

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf hat die Umsetzung des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) in deutsches Recht zum Ziel. Damit soll zugleich einer im Einigungsvertrag enthaltenen Maßgabe entsprochen werden, das im deutschen Binnenschiffahrtsrecht derzeit noch geltende System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners durch das System der persönlichen, jedoch summenmäßig beschränkbaren Haftung zu ersetzen. Weiter soll zur Rechtsbereinigung das Flößereigesetz von 1895 aufgehoben werden.

B. Lösung

Die Vorschriften des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) werden in das Binnenschiffahrtsgesetz eingearbeitet. Das auf dem bisherigen System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners aufbauende Recht wird an das neu eingeführte Summenhaftungssystem angepaßt. In die derzeit noch unter der Bezeichnung „Seerechtliche Verteilungsordnung“ geführte Verordnung werden Vorschriften über das neue Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren aufgenommen. Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 wird aufgehoben.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Das geplante Gesetz begründet keine Haushaltsausgaben des Bundes, der Länder und der Gemeinden ohne Vollzugaufwand.

2. Vollzugaufwand

Bund und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Den Ländern können durch die Einführung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens unter Umständen noch nicht zu beziffernde Kosten entstehen. Durch die Eröffnung der Möglichkeit, das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren auf wenige Gerichte zu konzentrieren, können jedoch die Zusatzkosten minimiert werden. Im übrigen können Kosten auf Grund erhöhten Personalaufwands durch Einnahmen aus Gebühren ausgeglichen werden.

E. Sonstige Kosten

Die vorgesehene Einführung des Systems der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung und der beabsichtigte Ausschluß der Haftungsbeschränkungsmöglichkeit für Gefahrgutschäden können zu einer Anhebung der vom Schiffseigner zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien und damit mittelbar zu einer Erhöhung der Entgelte für die Beförderung von Personen und Gütern in der Binnenschiffahrt führen. Die Höhe der entstehenden Kosten läßt sich mangels konkreten Zahlenmaterials nicht genau beziffern.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (121) – 450 02 – Üb 80/97

Bonn, den 29. August 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der
Binnenschifffahrt

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersicht-
lich, Stellung zu nehmen.

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

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes**

Das Binnenschifffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 4, 4a und 5 werden durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 4

(1) Der Schiffseigner kann seine Haftung für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit einer Bergung oder Hilfeleistung einschließlich einer Wrackbeseitigung im Sinne von Absatz 4 eingetreten sind, sowie für Ansprüche aus Wrackbeseitigung beschränken, es sei denn, das Schiff wird zum Sport oder zur Erholung und nicht des Erwerbes wegen verwendet. Die Ansprüche unterliegen der Haftungsbeschränkung unabhängig davon, auf welcher Grundlage sie beruhen, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur sind und ob sie auf Grund eines Vertrages oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden; Ansprüche aus Wrackbeseitigung sowie Ansprüche nach Absatz 3 Satz 2 unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie sich auf ein vertraglich vereinbartes Entgelt richten.

(2) Ansprüche wegen Personenschäden sind solche wegen der Tötung oder der Verletzung von Personen.

(3) Ansprüche wegen Sachschäden sind

1. solche wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen;
2. solche wegen der Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck;
3. sonstige Vermögensschäden wegen der Verletzung nichtvertraglicher Rechte.

Ansprüche wegen Sachschäden sind ferner Ansprüche einer anderen Person als des Schuldners wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden, für die der Schuldner seine Haftung nach Absatz 1, 2 und 3 Satz 1 beschränken kann.

(4) Ansprüche aus Wrackbeseitigung sind solche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, festgelaufenen oder verlassenen Schiffes samt allem, was sich an Bord befindet oder befunden hat, sowie für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes. Ansprüche aus Wrackbeseitigung sind ferner Ansprüche einer anderen Person als des Schuldners wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung der in Satz 1 genannten Kosten, für die der Schuldner seine Haftung beschränken kann.

(5) Als Schiff im Sinne dieser Vorschrift sind auch Kleinfahrzeuge anzusehen.

§ 5

Der Haftungsbeschränkung nach § 4 unterliegen nicht

1. Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur großen Haverei;
2. Ansprüche gegen denjenigen, der nach einem anwendbaren internationalen Übereinkommen oder nach dem Atomgesetz für nukleare Schäden haftet;
3. Ansprüche von Bediensteten des Schiffseigners, deren Aufgaben mit dem Schiffsbetrieb oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben, Angehörigen oder sonstiger zur Geltendmachung solcher Ansprüche berechtigter Personen, wenn der Dienstvertrag deutschem Recht unterliegt oder wenn er ausländischem Recht unterliegt, nach welchem die Haftung für diese Ansprüche nicht global beschränkt werden kann;
4. Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz;
5. Ansprüche gegen den Eigner des Schiffes, das gefährliche Güter im Sinne der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (Anlage 1 zur Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21. Dezember 1994, BGBl. 1994 II S. 3830, 3831) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung befördert hat, wegen durch diese Güter verursachter Schäden Dritter;

6. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

§ 5a

Hat der Schiffseigner gegen den Gläubiger eines in § 4 aufgeführten Anspruchs einen Gegenanspruch, der aus demselben Ereignis entstanden ist, so kann er seine Haftung nur in Bezug auf den Betrag des gegen ihn gerichteten Anspruchs beschränken, der nach Abzug des Gegenanspruchs verbleibt.

§ 5b

(1) Der Schiffseigner kann seine Haftung nach den Vorschriften dieses Abschnitts nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Ist der Schiffseigner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn der Schaden auf eine die Beschränkung der Haftung nach Absatz 1 ausschließende Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist.

§ 5c

(1) Bei der Anwendung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung stehen dem Schiffseigner gleich:

1. der Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes;
2. jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung oder einer Wrackbeseitigung Dienste erbringt, die sich auf ein Binnenschiff oder die Ladung eines solchen Schiffes beziehen und entweder ausschließlich auf diesem Schiff oder weder von einem Binnenschiff noch von einem Seeschiff aus erbracht werden (Berger oder Retter);
3. jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner oder einer der in den Nummern 1 und 2 genannten Personen haftet.

(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.

(3) Ein Versicherer, der die Haftung in Bezug auf Ansprüche versichert, die der Beschränkung nach diesen Vorschriften unterliegen, kann sich Dritten gegenüber auf die Haftungsbeschränkung in gleichem Umfang wie der Versicherte berufen.

§ 5d

(1) Die Haftung kann auf die in den §§ 5 e bis 5 j bezeichneten Haftungshöchstbeträge beschränkt werden.

(2) Die Haftungsbeschränkung kann bewirkt werden durch die Errichtung eines Fonds nach der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung (BGBl. ...) oder durch die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt – CLNI (BGBl. ...).

(3) Die Beschränkung der Haftung kann auch ohne Errichtung eines Fonds im Wege der Einrede mit Wirkung für Ansprüche nur gegen denjenigen, der sie erhebt, geltend gemacht werden. In diesem Falle sind die §§ 15, 23 Abs. 1, 3 Satz 1, 3 und 4 in Verbindung mit § 44 Abs. 1 und 2 Satz 1, § 26 Abs. 4 bis 6 der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung entsprechend anzuwenden; § 305 a der Zivilprozeßordnung bleibt unberührt.

§ 5e

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden beschränkt werden kann, wird, sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne des § 5 j handelt, wie folgt berechnet:

1. Für ein Fahrgastschiff oder ein anderes Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dient, sind, soweit sich nicht aus den Nummern 3 und 4 etwas anderes ergibt, 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung bei höchstzulässigem Tiefgang des Schiffs anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
2. Für ein Schiff, das nach seiner Zweckbestimmung der Beförderung von Gütern dient, sind 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffs anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.
3. Für ein Schlepp- oder Schubboot sind 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen anzusetzen.
4. Für einen Bagger, Kran, Elevator oder eine sonstige schwimmende und bewegliche Anlage oder ein Gerät ähnlicher Art ist der Wert, den die Anlage oder das Gerät im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses hatte, anzusetzen.

(2) Für ein Schubboot, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses starr mit einem oder mehreren Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden war, erhöht sich der für das Schubboot nach Absatz 1 Nr. 3 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je

Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter, soweit nicht das Schubboot für einen oder mehrere dieser Schubleichter Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht hat. Erhöht sich der Haftungshöchstbetrag für das Schubboot nach Satz 1, so vermindert sich für jeden starr mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter der Haftungshöchstbetrag für alle aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche um den gleichen Betrag. Satz 2 gilt jedoch nicht für einen Anspruch des für das Schubboot haftenden Schuldners gegen den für einen mit dem Schubboot starr verbundenen Schubleichter haftenden Schuldner auf Ausgleichung im Innenverhältnis.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für ein Schiff mit eigener Antriebskraft, das im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses mit einem oder mehreren Schiffen fest gekoppelt war, die nicht Anlagen oder Geräte im Sinne des Absatzes 1 Nr. 4 darstellen, sowie für die gekoppelten Schiffe, jedoch mit der Maßgabe, daß sich für das fortbewegende Schiff der nach Absatz 1 anzusetzende Betrag um 100 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung oder je Tonne Tragfähigkeit der anderen Schiffe erhöht.

(4) In jedem Falle beträgt der Haftungshöchstbetrag mindestens 200 000 Rechnungseinheiten, soweit es sich nicht um Leichter handelt, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden.

§ 5f

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden beschränkt werden kann, beträgt die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge.

(2) Bei der Befriedigung aus dem in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbetrag haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang.

§ 5g

Reicht der nach § 5e maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach § 5f Abs. 1 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach § 5e zur Verfügung. Die Restansprüche wegen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; § 5f Abs. 2 ist insoweit nicht anzuwenden.

§ 5h

Abweichend von den §§ 5e und 5f Abs. 1 kann ein Berger oder Retter im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder ein an Bord tätiger Lotse seine Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten sowie für Ansprüche wegen Sachschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 100 000 Rech-

nungseinheiten beschränken. § 5f Abs. 2 und § 5g gelten entsprechend.

§ 5i

Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche aus Wrackbeseitigung gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser beträgt die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung zur Verfügung.

§ 5j

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Personen, die

1. auf Grund eines Personenbeförderungsvertrages oder
2. mit Zustimmung des Beförderers in Begleitung eines auf Grund eines Güterbeförderungsvertrages mit dem Schiff beförderten Fahrzeugs oder lebenden Tieres

mit dem Schiff befördert worden sind (Reisende), gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Dieser steht ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen der Reisenden zur Verfügung.

