommen von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnosse-

mente („Haager Regeln“). Dieses Recht soll nunmehr durch Einarbeitung der Bestimmungen des Protokolls von 1968 zur Änderung des Übereinkommens von 1924 („Visby-Regeln“) der internationalen Rechtsentwicklung angepaßt werden. Abweichend von der Regierungsvorlage empfiehlt der Ausschuß, die Visby-Regeln vollständig in das innerstaatliche Recht zu übernehmen, während die Ratifizierung der Visby-Regeln noch nicht vorgenommen werden soll, sondern die internationale Entwicklung abgewartet werden soll. Neben den Bestimmungen über die Erhöhung und Berechnung der Haftungsbeträge, über die Haftung bei der Verwendung von Containern, Paletten und ähnlichen Geräten sowie über die Haftungsbeschränkung bei außervertraglichen Ansprüchen und durch Personen der Schiffsbesatzung sollen auch die Bestimmungen über die Verlängerung der einjährigen Ausschußfrist für die Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen und über die Skripturhaftung des Verfrachters für die Richtigkeit der Angaben im Konnossement berücksichtigt werden.

Der dritte durch den Gesetzentwurf geregelte Bereich betrifft die Beförderung von Personen auf See und auf Binnengewässern. Das Recht der Personenbeförderung auf See ist im Handelsgesetzbuch nur sehr unvollkommen geregelt. Zwingende Vorschriften, die die Haftung des Beförderers für Personen- und Gepäckschäden von Reisenden regeln, gibt es für den Seereisevertrag bisher nicht. Im Interesse einer international einheitlichen Regelung sieht der Entwurf vor, daß weitgehend die Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck auf See in das innerstaatliche Recht übernommen werden; an die Stelle der in den Artikeln 7 und 8 des Übereinkommens festgesetzten Haftungsbeträge, die durch die wirtschaftliche Entwicklung überholt sind, treten jedoch höhere Haftungsbeträge. Dagegen hat der Ausschuß Anträge der SPD-Fraktion mehrheitlich abgelehnt, entsprechend den Vorschlägen des Bundesrates in seiner Stellungnahme, die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden auf 50 000 DM und für Schäden an beförderten Fahrzeugen auf 30 000 DM zu erhöhen. Die Mehrheit hat sich bei ihrer Ablehnung den in der Gegenäußerung der Bundesregierung vorgetragenen Gründen angeschlossen. Im übrigen besteht Einigkeit darüber, daß in den Fällen, in denen der Beförderer zugleich Reiseveranstalter ist, die Bestimmungen der §§ 651 a ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs gegenüber dem Seebeförderungsgesetz zurücktreten, soweit es sich um die Haftung für Personenschäden oder für Verlust oder Beschädigung des Gepäcks von Reisenden handelt.

Die Regelungen des Entwurfs über die Beförderung von Personen und ihrem Gepäck auf See sollen auch für die Beförderung von Personen und ihrem

Gepäck in der Binnenschifffahrt gelten. Darüber hinaus soll der Eigner eines Binnenschiffes seine Haftung für Ansprüche von Fahrgästen wegen Personenschäden künftig nicht, wie bisher, auf Schiff und Fracht beschränken können. Für diese Ansprüche ist vielmehr, entsprechend der seerechtlichen Regelung, die Einführung des Systems der summenmäßig beschränkten persönlichen Haftung vorgesehen. Die Höhe des Globalhöchstbetrages bemißt sich nach der Beförderungskapazität des Schiffes.

Der Entwurf sieht außerdem Änderungen der Zivilprozeßordnung, des Bürgerlichen Gesetzbuchs, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch, des Bundeswasserstraßengesetzes, der Strandungsordnung und des Gesetzes über die Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit vor. Diese Änderungen ergeben sich aus der Neuregelung der seerechtlichen Haftungsbeschränkung, der Einarbeitung der Visby-Regeln sowie der Anpassung des Binnenschiffrechts an seerechtliche Bestimmungen.

3.

Zu den gegenüber dem Regierungsentwurf vorgeschlagenen Änderungen ist folgendes zu bemerken:

Zu Artikel 1 (Änderungen des Handelsgesetzbuchs)

Zu Nummer 4 a (§ 612 HGB)

Die vorgeschlagenen Ergänzungen des § 612 HGB entsprechen den Bestimmungen des Artikels 1 Abs. 2 und 3 der Visby-Regeln.

Zu Nummer 4 b (§ 656 HGB)

Die Einführung der Skripturhaftung gegenüber dem gutgläubigen Erwerber in § 656 Abs. 2 Satz 2 HGB entspricht dem Artikel 1 Abs. 1 der Visby-Regeln.