(2) Der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden nach Absatz 1 beträgt 60 000 Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf. Ist die Anzahl der Reisenden, die befördert werden dürfen, nicht vorgegeben, so bestimmt sich der Haftungshöchstbetrag nach der Anzahl der Reisenden, die das Schiff im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses tatsächlich befördert hat. Der Haftungshöchstbetrag beträgt jedoch mindestens 720 000 Rechnungseinheiten und höchstens 12 Millionen Rechnungseinheiten.

(3) Abweichend von Absatz 2 beträgt der Haftungshöchstbetrag für einen Berger oder Retter im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 oder einen an Bord tätigen Lotsen 720 000 Rechnungseinheiten.

§ 5k

Die in diesem Abschnitt genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die nach den §§ 5e bis 5j maßgebenden Haftungshöchstbeträge werden in Deutsche Mark entsprechend dem Wert der Deutschen Mark gegenüber dem Sonderziehungsrecht im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds oder der Leistung einer vom Gericht zugelassenen Sicherheit umgerechnet. Wird die Beschränkung der Haftung im Wege der Einrede nach § 5d Abs. 3 geltend gemacht, so ist maßgeblicher Zeitpunkt für die Umrechnung der Tag des Urteils. 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.

§ 51

Die §§ 4 bis 5k sind ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden, wenn im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses

1. das Schiff, für das die Haftung beschränkt werden soll, ein deutsches Gewässer oder ein sonstiges dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt – CLNI (BGBl. ... II S. ...) unterliegendes Gewässer befahren hat oder
 2. Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für ein im Bereich solcher Gewässer in Gefahr befindliches Binnen- oder Seeschiff oder für die Ladung eines solchen Binnen- oder Seeschiffs erbracht worden sind oder
 3. ein im Bereich solcher Gewässer gesunkenes, havariertes, festgefahrenes oder verlassenes Schiff oder die Ladung eines solchen Schiffs gehoben, beseitigt, vernichtet oder unschädlich gemacht worden ist.
- Ist das Ereignis auf einem ausländischen, dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt – CLNI (BGBl. 19.. II S. ...) unterliegenden Gewässer eingetreten, so bestimmt sich jedoch abweichend von § 5j Abs. 2 Satz 3 der Haftungshöchstbetrag für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen der Tötung oder Verletzung von Reisenden nach dem nach Internationalem Privatrecht anzuwendenden Recht."
2. In § 6 Abs. 1 werden die Worte „Binnenschifffahrts- und Rheinschifffahrtssachen“ durch das Wort „Binnenschifffahrtssachen“ und die Worte „Schiff und Fracht“ durch die Worte „dem Schiff“ ersetzt.
 3. In § 7 Abs. 3 wird das Wort „persönlich“ gestrichen.
 4. § 8 Abs. 4 wird aufgehoben.
 5. In § 19 Abs. 1 wird die Angabe „mit Schiff und Fracht (§ 4 Nr. 1)“ gestrichen.
 6. § 77 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
„Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 51 geltend zu machen, bleibt unberührt.“
 7. In § 79 Abs. 3 wird die Angabe „der §§ 3 und 4“ durch die Angabe „des § 3“ ersetzt.
 8. In § 97 Abs. 2 Satz 1 werden die Worte „und der Fracht“ gestrichen.
 9. In § 102 werden die Nummern 3 bis 5 wie folgt gefaßt:
 - „3. die Lotsengelder sowie die Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes; die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;
 4. die Forderungen wegen Personenschäden (§ 4 Abs. 2) und wegen Sachschäden (§ 4 Abs. 3), die an Bord oder in unmittelbarem

Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind;

5. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;“.
10. § 104 wird wie folgt gefaßt:

„§ 104

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzug, einem Schubverband oder einem Verband von fest gekoppelten Schiffen mit eigener Antriebskraft vereinigt, so erstreckt sich das Pfandrecht des Schiffsgläubigers nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat.“

11. § 106 wird aufgehoben.

12. § 107 wird wie folgt gefaßt:

„§ 107

Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 102 aufgeführt sind.“

13. § 108 wird wie folgt gefaßt:

„§ 108

(1) Die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen haben, soweit sich aus den Absätzen 2 und 3 nicht ein anderes ergibt, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Von den Pfandrechten für die in § 102 Nr. 3 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung vor; Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt. Forderungen, welche aus Anlaß eines und desselben Notfalles entstanden sind, gelten als gleichzeitig entstanden.

(3) Pfandrechte für die in § 102 Nr. 4 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.“

14. § 109 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Worte „an Schiff oder Fracht“ durch die Worte „am Schiff“ ersetzt und die Worte „hinsichtlich des Schiffes“ gestrichen.
- b) In Absatz 3 werden die Worte „Schiff und Fracht“ durch die Worte „dem Schiff“ ersetzt.

15. § 112 wird aufgehoben.

16. § 113 wird wie folgt gefaßt:

„§ 113

Soweit der Schiffseigner bei der Zwangsversteigerung oder bei einer sonstigen Veräußerung des Schiffes den Erlös eingezogen hat, haftet er

jedem Schiffsgläubiger, dessen Pfandrecht infolge der Zwangsversteigerung oder infolge eines nach § 110 eingeleiteten Aufgebotsverfahrens erloschen ist, in Höhe desjenigen Betrages persönlich, der sich bei einer Verteilung des eingezogenen Betrages nach der gesetzlichen Rangordnung ergibt."

17. In § 114 Abs. 1 werden die Worte „Schiff und Fracht“ durch die Worte „dem Schiff“ ersetzt.

18. § 115 wird wie folgt gefaßt:

„§ 115

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

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

(3) Soweit der Schiffseigner die Entschädigung oder Vergütung eingezogen hat, haftet er in Höhe des eingezogenen Betrages den Schiffsgläubigern persönlich in gleicher Weise wie bei Einziehung eines Erlöses (§ 113)."

19. In § 117 Abs. 1 Nr. 7 wird die Angabe „4 Nr. 3“ gestrichen.

20. In § 131 Abs. 3 wird die Angabe „§§ 92 bis 92f“ durch die Angabe „§§ 4 bis 51, 92 bis 92f“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Seerechtlichen Verteilungsordnung

Die Seerechtliche Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift werden die Worte „für Seeforderungen (Seerechtliche Verteilungsordnung)“ durch die Worte „in der See- und Binnenschiffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO)“ ersetzt.
2. Die Überschrift zum Ersten Teil „Verteilungsverfahren“ wird durch die Überschrift „Seerechtliches Verteilungsverfahren“ ersetzt.
3. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefaßt:

„2. der Eigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster eines Seeschiffs, der von diesem Schiff aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste leistet, oder ein von dem Seeschiff aus arbeitender Berger oder Retter sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Eigentümer, der Charterer, der Reeder, der Ausrüster, der Berger oder der Retter haftet,

3. ein Berger oder Retter, der weder von einem Seeschiff noch von einem Binnenschiff aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste

für ein Seeschiff leistet, oder der ausschließlich auf dem Seeschiff arbeitet, für das Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste geleistet werden, sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Berger oder der Retter haftet,“.

- b) In Absatz 5 Nr. 2 werden die Worte „im Sinne des Absatzes 3 Satz 1“ gestrichen und wird die Angabe „nach § 4 Abs. 1 Nr. 3“ durch die Worte „in seinem Antrag auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens“ ersetzt.

4. In § 4 Abs. 1 Nr. 1, 4 und 7, § 6 Abs. 3 Satz 1, § 7 Abs. 2 Nr. 1 und 4, § 10 Abs. 2 Nr. 1, 2 und 3, § 12 Abs. 5, § 22 Abs. 1 Satz 1 und § 26 Abs. 5 Satz 1 wird die Angabe „nach § 8 Abs. 1“, in § 8 Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „nach Absatz 1“ und in § 14 Abs. 6 werden die Worte „nach Maßgabe des § 8 Abs. 1“ jeweils durch die Worte „durch das Verteilungsverfahren“ ersetzt.

5. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) § 10 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Die in der öffentlichen Aufforderung zu bestimmende Frist zur Anmeldung der Ansprüche soll mindestens zwei Monate betragen; sie soll nicht weniger als sechs Monate betragen, wenn damit zu rechnen ist, daß an dem Verfahren Gläubiger teilnehmen, die ihre gewerbliche Niederlassung oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Ausland haben.“

- b) In § 10 Abs. 2 Nr. 2 werden die Worte „der Seerechtlichen Verteilungsordnung“ durch die Worte „der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung“ ersetzt.

6. In § 12 Abs. 5 wird die Angabe „nach § 1 Abs. 3“ gestrichen.

7. Nach § 33 wird folgender neuer Zweiter Teil eingefügt:

„Zweiter Teil

Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren

§ 34

Einleitung des Verteilungsverfahrens.

Anwendbare Vorschriften

(1) Zur Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des § 5 d Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes kann ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren eingeleitet werden.

(2) Auf das Verteilungsverfahren nach Absatz 1 sind die für das Seerechtliche Verteilungsverfahren geltenden Vorschriften des Ersten Teils dieses Gesetzes anzuwenden, soweit in den Vorschriften des Zweiten Teils nichts anderes bestimmt ist. § 1 Abs. 1 bis 4, §§ 2, 4 Abs. 1 bis 3, § 7 Abs. 2 Nr. 2, 3 und 5 sowie § 23 Abs. 2 und 3 Satz 2, Abs. 4 Satz 2 sind nicht anzuwenden.

§ 35

Antragsberechtigung

Die Eröffnung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens können beantragen:

1. der Schiffseigner, Eigentümer, Charterer oder Ausrüster eines Binnenschiffs, sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden sie haften,
2. der Schiffseigner, Eigentümer, Charterer oder Ausrüster eines Binnenschiffs, der von diesem aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste leistet, oder ein von dem Binnenschiff aus arbeitender Berger oder Retter sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner, der Eigentümer, der Charterer, der Ausrüster, der Berger oder der Retter haftet,
3. ein Berger oder Retter im Sinne von § 5 c Abs. 1 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Berger oder Retter haftet,

sofern diese Personen ihre Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes beschränken können und wegen eines solchen Anspruchs ein gerichtliches Verfahren im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingeleitet wird oder eingeleitet werden kann. Der Antrag kann auch von einem Versicherer gestellt werden, der die Haftung in Bezug auf Ansprüche versichert, für welche die in Satz 1 genannten Personen ihre Haftung beschränken können.

§ 36

Anspruchsklassen

(1) Abweichend von § 1 Abs. 4 zählen zu den im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren zu bildenden Anspruchsklassen folgende Ansprüche:

1. Anspruchsklasse A: Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden nach § 4 Abs. 1, 2 und 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes,
2. Anspruchsklasse B: Ansprüche wegen Tötung oder Verletzung von Reisenden im Sinne von § 5 j des Binnenschiffahrtsgesetzes,
3. Anspruchsklasse C: Ansprüche aus Wrackbeseitigung nach § 4 Abs. 1, 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

(2) Auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A ist § 1 Abs. 5 mit folgenden Abweichungen anzuwenden:

1. In allen Fällen muß die Summe der Ansprüche wegen Sachschäden den in § 5 f des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbetrag voraussichtlich übersteigen.
2. Im Falle des § 1 Abs. 5 Nr. 1 darf die Summe der Ansprüche wegen Personenschäden, wenn solche geltend gemacht werden können, den in § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbetrag voraussichtlich nicht übersteigen.

(3) Ein Verteilungsverfahren erfaßt jeweils ausschließlich die aus demselben Ereignis entstandenen und zu derselben Anspruchsklasse im Sinne des Absatzes 1 gehörenden Ansprüche gegen alle Personen, die demselben Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 angehören. Wird jedoch auf Antrag eines an Bord tätigen Lotsen ein Verteilungsverfahren eingeleitet, so erfaßt das Verfahren nur die Ansprüche gegen den Antragsteller; ein solches Verteilungsverfahren darf nur eröffnet werden, solange nicht für die aus demselben Ereignis entstandenen und zu derselben Anspruchsklasse gehörenden Ansprüche ein Verteilungsverfahren auf Antrag eines anderen, demselben Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 angehörenden Schuldners eröffnet worden ist.

§ 37

Zuständigkeit

(1) Betrifft das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren ein Schiff, das in einem inländischen Schiffsregister eingetragen ist, so ist das Amtsgericht ausschließlich zuständig, bei dem das Schiffsregister geführt wird.

(2) Betrifft das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren

1. ein Schiff, das nicht in einem inländischen Schiffsregister eingetragen ist, oder
2. Ansprüche gegen die in § 35 Satz 1 Nr. 3 bezeichneten Personen,

so ist das Amtsgericht ausschließlich zuständig, in dessen Bezirk der Antragsteller seine gewerbliche Niederlassung oder in Ermangelung einer solchen seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Antragsteller weder eine gewerbliche Niederlassung noch einen gewöhnlichen Aufenthalt im Inland, so ist das Amtsgericht ausschließlich zuständig, in dessen Bezirk das Gericht seinen Sitz hat, das im ersten Rechtszug für eine Klage gegen den Antragsteller wegen eines Anspruchs, für den dieser seine Haftung beschränken kann, zuständig ist, oder in dessen Bezirk die Zwangsvollstreckung gegen den Antragsteller wegen eines solchen Anspruchs betrieben wird. Sind mehrere Gerichte zuständig, so schließt das Gericht, bei welchem zuerst die Eröffnung des Verfahrens beantragt worden ist, die übrigen aus.

(3) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren für die Bezirke mehrerer Amtsgerichte einem von ihnen zuzuweisen, sofern die Zusammenfassung für eine sachdienliche Förderung oder schnellere Erledigung der Verfahren zweckmäßig ist. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf die Landesjustizverwaltungen übertragen.

(4) Die Länder können vereinbaren, daß die Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren eines Landes den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden.

§ 38

Antrag

(1) Der Antrag auf Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens muß enthalten:

1. die genaue Bezeichnung des Ereignisses, aus dem die Ansprüche entstanden sind, für welche die Haftung durch das Verteilungsverfahren beschränkt werden soll;
2. die Angabe, für welchen Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 das Verfahren eröffnet werden soll, oder, im Falle des § 36 Abs. 3 Satz 2, die Angabe, daß das Verfahren nur für den Antragsteller eröffnet werden soll;
3. die Angabe, für welche Anspruchsklasse im Sinne des § 36 Abs. 1 das Verfahren eröffnet werden soll, im Falle des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 auch die Angabe, daß das Verfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet werden soll;
4. Angaben über Namen, ständigen Aufenthalt und gewerbliche Niederlassung des Antragstellers sowie der übrigen dem Antragsteller bekannten Schuldner von Ansprüchen, für welche die Haftung durch das Verteilungsverfahren beschränkt werden soll;
5. Angaben über den Namen, die Nummer oder das sonstige Merkzeichen sowie den Registerort oder, wenn das Binnenschiff nicht in einem Schiffsregister eingetragen ist, über den Heimort des Binnenschiffes;
6. im Falle der Geltendmachung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche der Anspruchsklasse A oder C die zur Berechnung der Haftungssumme notwendigen Angaben über die Bauart einschließlich Wasserverdrängung, Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit vorhandener Antriebsmaschinen, bei Anlagen und Geräten im Sinne des § 5e Abs. 1 Nr. 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes über deren Wert;
7. im Falle der Geltendmachung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche der Anspruchsklasse B die zur Berechnung der Haftungssumme notwendigen Angaben über die Anzahl der Reisenden, die das Binnenschiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf oder, wenn eine zulässige Höchstzahl nicht vorgeschrieben ist, zum Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses tatsächlich befördert hat;
8. die Angabe des Betrags und des Grundes der dem Antragsteller bekannten Ansprüche, für welche die Haftung durch das Verteilungsverfahren beschränkt werden soll.

(2) Betrifft das Verteilungsverfahren ein Binnenschiff, das in einem Schiffsregister eingetragen ist, so ist dem Antrag eine beglaubigte Abschrift der Eintragung in diesem Register beizufügen.

(3) Der Antragsteller hat glaubhaft zu machen, daß die Voraussetzungen des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 vorliegen.

§ 39

Festsetzung der Haftungssumme

Die vom Gericht festzusetzende Haftungssumme ist vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds mit vier vom Hundert für das Jahr zu verzinsen.

§ 40

Inhalt des Eröffnungsbeschlusses

Der Beschluß über die Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens enthält außer den nach § 7 Abs. 2 Nr. 1, 4, 6 und 7 erforderlichen Feststellungen und Angaben insbesondere:

1. die Feststellung, für welchen Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 das Verfahren eröffnet wird, oder, im Falle des § 36 Abs. 3 Satz 2, die Feststellung, daß das Verfahren nur für den Antragsteller eröffnet wird;
2. die Feststellung, für welche Anspruchsklasse im Sinne des § 36 Abs. 1 das Verfahren eröffnet wird, im Falle des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 auch die Feststellung, daß das Verfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet wird;
3. Angaben über den Namen und Registerort oder, wenn das Binnenschiff nicht in einem Schiffsregister eingetragen ist, über den Heimort des Binnenschiffes.

§ 41

Wirkungen der Eröffnung

Auf die Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens ist § 8 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle

1. der Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung nach den §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs unterliegen, die Ansprüche treten, die der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegen, und
2. der Ansprüche, die im Falle des § 1 Abs. 5 zu den Ansprüchen wegen Sachschäden gehören, die Ansprüche treten, die im Falle des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 zu den Ansprüchen wegen Sachschäden gehören.

§ 42

Öffentliche Aufforderung bei Verfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden

Die öffentliche Aufforderung hat, sofern das Verfahren nach § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet worden ist, auch den in § 10 Abs. 3 genannten Inhalt.

§ 43

Erweiterung des Verfahrens auf Ansprüche der Anspruchsklasse A

§ 16 Abs. 1 Satz 1 ist auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche

der Anspruchsklasse A nach § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmten Haftungshöchstbetrages der in § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes bezeichnete Haftungshöchstbetrag tritt.

§ 44

Verteilung

(1) In einem Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden.

(2) Sind im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren nach § 23 Abs. 3 Satz 1 aus der Haftungssumme zum Zwecke der Verteilung zwei Teilsummen zu bilden, so bestimmt sich die Höhe der ersten Teilsumme nach § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes und die zweite Teilsumme nach § 5 f des Binnenschiffahrtsgesetzes. Wird die Verteilung aus diesen Teilsummen vorgenommen, so werden Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Personenschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsumme und Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Sachschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsumme berichtigt.

§ 45

Nachträgliche Erweiterung des Verfahrens bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A

Auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A ist, wenn das Verfahren nach § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet worden ist, § 30 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmten Haftungshöchstbetrages der in § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmte Haftungshöchstbetrag tritt. Antragsberechtigt im Sinne des § 30 ist jedoch nur der Schuldner, der demselben Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 angehört.

§ 46

Kosten

Die nach § 32 Abs. 3 der Haftungssumme endgültig zur Last fallenden Kosten sind auch dann mit Vorrang vor den festgestellten Ansprüchen zu berichtigen, wenn aus der Haftungssumme Teilsummen nach § 44 Abs. 2 gebildet werden."

8. Der bisherige Zweite Teil wird Dritter Teil.

9. Der bisherige § 34 wird § 47.

10. Der bisherige § 35 wird § 48.

11. Nach dem bisherigen § 35 wird folgender § 49 eingefügt:

„§ 49

Errichtung eines Fonds nach dem Straßburger Übereinkommen

(1) Hat ein Gläubiger einen Anspruch gegen einen Fonds geltend gemacht, der entsprechend den Vorschriften des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt – CLNI (BGBI. ...) in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden ist, so ist für Zwangsvollstreckungen wegen eines solchen Anspruchs in das Vermögen eines Schuldners, von dem oder für den der Fonds errichtet worden ist, § 41 in Verbindung mit § 8 Abs. 4 und 5 entsprechend anzuwenden. Für eine Klage wegen eines solchen Anspruchs gegen einen Schuldner, von dem oder für den der Fonds errichtet worden ist, gilt § 41 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 und 3 entsprechend, sofern das für die Errichtung und Verteilung des Fonds maßgebende Recht der Errichtung des Fonds diese Rechtsfolgen beilegt.

(2) Ist in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens ein Fonds errichtet worden, so ist die Vollziehung eines Arrests in das Vermögen einer Person, für die der Fonds errichtet worden ist, wegen eines gegen den Fonds verfolgbaren Anspruchs aufzuheben. Zur Abwendung eines solchen Anspruchs geleistete Sicherheiten sind freizugeben.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nur anzuwenden, wenn der Gläubiger einen Anspruch gegen den Fonds vor dem Gericht geltend machen kann, das den Fonds verwaltet, und wenn der Fonds für den Anspruch tatsächlich zur Verfügung steht und frei transferierbar ist."