Zu Nummer 5 (§ 660 HGB)

Die Verwendung des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds als Rechnungseinheit für die Berechnung des Haftungshöchstbetrages nach § 660 Abs. 1 HGB beruht auf dem Protokoll vom 21. Dezember 1979 zur Änderung der Visby-Regeln. Sie ermöglicht eine Anpassung der Haftungshöchstsumme bei Währungsschwankungen.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 660 Abs. 3 HGB stellt klar, daß die aus den §§ 658, 659 HGB sich ergebende Beschränkung der Haftung des Verfrachters auf den gemeinen Wert der Güter unter den in Absatz 3 genannten Voraussetzungen entfällt.

Zu Nummer 5 a (§ 662 Abs. 1 HGB)

Die Einbeziehung der §§ 658, 659 HGB in den Katalog der einseitig zwingenden Normen in § 662 Abs. 1

HGB beruht auf den Visby-Regeln; hiernach kann der Verfrachter die Verpflichtung, den gemeinen Wert der Güter zu ersetzen, nicht abbedingen (Artikel 4 Abs. 5 Buchstabe b der Haager Regeln in der Fassung der Visby-Regeln in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 8 der Haager Regeln).

Zu Nummer 8 (Artikel 13 der Anlage zu § 664 HGB)

Die Änderung der Überschrift des Artikels 13 sowie des Absatzes 1 geht auf Anregungen des Bundesrates zurück. Auf die Begründung hierzu wird verwiesen.

Die Änderung des Artikels 13 Abs. 2 Buchstabe b folgt einer Prüfungsempfehlung des Bundesrates. In Fällen, in denen der Tod des Reisenden als Folge einer während der Reise erlittenen Körperverletzung erst geraume Zeit nach dem Tag der Ausschiffung eintritt, soll die Geltendmachung von Ersatzansprüchen in Anpassung an die Regelung des § 852 BGB auf einen Zeitraum von 30 Jahren vom Tage der Ausschiffung an begrenzt werden.

Zu Nummer 8 (Artikel 14 neu der Anlage zu § 664 HGB)

Die Einfügung dieser Vorschrift, die dem Artikel 17 Abs. 1 Buchstabe d des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See nachgebildet ist, entspricht dem Vorschlag des Bundesrates in der Stellungnahme zum Regierungsentwurf. Die Vorschrift begründet in Fällen, in denen die Beförderung eine enge Verknüpfung mit dem Inland aufweist, einen inländischen Gerichtsstand und zugleich die internationale Zuständigkeit eines inländischen Gerichts; sie ermöglicht es damit dem Reisenden, seine Ansprüche im Inland gerichtlich geltend zu machen.

Zu Nummer 8 (Artikel 15 neu der Anlage zu § 664 HGB)

Die vorgeschlagene Ergänzung des Artikels 15, der dem bisherigen Artikel 14 der Anlage in der Fassung des Regierungsentwurfs entspricht, folgt aus der Einführung des Artikels 14.

Zu Nummer 8 (bisheriger Artikel 15 der Anlage zu § 664 HGB)

Der bisherige Artikel 15 der Anlage zu § 664 HGB entfällt, da sich der Vorrang der atomhaftungsrechtlichen Bestimmungen bereits aus § 25 des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565) in Verbindung mit den Bestimmungen des Pariser Atomhaftungsübereinkommens ergibt.

Zu Artikel 2 (Änderungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt)*Zu Nummer 1*

Die Streichung ist erforderlich, weil die für das Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vorgeschlagene Kurzbezeichnung und Abkürzung bereits durch Artikel 3 Nr. 1 des vom Deutschen Bundestag in seiner 199. Sitzung am 21. Februar 1986 verabschiedeten Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in jenes Gesetz eingefügt worden sind.

Zu Artikel 3 (Änderungen der Zivilprozeßordnung)*Zu Nummer 2* (§ 786 a Abs. 2 ZPO)

Der Ausschuß greift in Übereinstimmung mit der Gegenäußerung der Bundesregierung den Vorschlag des Bundesrates auf. Die Änderungen stellen redaktionelle Vereinfachungen dar.

Zu Nummer 2 (§ 786 a Abs. 3 ZPO)

Die vorgeschlagene Änderung stellt klar, daß, falls die Deutsche Demokratische Republik dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 beitrifft, die Vorschrift des § 786 a Abs. 3 ZPO auch auf Urteile von Gerichten der Deutschen Demokratischen Republik anwendbar ist.

Zu Artikel 5 (Änderungen des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch)

Aufgrund der Einfügung einer weiteren Vorschrift in das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch bedarf der Einleitungssatz einer redaktionellen Änderung.