12. Der bisherige Dritte Teil wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Zivilprozeßordnung

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

1. § 305 a wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Absatz 1 Satz 2 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Das gleiche gilt, wenn der in der Klage geltend gemachte Anspruch der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegt und der Beklagte geltend macht, daß aus demselben Ereignis weitere Ansprüche entstanden sind, für die er die Haftung beschränken kann und die in ihrer Summe die für sie in den §§ 5 e bis 5 j des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen."

c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Läßt das Gericht das Recht auf Beschränkung der Haftung unberücksichtigt, so ergeht das Urteil

1. im Falle des Absatzes 1 Satz 1 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. im Falle des Absatzes 1 Satz 2 unter dem Vorbehalt, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach § 5 d des Binnenschiffahrtsgesetzes errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.“

2. § 786 a wird wie folgt neu gefaßt:

„§ 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 oder nach §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes eintretende beschränkte Haftung entsprechend anzuwenden.

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

1. Wird die Eröffnung eines Seerechtlichen oder eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens nach der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung beantragt, an dem der Gläubiger mit dem Anspruch teilnimmt, so entscheidet das Gericht nach § 5 Abs. 3 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung über die Einstellung der Zwangsvollstreckung; nach Eröffnung des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens sind die Vorschriften des § 8 Abs. 4 und 5 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung, nach Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens die Vorschriften des § 8 Abs. 4 und 5 in Verbindung mit § 41 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden.

2. Ist nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) von dem Schuldner oder für ihn ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden, so sind, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, die Vorschriften des § 47 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 47 Abs. 2 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung 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 von dem Schuldner oder für diesen ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt – CLNI (BGBl. ...) errichtet worden, so ist, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, § 49 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 49 Abs. 3 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes 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 geltend machen kann, wenn ein Fonds nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens oder nach Artikel 11 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt 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

Änderung des Rechtspflegergesetzes

Das Rechtspflegergesetz vom 5. November 1969 (BGBl. I S. 2065), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Nr. 2 Buchstabe h wird das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

2. In der Überschrift zum Zweiten Abschnitt wird das Wort „seerechtlichen“ durch das Wort „schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

3. § 19 b Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Schiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren“.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Seerechtlichen“ wird jeweils durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 wird nach der Angabe „30“ die Angabe „und 43“ eingefügt.

Artikel 5**Änderung der Konkursordnung**

In § 15 Satz 2 der Konkursordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 311-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Worte „Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130)“ durch die Worte „Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung“ ersetzt.

Artikel 6**Änderung der Insolvenzordnung**

In § 91 Abs. 2 der Insolvenzordnung vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2866), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

Artikel 7**Änderung des Einführungsgesetzes zur Insolvenzordnung**

Das Einführungsgesetz zur Insolvenzordnung vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

- a) In der Artikelüberschrift wird das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
- b) In Absatz 1 werden die Worte „Seerechtliche Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130)“ durch die Worte „Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung“ ersetzt.

2. Artikel 42 wird aufgehoben.

Artikel 8**Änderung des Gerichtskostengesetzes**

Das Gerichtskostengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3047), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

- 1. In § 1 Abs. 1 Buchstabe a wird das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
- 2. In der Überschrift zum Dritten Abschnitt wird das Wort „seerechtliches“ durch das Wort „schiffahrtsrechtliches“ ersetzt.
- 3. In §§ 35, 39 Satz 1, §§ 52, 61, 65 Abs. 6 und § 73 Abs. 3 sowie in der Überschrift zu § 52 wird jeweils das Wort „seerechtlichen“ durch das Wort „schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

4. In der Überschrift zu § 39 wird das Wort „Seerechtliches“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtliches“ ersetzt.

- 5. a) In der Gliederung zu Teil 4, der Überschrift zu Teil 4 und der Überschrift zu Teil 4 Hauptabschnitt III wird jeweils das Wort „Seerechtliche“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtliche“ ersetzt.
- b) In Nummer 4305 werden die Worte „der Seerechtlichen Verteilungsordnung“ durch die Angabe „SVertO“ ersetzt.

Artikel 9**Änderung der Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte**

Die Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 368-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

- 1. In der Überschrift zum Fünften Abschnitt wird das Wort „seerechtlichen“ durch das Wort „schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
- 2. § 81a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Seerechtliches“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtliches“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 wird jeweils das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 Nr. 2 wird nach der Angabe „§ 8 Abs. 5“ die Angabe „und § 41“ eingefügt.

Artikel 10**Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs**

In § 209 Abs. 2 Nr. 2 und in § 214 Abs. 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird jeweils das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schiffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

Artikel 11**Änderung des Handelsgesetzbuchs**

In § 487 e des Handelsgesetzbuchs in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Worte „Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130)“ durch die Worte „Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung“ ersetzt.

Artikel 12**Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 1990 (BGBl. I S. 1818), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 4 wird aufgehoben.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Die Vorschriften der §§ 486 bis 487e des Handelsgesetzbuchs sowie der §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes bleiben unberührt.“

2. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden die Worte „in die Gegenstände“ gestrichen.

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Soweit die Kosten der Beseitigung nicht erstattet werden oder nicht Sicherheit für sie geleistet wird, sind sie aus den beseitigten Gegenständen zu zahlen. Absatz 12 bleibt unberührt.“

c) Absatz 12 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 1 werden die Worte „Schiffeigentümer im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs)“ durch die Worte „Schiffseigentümer, Schiffseigner, Charterer, Reeder oder Ausrüster eines Schiffes“ ersetzt.

bb) In Satz 1 Nr. 2 werden die Worte „Eigentümer des Schiffes im Sinne des Artikels 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens“ durch die Worte „Schiffseigentümer, Schiffseigner, Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffes“ ersetzt.

cc) Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs sowie der §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes bleiben unberührt.“

Artikel 13**Aufhebung des Flößereigesetzes**

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ..., wird aufgehoben.

Artikel 14**Änderung des Gerichtsverfassungsgesetzes**

In § 23 Nr. 2 Buchstabe b des Gerichtsverfassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 1975 (BGBl. I S. 1077), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird das Wort „Flößern“ gestrichen.

Artikel 15**Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen**

§ 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 werden jeweils die Worte „oder Flößerei“ gestrichen.

2. Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b wird wie folgt gefaßt:

„b) andere Ansprüche wegen der Beschädigungen, welche Schiffer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden anderen verursacht haben;“

3. In Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c werden die Worte „oder ein Floß“ und „oder eines Floßes“ gestrichen.

Artikel 16**Änderung des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit**

In § 148 Abs. 2 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 315-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Worte „des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, oder der im § 8 des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei,“ durch die Worte „des Binnenschiffahrtsgesetzes“ ersetzt und das Wort „ersteren“ durch das Wort „genannten“ ersetzt.

Artikel 17**Änderung der Kostenordnung**

In § 50 Abs. 2 der Kostenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 361-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Worte „, nach dem Binnenschiffahrtsgesetz und nach dem Flößereigesetz“ durch die Worte „und nach dem Binnenschiffahrtsgesetz“ ersetzt.

Artikel 18**Änderung des Einführungsgesetzes
zum Bürgerlichen Gesetzbuche**

In Artikel 65 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1994 (BGBl. I S. 2494), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Worte „, des Flötzrechts und des Flößereirechts“ durch die Worte „und des Flötzrechts“ ersetzt.

Artikel 19**Änderung der Reichsversicherungsordnung**

In § 647 Abs. 2 und § 779 Abs. 3 der Reichsversicherungsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 820-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch ... geändert worden ist, werden jeweils die Worte „, Fähr- und

Flößereiunternehmen“ durch die Worte „und Fährunternehmen“ ersetzt.

Artikel 20**Neufassung der
Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung**

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, den Wortlaut der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Artikel 21**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Die in dem Entwurf vorgesehenen Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes sind im wesentlichen durch die beabsichtigte Ratifizierung des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) veranlaßt. Wegen des Inhalts, des Zwecks und der Tragweite dieses Übereinkommens wird auf die Denkschrift zu dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt verwiesen.

Mit dem Gesetzentwurf soll ein weiterer Schritt auf dem Wege zu einer Reform des in wesentlichen Teilen über einhundert Jahre alten Binnenschiffahrtsprivatrechts getan werden. Die Reform des deutschen Binnenschiffahrtsrechts wurde bereits durch das Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) eingeleitet. Durch dieses Gesetz wurde erstmalig im Binnenschiffahrtsrecht im Interesse eines wirksameren Gläubigerschutzes für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden das System der beschränkt-dinglichen Haftung durch das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung ersetzt (§ 4 a BinSchG). Eine weitergehende Änderung des in der Binnenschiffahrt noch geltenden Prinzips der beschränkt-dinglichen Haftung wurde „im Hinblick auf die internationale Entwicklung im Bereich des Binnenschiffahrtsrechts“ zurückgestellt (vgl. Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze [Zweites Seerechtsänderungsgesetz], Drucksache 10/3852, S. 33 [zu Nummer 2 – § 4 a BinSchG]). Mit der Übernahme der Vorschriften des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt wird nunmehr der internationalen Entwicklung Rechnung getragen. Zugleich wird damit der in Anlage I Kapitel III Sachgebiet D Abschnitt III Nr. 4 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 960) aufgeführten Maßgabe entsprochen, wonach für die gewerbliche Binnenschiffahrt bereits vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens die summenmäßige Haftungsbeschränkung eingeführt werden sollte.

2. Nach dem Gesetzentwurf sollen die Bestimmungen des Straßburger Übereinkommens in das Binnenschiffahrtsgesetz eingearbeitet und – entsprechend der Vorgabe des Einigungsvertrages – unabhängig von dem völkerrechtlichen Inkrafttreten unmittelbar nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft gesetzt werden. Gesetzestechisch weicht der Entwurf dabei von § 486 HGB ab, der für den

Bereich der Seeschiffahrt auf das dem Straßburger Übereinkommen entsprechende Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen lediglich verweist. Statt dessen werden die Vorschriften des Straßburger Übereinkommens in die in Artikel 1 dieses Gesetzentwurfs vorgeschlagenen §§ 4 bis 51 BinSchG eingearbeitet. Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß dies dem Interesse an Klarheit und Einheitlichkeit des Binnenschiffahrtsrechts und damit der besseren Lesbarkeit und Handhabbarkeit der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt dient. Da die Vorschriften schon vor Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens und darüber hinaus nicht nur bei internationalen Sachverhalten, sondern auch bei rein nationalen Sachverhalten zur Anwendung kommen sollen, erscheint es zweckmäßig, im Binnenschiffahrtsgesetz nicht bloß auf das Übereinkommen zu verweisen.

3. Die Einführung des Systems der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung macht weitere Änderungen des Binnenschiffahrtsgesetzes erforderlich. Dies gilt zum einen für die Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte, die in einem engen wirtschaftlichen und rechtspolitischen Zusammenhang mit dem System der Beschränkung der Haftung des Schiffseigners stehen. Durch den Wegfall der dinglich auf Schiff und Fracht beschränkten Haftung des Schiffseigners entfällt die Notwendigkeit, dem Gläubiger als Korrelat für die fehlende Zugriffsmöglichkeit auf das Landvermögen des Schiffseigners ein Recht auf eine Befriedigung aus dem Schiff mit Vorrang vor anderen nicht derartig beschränkten Gläubigern einzuräumen. Der Korrelatsgedanke, der bisher den beherrschenden gesetzgeberischen Grund für die Regelung der Schiffsgläubigerrechte bildete, entfällt. Dies macht eine Überprüfung des Katalogs und der Ausgestaltung der Schiffsgläubigerrechte unabweisbar.

Der Entwurf sieht davon ab, gleichzeitig mit den gebotenen Veränderungen im Haftungsrecht der Binnenschiffahrt und im Recht der Schiffsgläubigerrechte auch – über die in Artikel 1 Nr. 7 und 8 vorgeschlagenen Änderungen hinaus – grundlegende Einschnitte in das Haverei- und Bergungsrecht (§§ 78 ff. und 93 ff. BinSchG) vorzuschlagen. Zwar weicht die Grundkonzeption des Haverei- und Bergungsrechts insoweit vom künftig reformierten Haftungsrecht der Binnenschiffahrt ab, als eine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners zur Entrichtung der Havereibeiträge sowie der Bergungs- und Hilfskosten auch in Zukunft nicht besteht (vgl. die – unverändert bleibenden – § 90 Abs. 1 und § 100 Abs. 1 BinSchG), während der Schiffseigner ansonsten wegen binnenschiffahrtsrechtlicher Forderungen nach den §§ 4 ff.

BinSchG in der Fassung des Entwurfs regelmäßig persönlich, wenn auch mit der Möglichkeit summenmäßiger Haftungsbeschränkung, in Anspruch genommen werden kann. Eine Änderung dieser Rechtslage ist allein durch den Übergang zur summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung im Haftungsrecht der Binnenschifffahrt nicht zwingend geboten, weil die Ansprüche aus Bergung, Hilfeleistung und Beitragsleistung zur großen Haverei gemäß § 5 Nr. 1 BinSchG den Vorschriften über die globale Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 ff. BinSchG nicht unterliegen. Im Hinblick auf die geplante Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung durch Deutschland, die auch eine Überprüfung der §§ 740 ff. HGB erforderlich machen würde, soll im übrigen von einer Angleichung des Bergungsrechts der Binnenschifffahrt an das Seerecht gegenwärtig abgesehen werden.

4. Mit der Einführung der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung müssen schließlich auch die verfahrensmäßigen Voraussetzungen für die Durchführung der Haftungsbeschränkung geschaffen werden. Der Gesetzentwurf sieht daher vor, die Seerechtliche Verteilungsordnung zu ändern und darin in einem Zweiten Teil die Besonderheiten des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens zu regeln.
5. Er enthält schließlich noch in den Artikeln 3 bis 12 Folgeänderungen zu den in Artikel 1 und 2 vorgeschlagenen Änderungen sowie in Artikel 13 die Aufhebung des mittlerweile obsoleten Flößeigesetzes nebst Folgeänderungen in Artikel 14 bis 19.
6. Das geplante Gesetz begründet weder Mehrausgaben noch Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt.

Mit Auswirkungen auf die Haushalte der Länder ist insoweit zu rechnen, als durch die Einführung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens den Gerichten der Länder neue Aufgaben zugewiesen werden. Durch die Eröffnung der Möglichkeit, dieses Verfahren auf wenige Gerichte zu konzentrieren, können jedoch die Zusatzkosten minimiert werden. Im übrigen ist im Entwurf zum Ausgleich eines Teiles der entstehenden Kosten eine Gebührenregelung vorgesehen, die sich an die Gebührenregelung für das Seerechtliche Verteilungsverfahren anschließt. In welcher Höhe Kosten entstehen, die durch die zu erhebenden Gebühren nicht gedeckt sind, kann nicht genau bestimmt werden, da die Kosten von der Zahl und dem Umfang der Verteilungsverfahren abhängig sind, für deren Schätzung hinreichende Anhaltspunkte fehlen.

Die vorgesehene Einführung des Systems der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung kann, sofern sich Schadensfälle von größerem Ausmaß ereignen sollten, auch zu einer Anhebung der vom Schiffseigner zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien und damit mittelbar zu einer Erhöhung der Entgelte für die Beförde-

rung von Personen und Gütern in der Binnenschifffahrt führen. Die Höhe der zusätzlich entstehenden Kosten läßt sich allerdings derzeit mangels bezifferter Angaben von Verbandsseite nicht konkret festlegen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß bei der Festsetzung der Haftungshöchstbeträge im Straßburger Übereinkommen von 1988, die in das deutsche Recht übernommen werden sollen, das Bemühen im Vordergrund stand, die Versicherungsprämien möglichst auf demselben Niveau zu halten, auf dem sie heute stehen. Weiter ist zu berücksichtigen, daß schon heute in den Nachbarländern Schweiz und den Niederlanden das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung gilt und dieses bei der Versicherung berücksichtigt wird.

Soweit – in Wahrnehmung einer im Straßburger Übereinkommen vorgesehenen Vorbehaltsmöglichkeit – die Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter ausgeschlossen und damit die Ersatzpflicht des Schiffseigners künftig deutlich erweitert wird, ist im Gefahrgutbereich mit einer stärkeren Erhöhung der Versicherungsprämien zu rechnen. Im Hinblick darauf, daß die Binnenschifffahrt, obwohl einer der bedeutendsten Verkehrsträger für Gefahrgüter, als sehr sicher gilt, ist aber mit einer wirtschaftlich unzumutbaren Erhöhung der Versicherungsprämien nicht zu rechnen, zumal bereits nach geltendem Recht für Wasserverschmutzungsschäden nach dem Wasserhaushaltsgesetz unbeschränkt gehaftet wird. Entscheidende Auswirkungen auf das Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind daher nicht zu erwarten. Gleiches gilt für die Auswirkungen auf den Verkehr. Im Hinblick darauf, daß ausländische und inländische Schiffseigner nach dem Gesetzentwurf gleichbehandelt werden und Wettbewerbsverzerrungen insoweit nicht entstehen können, ist mit einer Verlagerung des Transportgewerbes ins Ausland aufgrund des Gesetzes nicht zu rechnen.

Auswirkungen auf die Umwelt sind insoweit zu erwarten, als die geplante Verschärfung der Haftung im Gefahrgutbereich präventive Wirkung entfaltet und damit möglicherweise zu noch größerer Sorgfalt im Bereich der Gefahrgutbeförderung angehalten wird.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich der Binnenschifffahrt ergibt sich für die privatrechtlichen Regelungen aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Bürgerliches Recht), im übrigen aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG. Die Gesetzgebungskompetenz für die in Artikel 2 bis 11, 14 bis 18 des Entwurfs enthaltenen Regelungen folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Bürgerliches Recht, Gerichtsverfassung, gerichtliches Verfahren, Rechtsanwaltschaft), für Artikel 19 aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 12 GG. Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich, weil Haftungsbeschränkungen in der Binnenschifffahrt zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur bundeseinheitlich, nicht aber von Land zu Land unterschiedlich, festgelegt werden können.

Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates. Die vorgesehenen Regelungen für das Seerechtliche und das Binnenschiffahrtsrechtliche Verwaltungsverfahren betreffen kein Verwaltungsverfahren, sondern das gerichtliche Verfahren im Sinne von Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§§ 4 bis 51 BinSchG)

Die neuen §§ 4 bis 51 BinSchG enthalten die wesentlichen materiellen Bestimmungen des Straßburger Übereinkommens. Sie ersetzen die §§ 4, 4a und 5 BinSchG, die mit diesen Regelungen nicht übereinstimmen oder durch sie erfaßt werden:

- § 4 BinSchG geltender Fassung, der die zentrale Vorschrift über die beschränkt-dingliche Haftung des Schiffseigners enthält, muß im Hinblick auf die Einführung des Systems der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigners aufgehoben werden.
- § 4a BinSchG, mit dem, wie oben ausgeführt, im Bereich der Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung bereits eingeführt wurde, muß aufgehoben werden, da diese Regelung – abweichend vom Straßburger Übereinkommen – die Haftungsbeschränkung nicht von deren einredeweiser Geltendmachung oder der Errichtung eines Haftungsfonds abhängig macht, sondern sie bereits gesetzlich vorschreibt, ferner, da die gesetzlich vorgegebenen, in Deutscher Mark ausgedrückten Haftungshöchstsummen durch die – abweichenden – in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Haftungshöchstsummen ersetzt werden.
- § 5 BinSchG wird durch den weitgehend inhaltlich entsprechenden § 5 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ersetzt.

Zu den im Entwurf vorgeschlagenen §§ 4 bis 51 BinSchG ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu § 4 BinSchG

§ 4 BinSchG des Entwurfs bestimmt, für welche Ansprüche der Schiffseigner seine Haftung beschränken kann. Die Vorschrift entspricht inhaltlich weitgehend Artikel 1 Abs. 1 und 2 sowie Artikel 2 CLNI, wobei diese Vorschriften in einer dem deutschen Rechtssystem entsprechenden Anordnung wiedergegeben werden.