Zu Nummer 1 (Artikel 6 EGHGB)

Der in das EGHGB neu einzufügende Artikel 6 legt den Anwendungsbereich der in § 662 HGB in der Fassung des Entwurfs genannten zwingenden Bestimmungen über Konnossemente fest. In Übereinstimmung mit Artikel 10 der Visby-Regeln bestimmt Artikel 6 Abs. 1 EGHGB in der Fassung des Entwurfs, daß § 662 HGB für jedes Konnossement gilt, das entweder

- in einem Vertragsstaat der Visby-Regeln ausgestellt ist oder
- vorsieht, daß der Vertrag den Visby-Regeln unterliegt, oder
- in einem anderen Staat als einem Vertragsstaat der Visby-Regeln ausgestellt ist, sofern das Konnossement eine Beförderung von einem Hafen oder nach einem Hafen in der Bundesrepublik Deutschland oder in einem Vertragsstaat der Visby-Regeln betrifft.

Im Hinblick darauf, daß die den Visby-Regeln entsprechenden Vorschriften des § 612 Abs. 2 und, soweit darin ein Haftungsbetrag von zwei Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der Güter vorgesehen ist, des § 660 Abs. 1 HGB in der Fassung des Entwurfs mit den für die Bundesrepublik Deutschland weiterhin verbindlichen Haager Regeln nicht vereinbar sind, bestimmt Artikel 6 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs, daß diese Regelungen außer Betracht bleiben, wenn das Konnossement in einem Staat ausgestellt ist, der Vertragsstaat des Abkommens von 1924, jedoch nicht Vertragsstaat der Visby-Regeln ist, und das Konnossement sich auf die Beförderung von Gütern nach einem Hafen in einem solchen Staat bezieht. Dies gilt jedoch nicht, wie Satz 1 Halbsatz 2 klarstellt, wenn in dem Konnossement die Anwendung der Visby-Regeln vorgesehen ist, sowie in Fällen, in denen das Konnossement eine Verschiffung zwischen inländischen Häfen durch Schiffe, die die deutsche Flagge führen, betrifft (Artikel 6 Abs. 2 Satz 2 EGHGB).

Soweit die Regelungen in Artikel 6 Abs. 1 und 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs darauf abstellen, ob das Konnossement in einem Vertragsstaat der Visby-Regeln ausgestellt ist oder sich auf eine Beförderung von oder nach einem Hafen in einem Vertragsstaat der Visby-Regeln bezieht, bedarf es einer Veröffentlichung der Liste der Vertragsstaaten der Visby-Regeln. Artikel 6 Abs. 3 EGHGB in der Fassung des Entwurfs sieht daher vor, daß die Liste der Vertragsstaaten sowie jede Änderung dieser Liste durch den Bundesminister der Justiz im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben werden.

Die in Artikel 6 Abs. 2 EGHGB in der Fassung des Entwurfs vorgesehenen Einschränkungen hinsichtlich der Anwendung des § 662 HGB in der Fassung des Entwurfs entfallen, wenn die Haager Regeln von 1924 für die Bundesrepublik Deutschland infolge Kündigung außer Kraft treten. Artikel 6 Abs. 4 EGHGB in der Fassung des Entwurfs sieht daher vor, daß Artikel 6 Abs. 2 EGHGB sowie der auf diese Vorschrift verweisende Artikel 6 Abs. 1 Satz 3, letzter Halbsatz EGHGB an dem Tag außer Kraft treten, an dem die Haager Regeln für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten.

Zu Nummer 2 (Artikel 7 EGHGB)

Bei der vorgeschlagenen Änderung der Nummer 2 handelt es sich um redaktionelle Änderungen infolge der Einfügung der Nummer 1.

Zu Artikel 8 (Änderungen des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit)

Die in Artikel 8 vorgeschlagenen Änderungen des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit entsprechen den Vorschlägen des Bundesrates. Auf die Begründung hierzu wird verwiesen. Infolge der Einfügung des Artikels 8 werden aus den bisherigen Artikeln 8, 9 und 10 die Artikel 9, 10 und 11.

Zu Artikel 9 (bisher Artikel 8)

Die in Artikel 9 Abs. 2 vorgesehene Aufhebung des Artikels 2 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 5. Dezember 1939 (RGBl. I S. 2501) beruht auf der Neuregelung des Anwendungsbereichs des § 662 HGB durch Artikel 6 EGHGB.

Zu Artikel 11 (bisher Artikel 10)

In Artikel 11 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 des Entwurfs wird jeweils eine Übergangsregelung für diejenigen Fälle vorgesehen, in denen bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes das schädigende Ereignis eingetreten war oder der Vertrag, aus dem der Anspruch hergeleitet wird, abgeschlossen war.

Bonn, den 20. Mai 1986

Eylmann Dr. Schwenk (Stade)

Berichterstatter