Abweichend von Artikel 1 CLNI regelt § 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs nicht, welche anderen Personen als der Schiffseigner zur Beschränkung der Haftung berechtigt sind. Entsprechend der bisherigen Systematik des Binnenschiffahrtsgesetzes stellt § 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs allein auf den Schiffseigner ab, der, wie sich aus § 1 BinSchG ergibt, im Binnenschiffahrtsrecht als der hauptsächlich-

che Träger der durch den Schiffahrtsbetrieb begründeten Rechte und Pflichten eine zentrale Stellung einnimmt. Die Frage, welche sonstigen Personen die Haftung beschränken können, wird in § 5c BinSchG in der Fassung des Entwurfs geregelt.

– Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält zunächst die umfassende Umschreibung der nach dem Straßburger Übereinkommen für eine Haftungsbeschränkung in Betracht kommenden Schadensfälle. Zu den Ansprüchen, wegen derer die Haftung beschränkt werden kann, rechnen nach Satz 1 grundsätzlich alle Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden sowie Ansprüche aus Wrackbeseitigung. Die Differenzierung zwischen Personen- und Sachschäden ist erforderlich, weil die Haftungshöchstbeträge unterschiedlich hoch sind, je nachdem, um welche Schäden es sich handelt. Ansprüche aus Wrackbeseitigung, die nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe d und e CLNI ebenfalls der Haftungsbeschränkung unterliegen, werden gesondert aufgeführt, weil von dem nach Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe c CLNI gestatteten Vorbehalt Gebrauch gemacht werden soll und damit die allgemeinen dem Straßburger Übereinkommen entsprechenden Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht unverändert auf diese Ansprüche Anwendung finden sollen. Vielmehr soll für diese Ansprüche nach § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs ein gesonderter Haftungshöchstbetrag zur Verfügung gestellt werden, um zu verhindern, daß die quotenmäßige Befriedigung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung zusammen mit den sonstigen Forderungen aus einer einheitlichen Haftungshöchstsumme erfolgt. Wegen der weiteren Einzelheiten hierzu wird auf die Begründung zu § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs verwiesen. Eine nähere Umschreibung der Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden sowie aus Wrackbeseitigung erfolgt in § 4 Abs. 2, 3 und 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs.

Die Begrenzung der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden bedeutet eine Einschränkung gegenüber § 4 BinSchG geltender Fassung: Nach dem Entwurf kann die Haftung nicht mehr – wie nach § 4 Abs. 1 BinSchG geltender Fassung – für vertragliche Erfüllungsansprüche aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugnis geschlossen hat, oder für Ansprüche wegen Vermögensschäden aus Rechtsgeschäften, die vom Schiffseigner abgeschlossen wurden, beschränkt werden. Diese dem Artikel 2 CLNI entsprechende Einschränkung erscheint vom Standpunkt der Interessen des Schiffseigners hinnehmbar. Denn aufgrund der bestehenden technischen Möglichkeiten wird der Schiffer, bevor er Verbindlichkeiten nach den §§ 15, 16 BinSchG eingeht, mit dem Schiffseigner Verbindung aufnehmen. Im übrigen erscheint es im Hinblick auf die Notwendigkeit, die Rechtsunterschiede zwischen See- und Binnenschifffahrt abzubauen, geboten, den Schiffseigner auch im Binnenschiffahrtsrecht für diese Ansprüche unbeschränkt haften zu lassen.

Die Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, wegen derer die Haftung beschränkt werden kann, müssen nach Absatz 1 Satz 1 an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes entstanden sein. Diese auch in Artikel 2 Abs. 1 CLNI erwähnte Voraussetzung stellt klar, daß nur Ansprüche, die den Schiffseigner als solchen, nicht in anderer Eigenschaft – etwa als Halter eines beim Laden verwendeten Kraftfahrzeugs oder als Inhaber einer (Land-)Reaktoranlage – treffen, erfaßt werden.

Ansprüche wegen Schäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung und Hilfeleistung eintreten, unterliegen nach Satz 1 ebenfalls der Haftungsbeschränkung. Als Bergung und Hilfeleistung sind Maßnahmen im Sinne von § 93 BinSchG anzusehen. Entsprechend Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c CLNI zählt darüber hinaus zu solchen Maßnahmen auch eine Wrackbeseitigung im Sinne von § 4 Abs. 4 Satz 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs. Werden die Bergungsarbeiten von einem Schiff aus geleistet, so folgt die Haftungsbeschränkung schon aus dem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb dieses Schiffes. Die ausdrückliche Erwähnung der Bergung und Hilfeleistung ist daher vor allem in den Fällen von Bedeutung, in denen der Berger oder Retter seine Dienste nicht von einem Schiff aus, sondern aus der Luft oder von Land aus erbringt (§ 5 c Abs. 1 Nr. 2 letzter Satzteil BinSchG in der Fassung des Entwurfs).

Dem Eigner eines von ihm zu Sport- oder Erholungszwecken verwendeten Fahrzeuges soll das Recht der Haftungsbeschränkung jedoch nicht zugute kommen. Der Ausschluß der Haftungsbeschränkung für den Eigentümer eines Sport- oder Vergnügungsschiffes wird durch Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe d CLNI ermöglicht. Von dem darin enthaltenen Vorbehaltsrecht soll, wie in der Denkschrift näher ausgeführt ist, Gebrauch gemacht werden. Die vorgeschlagene Regelung entspricht damit im wesentlichen der geltenden Rechtslage. Wie der Bundesgerichtshof in ständiger Rechtsprechung zu § 4 BinSchG in der geltenden Fassung ausgeführt hat, haftet der Schiffseignerschiffer eines Sportmotorbootes auch nach geltendem Recht selbst bei bloß nautischem Verschulden nicht auf Schiff und Fracht beschränkt (Urteil vom 4. Mai 1961, BGHZ 35, 150). Zur Begründung dieser restriktiven Auslegung des geltenden Rechts hat der Bundesgerichtshof darauf hingewiesen, daß als soziales Leitbild des Eigenschiffers der Gesetzgeber den Partikulierschiffer vor Augen hatte, der „häufig mit seiner Familie an Bord seines Schiffes wohnt und ohne Bindung an einen bestimmten Ort auf allen erreichbaren Wasserstraßen jede Gelegenheit zur Ausführung von Schiffsahrtsgeschäften wahrnimmt“ (BGHZ 35, 150 [152]). Ihm sollte die Haftung mit Schiff und Fracht zugute kommen. Die sozialen Erwägungen, die für § 4 Abs. 2 Satz 2 BinSchG in der geltenden Fassung entscheidend gewesen seien, träfen für den Eigner eines Sportbootes nicht zu.

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß diese Erwägungen nach wie vor Gültigkeit haben.

Das den Verkehrsträgern Straße und Schiene unbekannte System der globalen Haftungsbeschränkung erscheint nur dort gerechtfertigt, wo es um den Einsatz eines Schiffes zu gewerblichen oder beruflichen Zwecken geht und das dabei bestehende Haftungsrisiko überschaubar bleiben muß. Die Erstreckung des Systems der globalen Haftungsbeschränkung auf alle Sportschiffer würde zu einer nicht zu rechtfertigenden Privilegierung dieser Personengruppe führen. Auch im Hinblick darauf, daß gerade im Bereich der Sportschiffahrt auftretende Unfälle mit erheblichen Personenschäden – und nicht, wie im Bereich der gewerblichen Schifffahrt, regelmäßig ausschließlich mit Sachschäden – verbunden sind, erscheint es nicht vertretbar, das System der globalen Haftungsbeschränkung auf die Sportschiffahrt zu erstrecken. Denn dies würde, da bei Einsatz kleinerer Sportboote häufig nur der in § 5 e Abs. 4 festgelegte Mindesthaftungsbetrag von 200 000 Rechnungseinheiten für Personenschäden maßgeblich sein würde, zu einer unangemessenen Verkürzung der Ansprüche der Gläubiger führen. Soweit allerdings, wie etwa bei gewerblichen Sportbootschulen, Sportschiffe des Erwerbes wegen eingesetzt werden, bleibt es bei der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung.

Nicht erfaßt wird von der Ausnahmeregelung in Satz 1 der Eigner eines in amtlichen Diensten stehenden Binnenschiffes, also etwa eines Schiffes einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Zwar handelt es sich bei diesen Fahrzeugen ebenfalls um Schiffe, deren Verwendung nicht des Erwerbs wegen erfolgt, so daß auch hier der Gedanke des Bundesgerichtshofes herangezogen werden könnte. Anders als für Sport- und Vergnügungsschiffe soll für diese jedoch der Vorbehalt nach Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe d CLNI nicht erklärt werden. Damit soll an der geltenden Rechtslage festgehalten werden, nach der an Fahrzeugen, die dem öffentlichen Dienst gewidmet sind, die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung besteht (Urteil des Reichsgerichts vom 6. November 1935, RGZ 149, 167 [171 ff.]), wenngleich diese Fahrzeuge dem dinglichen Zugriff im Wege der Zwangsvollstreckung entzogen sind (Urteil des Reichsgerichts vom 20. Mai 1936, RGZ 151, 271 [275 f.]). Dies erscheint in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung auch nicht unbillig. Es ist insbesondere kein Grund ersichtlich, den in Erfüllung seiner Aufgaben tätigen öffentlichen Eigentümer eines Schiffes mit einer schärferen Haftung zu belegen als gewerblich tätige Privatpersonen. An dieser Auffassung wird festgehalten.

Absatz 1 Satz 2 erster Halbsatz stellt in Übereinstimmung mit Artikel 2 Abs. 1 und 2 CLNI klar, daß der Schiffseigner seine Haftung für alle wegen der genannten Schäden gegen ihn gerichteten Ansprüche ohne Rücksicht darauf, wie sie rechtlich einzuordnen sind und ob sie aufgrund eines Vertrages oder sonstwie als Rückgriffs- oder Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden, beschränken kann. Durch die Einbeziehung der Rückgriffs- und Entschädigungsansprüche wird

der Schiffseigner davor geschützt, daß Gläubiger die Haftungsbeschränkung dadurch unterlaufen, daß sie einen anderen Haftpflichtigen, der seine Haftung nicht beschränken kann, in Anspruch nehmen, der dann seinerseits unbeschränkt Regreß nimmt. Entsprechend dem für das Seehandelsrecht geltenden Artikel 7 Abs. 2 EGHGB wird zugleich klargestellt, daß die Regelung auch für andere als privatrechtliche Ansprüche gilt. Die Lückenlosigkeit der Haftungsbeschränkung verschafft dem Schiffseigner einen angemessenen Ausgleich für die im Vergleich zum geltenden Recht teilweise erweiterte Haftung.

Nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen allerdings nach Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz vertragliche Ansprüche aus Wrackbeseitigung sowie aus Schadensminderung. In Übereinstimmung mit Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 CLNI wird damit sichergestellt, daß – ebenso wie beim Bergungsvertrag – das vertraglich vereinbarte Entgelt auch tatsächlich in voller Höhe gezahlt wird.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 umschreibt den in Absatz 1 Satz 1 verwendeten Begriff „Personenschäden“, Absatz 3 den ebenfalls in der genannten Vorschrift verwendeten Begriff „Sachschäden“.

– Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 zählen zu den Sachschäden Schäden wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen (Satz 1 Nr. 1), Verspätungsschäden (Satz 1 Nr. 2) und Vermögensschäden wegen der Verletzung nichtvertraglicher Rechte (Satz 1 Nr. 3). Die Vorschriften entsprechen Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe a, b und c CLNI. Nicht übernommen ist die Regelung in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe a CLNI, wonach als Sachen im Sinne dieser Vorschrift auch Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen anzusehen sind. Einer ausdrücklichen Erwähnung dieser Gegenstände im Binnenschiffahrtsgesetz für die Zwecke der Definition des Begriffs „Beschädigung von Sachen“ bedarf es nicht, da diese Gegenstände unter den allgemeinen Begriff „Sachen“ im Sinne des § 90 BGB fallen.

Unter Sachschäden im Sinne des Absatzes 3 sind auch Schäden wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Tieren oder Verspätungsschäden bei der Beförderung von Tieren zu verstehen. Auch hier ist eine ausdrückliche gesetzliche Klarstellung nicht notwendig, da nach § 90a Satz 2 BGB auf Tiere, auch wenn sie nach § 90a Satz 1 BGB nicht als Sachen anzusehen sind, die für Sachen geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden sind.

Entsprechend Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe f CLNI fallen nach Absatz 3 Satz 2 auch Ansprüche wegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Schäden unter den Begriff „Ansprüche wegen Sachschäden“. Die Regelung erfaßt sowohl Ansprüche auf Ersatz von Kosten für die zur Abwendung oder Verringerung von Schäden getrof-

fenen Maßnahmen, also insbesondere Aufwendungsersatzansprüche, als auch Ersatzansprüche wegen Schäden, die durch Maßnahmen zur Abwehr oder Verringerung des Schadens verursacht worden sind. Da die Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Schäden allen Gläubigern des Schiffseigners zugute kommen, weil sich wegen des geringeren Gesamtschadens ihre Quote bei Geltendmachung der Haftungsbeschränkung erhöht, soll der Haftpflichtige auch für solche Ansprüche seine Haftung beschränken können. Dies gilt jedoch nicht, wenn es sich bei den Ansprüchen um solche des Haftpflichtigen selbst handelt. Denn der Haftpflichtige ist schon von Gesetzes wegen verpflichtet, Schäden möglichst gering zu halten. Von ihm ergriffene Abwehrmaßnahmen sollen mithin nicht dazu führen, daß er mit eigenen Ansprüchen an der Verteilung der Haftungshöchstsumme teilnimmt.

Voraussetzung für eine Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen der Abwendung oder Verringerung von Schäden ist, daß Ansprüche wegen dieser Schäden ihrerseits der Haftungsbeschränkung unterworfen sind, es sich also insoweit um Ansprüche wegen Personen- oder Sachschäden im Sinne von § 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs handelt. Nicht erfaßt sind dagegen Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Kostenerstattungsansprüchen im Sinne von § 4 Abs. 4 Satz 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs; hierfür sieht § 4 Abs. 4 Satz 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs eine Sonderregelung vor.

Zu den Ansprüchen wegen Sachschäden nach Absatz 3 Satz 1 können bereits Ansprüche wegen der Abwendung oder Verringerung von Schäden zählen, und zwar insbesondere dann, wenn die Maßnahmen vom Geschädigten selbst getroffen werden. Denn Aufwendungsansprüche des Geschädigten für Maßnahmen zur Schadensabwehr werden von dem Schadenersatzanspruch des Geschädigten erfaßt. Absatz 3 Satz 2 ist insoweit also ohne Bedeutung. Ihm kommt jedoch eigenständige Bedeutung zu, wenn die Maßnahmen von Dritten getroffen werden, die nicht schon Ansprüche nach § 4 Abs. 1 in Verbindung mit Absatz 2 oder 3 Satz 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs geltend machen können.

Unter Satz 2 fallen auch Maßnahmen zur Abwendung oder Verringerung von Personen- oder Sachschäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Wrackbeseitigungsmaßnahmen eintreten und für die die Haftung nach Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 oder 3 Satz 1 beschränkt werden kann. Denn da für diese Schäden auch nicht, wie zu Absatz 4 ausgeführt, Ansprüche aus Wrackbeseitigung geltend gemacht werden können, die einer gesonderten Haftungsbeschränkung unterliegen, erscheint es auch nicht sachgerecht, für Ansprüche wegen Maßnahmen, die eine Minderung der Schadenersatzansprüche zur Folge haben, denselben Haftungshöchstbetrag zur Verfügung zu stellen, der nach § 5i BinSchG für Ansprüche aus Wrackbeseitigung vorgesehen ist.

– Zu Absatz 4

Absatz 4 Satz 1, der der vergleichbaren seerechtlichen Regelung des § 487 Abs. 1 HGB nachgebildet ist, entspricht weitgehend Artikel 2 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI. Abweichend vom Wortlaut der genannten Vorschriften des Straßburger Übereinkommens werden nach Absatz 4 Satz 1 allerdings nur Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die darin genannten Maßnahmen sowie Kostenerstattungsansprüche erfaßt, die nach den Regeln über die Geschäftsführung ohne Auftrag für Zufallsschäden gewährt werden. Ansprüche wegen schuldhaft verursachter Schäden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit den genannten Maßnahmen eintreten, fallen dagegen bereits unter Absatz 2 oder 3. Für vertragliche Ansprüche kann, ebenso wie nach Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 CLNI, die Haftungsbeschränkung nicht geltend gemacht werden (§ 4 Abs. 1 Satz 2 zweiter Halbsatz BinSchG in der Fassung des Entwurfs).

Der Grund für die in Absatz 4 enthaltene Sonderregelung liegt darin, daß für diese Ansprüche nach § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs – ebenso wie im Seerecht – ein gesonderter Haftungshöchstbetrag vorgesehen werden soll, um die Gläubiger dieser Ansprüche möglichst umfassend zu schützen. Wie in der Begründung zu § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs näher ausgeführt, hält es die Bundesregierung für angezeigt, von der im Straßburger Übereinkommen (Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe c CLNI) vorgesehene Möglichkeit in gleicher Weise wie im Seerecht Gebrauch zu machen und für Ansprüche aus Wrackbeseitigung eine Sonderregelung vorzusehen.

Zu den Ansprüchen aus Wrackbeseitigung zählen nach Satz 2 auch Ansprüche auf Ersatz von Kosten für die zur Abwendung oder Verringerung der Wrackbeseitigungsansprüche getroffenen Maßnahmen. Die Regelung erfaßt vor allem Ansprüche wegen der Verringerung oder Abwendung von Zufallsschäden, die derjenige, der die Wrackbeseitigungsmaßnahmen ergreift, erleidet und nach den Regeln über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 670 BGB) als Aufwendungen ersetzt verlangen kann. In bezug auf Maßnahmen, die zur Abwendung oder Verringerung von vorsätzlich oder fahrlässig verursachten Personen- oder Sachschäden ergriffen wurden, gilt dagegen Absatz 3 Satz 2.

– Zu Absatz 5

Absatz 5 stellt in Übereinstimmung mit Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe b CLNI klar, daß als Schiff im Sinne der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung im Binnenschiffahrtsgesetz auch Kleinfahrzeuge anzusehen sind. Diese Regelung ist, ebenso wie in § 92 Abs. 3 Satz 1 BinSchG, erforderlich, weil die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes auf Kleinfahrzeuge grundsätzlich nicht angewendet werden. Diese Auslegung des geltenden Rechts ist zwar im Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen, entspricht jedoch der Be-

gründung zum Binnenschiffahrtsgesetz und der herrschenden Meinung. Der Begriff „Kleinfahrzeuge“ ist im gleichen Sinne zu verstehen wie in § 92 Abs. 3 Satz 1 BinSchG.

Keiner ausdrücklichen Erwähnung bedarf es, daß auch Tragflächenboote und Fähren als Schiffe anzusehen sind. Diese in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe b Satz 1 CLNI aufgeführten Fahrzeuge stellen Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes dar.

Abweichend von Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe b Satz 2 CLNI wird in Absatz 5 auch nicht bestimmt, daß einem Schiff im Sinne der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt auch Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte ähnlicher Art gleichgestellt sind. Eine solche Regelung ist überflüssig, weil nach der Rechtsprechung und Literatur Schwimmbagger und -krane als Binnenschiffe anzusehen sind (vgl. BGH, Urteil vom 14. Dezember 1951, NJW 1952 S. 1135, sowie Urteil vom 17. April 1978, MDR 1978 S. 908 – Schwimmkran; BGH, Urteil vom 13. März 1980, BGHZ 76, 201 [203] – Schwimmbagger). Auch einer Erwähnung der schwimmenden und beweglichen Anlagen oder Geräte bedarf es nicht, weil diese ähnliche Merkmale aufweisen müssen wie Schwimmbagger oder -krane und damit als Schiffe anzusehen sind.

Zu § 5 BinSchG

Die Bestimmung führt die Tatbestände auf, bei deren Vorliegen die Haftungsbeschränkung nicht in Anspruch genommen werden kann.

– Zu Nummer 1

Nach Nummer 1 ist – entsprechend Artikel 3 Buchstabe a CLNI – die Haftungsbeschränkungsregelung des § 4 BinSchG nicht auf Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung oder auf Beitragsleistung zur großen Haverei anzuwenden. Für den Berge- und Hilfslohn ist eine Haftungsbeschränkung bereits in den §§ 97, 100 Abs. 1 BinSchG vorgesehen: Soweit nichts anderes vereinbart ist oder die Voraussetzungen der §§ 99, 100 Abs. 2 BinSchG vorliegen, besteht eine dinglich-beschränkte Haftung der Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände. Die Eigentümer haften nur mit dem geretteten Schiffs- und Landvermögen. Für die große Haverei ist eine entsprechende Regelung in den §§ 89, 90 Abs. 1 BinSchG vorgesehen, wonach nur eine dinglich-beschränkte Haftung mit den beitragspflichtigen Gegenständen besteht.

– Zu Nummer 2

Auf einem ähnlichen Rechtsgedanken beruht Nummer 2, der die Anwendung der Haftungsbeschränkungsregelung des § 4 BinSchG für Ansprüche wegen nuklearer Schäden ausschließt. Die Regelung erfaßt zum einen den in Artikel 3 Buchstabe c CLNI geregelten Fall, daß der Schiffeigner für ein mit einem Kernreaktor ausgerüste-

tes Schiff haftet. Weiter erfaßt sie den in Artikel 3 Buchstabe b CLNI geregelten Fall, daß der Schiffseigner für nukleare Schäden haftet. In beiden Fällen soll – entsprechend der Vorgabe des Straßburger Übereinkommens – dem spezielleren internationalen Recht (Pariser Übereinkommen von 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 [BGBl. 1976 II S. 310, 311] und des Protokolls vom 16. November 1982 [BGBl. 1985 II S. 690]; Brüsseler Reaktorschiff-Übereinkommen vom 25. Mai 1962 [BGBl. 1975 II S. 977]) und dem nationalen Recht (§§ 25 ff. des Atomgesetzes) Vorrang verschafft werden.

– Zu Nummer 3

Nummer 3 sieht vor, daß der Schiffseigner unter bestimmten Voraussetzungen seine Haftung für Ansprüche seiner Bediensteten nicht beschränken kann. Die Vorschrift ist der für das Seehandelsrecht geltenden Regelung des § 486 Abs. 4 Nr. 1 HGB nachgebildet und entspricht in der Sache weitgehend dem geltenden § 5 BinSchG. Abweichend von diesem schließt Nummer 3 jedoch nicht schlechthin eine Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus dem Dienstverhältnis aus. Diese ist nur dann generell ausgeschlossen, wenn auf den Dienstvertrag deutsches Recht anzuwenden ist. Da nach den allgemeinen Bestimmungen im deutschen Recht der Dienstherr seine Haftung gegenüber seinen Bediensteten nicht beschränken kann, ist es geboten, ihm auch als Schiffseigner diese Möglichkeit zu verwehren. Der Regelung, wonach die Haftungsbeschränkung für dem deutschen Recht unterliegende Ansprüche von Bediensteten ausgeschlossen ist, dürfte gleichwohl grundsätzlich keine große Bedeutung zukommen, weil nach geltendem deutschen Sozialversicherungsrecht (§ 636 RVO) Ansprüche wegen Ersatz des Personenschadens gegen den Arbeitgeber aus Betriebsunfällen regelmäßig ausgeschlossen sind.

Ist auf den Dienstvertrag ausländisches Recht anzuwenden, so soll eine Haftungsbeschränkung nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes dagegen nur ausgeschlossen sein, wenn dieses Recht – entsprechend dem deutschen Recht – bestimmt, daß der Schiffseigner seine Haftung nicht global beschränken kann. Sieht das ausländische Recht eine im Vergleich zu den im Binnenschiffahrtsgesetz vorgesehenen Summen höhere globale Haftungsbeschränkung vor, so kommt es auf das ausländische Recht insoweit nicht an. Denn es würde mit dem System der globalen Haftungsbeschränkung nicht vereinbar sein, für einzelne Ansprüche unterschiedlich hohe Haftungsbeträge vorzusehen. Denn letztere gelten gerade für die Summe aller aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche. Anderes gilt nur, wenn sich die Haftungsbeschränkung insgesamt nach ausländischem Recht und nicht nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes beurteilt.

Sieht das ausländische Recht eine Schutzvorschrift für Bedienstete nicht vor, sondern gestattet es, daß

die Haftung des Dienstherrn auf einen Betrag beschränkt werden kann, der der im Binnenschiffahrtsgesetz vorgesehenen Haftungssumme entspricht oder diese sogar unterschreitet, so kommt die Ausnahmeregelung in Nummer 3 ebenfalls nicht zum Tragen. Vielmehr finden hier die im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Haftungsbeschränkungsregelungen Anwendung.

Die Ausnahmeregelung beruht auf Artikel 3 Buchstabe d CLNI, der es den Vertragsstaaten des Straßburger Übereinkommens gestattet, dieses Übereinkommen nicht auf Ansprüche von Bediensteten anzuwenden. Ebenso wie dort unterscheidet sie für den Ausschluß solcher Ansprüche danach, ob nach dem auf diese Ansprüche anwendbaren Recht eine Haftungsbeschränkung möglich ist oder nicht. Anders als in Artikel 3 Buchstabe d CLNI läßt sie dagegen außer Betracht, ob der Schuldner nach dem anwendbaren Recht seine Haftung auf einen Betrag beschränken kann, der den globalen Haftungshöchstbetrag übersteigt. Im Hinblick darauf, daß das Straßburger Übereinkommen diesen Fall der Regelung des nationalen Rechts überläßt, also die Anwendung globaler Haftungsgrenzen nicht verbietet, soll aus den oben genannten Gründen bei Anwendbarkeit deutschen Rechts auch in diesem Fall die allgemeine Haftungshöchstgrenze gelten.

– Zu Nummer 4

Nummer 4 bestimmt, daß für Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz die summenmäßig beschränkte, persönliche Haftung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz nicht in Betracht kommt. Es handelt sich hierbei um Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht wurden. Die Aufnahme der in Nummer 4 enthaltenen Ausschlußregelung wird durch Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe a CLNI ermöglicht. Die Bundesregierung hält es für geboten, im Interesse eines wirksamen Gewässerschutzes von dieser Vorbehaltsregelung Gebrauch zu machen. Die notwendige präventive Wirkung, die von der unbeschränkten Gefährdungshaftung des Wasserhaushaltsgesetzes ausgeht, soll beibehalten werden. Die Abweichung vom Seehandelsrecht, das wegen der Vorgaben im Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen einen Ausschluß der Ansprüche wegen Wasserverschmutzungsschäden von der Haftungsbeschränkung nicht gestattet, ist vertretbar, weil für den dort wichtigsten Fall, die Ölschäden, eine detaillierte Sonderregelung besteht.

– Zu Nummer 5

Nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen sollen ferner die in Nummer 5 genannten Ansprüche Dritter wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden. Der Ausschluß dieser Ansprüche von den Haftungsbeschränkungs Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes wird durch Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe b CLNI ermöglicht. Dieser gestattet

den Vertragsstaaten, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche wegen Schäden anzuwenden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, soweit diese Ansprüche unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschließen oder höhere als die in dem Straßburger Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge festsetzen. Eine solche Sonderregelung stellt Nummer 5 dar. Sie schließt aus, daß der Schiffseigner bei Unfällen mit Gefahrgütern seine Haftung für die hierbei verursachten Schäden gegenüber anderen Personen als seinen Vertragspartnern auf die in den §§ 5e und 5f BinSchG in der Fassung des Entwurfs festgesetzten Beträge beschränkt. Denn angesichts dessen, daß Gefahrgutunfälle zunehmend schwere Schäden zur Folge haben, würde eine Einbeziehung der in Nummer 5 aufgeführten Ansprüche in das Haftungsbeschränkungsregime zu einer unangemessenen Beeinträchtigung der bei einem solchen Gefahrgutunfall Geschädigten führen. Allerdings gilt dieser Gesichtspunkt nur dort, wo es sich bei den Geschädigten um Personen handelt, die nicht in einem Vertragsverhältnis zum Schiffseigner stehen, also insbesondere nicht einen Frachtvertrag mit dem Schiffseigner abgeschlossen haben. Gegenüber dem Absender gefährlichen Guts soll also der Schiffseigner auch künftig seine Haftung wegen durch dieses Gut verursachter Schäden beschränken können.

Der Ausschluß der Anwendbarkeit des allgemeinen Systems der globalen Haftungsbeschränkung auf Gefahrgutunfälle entspricht der Zielsetzung, die mit dem Straßburger Übereinkommen verfolgt wurde. Wie in der Denkschrift ausgeführt, bestand unter den Staaten, die an der Ausarbeitung des Übereinkommens beteiligt waren, Einigkeit darüber, daß die darin festgesetzten Beträge für Ansprüche wegen der Beförderung gefährlicher Güter deutlich zu niedrig sind.

Die Einführung von höheren als den in den §§ 5e und 5f BinSchG in der Fassung des Entwurfs festgelegten Haftungshöchstbeträgen erscheint nicht sachgerecht, wenn nicht zugleich die Anspruchsgrundlagen verschärft werden, etwa für derartige Ansprüche eine Gefährdungshaftung oder ein Versicherungszwang eingeführt wird. Denn ohne eine solche Verschärfung der Haftung des Schiffseigners bliebe es bei der oben beanstandeten zu weitgehenden Beeinträchtigung der Rechte des Geschädigten.

Die Regelung führt nicht zu einer unangemessenen Belastung des Schiffseigners. Denn dieser haftet nach Nummer 4 auch für Ansprüche wegen Wasserverschmutzungsschäden. Es erscheint sachgerecht, diesen Ansprüchen die Ansprüche wegen Schäden, die durch die Beförderung gefährlicher Güter verursacht sind, gleichzustellen.

Der Begriff der gefährlichen Güter soll im Binnenschiffrechtsrecht nicht definiert werden. Im Wege einer gleitenden Verweisung wird bestimmt, daß

aus der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein zu entnehmen ist, ob es sich bei der beförderten Ladung um Gefahrgut handelt, auf das die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes über die Haftungsbeschränkung nicht anzuwenden sind.

– Zu Nummer 6

Nummer 6 bestimmt entsprechend dem Vorbild der seerechtlichen Regelung in § 486 Abs. 4 Nr. 2 HGB, daß die Haftung nicht für Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung beschränkt werden kann. Die Regelung hat vor allem Bedeutung in den Fällen, in denen den Gläubigern Kosten durch die Teilnahme am Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren entstehen. Durch die Anordnung der unbeschränkten Haftung des Schuldners werden praktische Probleme vermieden, die dadurch entstehen, daß die Kosten der Rechtsverfolgung erst im Verlaufe des Verfahrens feststellbar werden und bis zu seinem Abschluß neu entstehen.

Zu § 5a BinSchG

Die Regelung entspricht Artikel 5 CLNI, wonach die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung, wenn aus dem schadenstiftenden Ereignis zugleich ein Gegenanspruch des zur Haftungsbeschränkung Berechtigten entstanden ist, nur auf den Unterschiedsbetrag anzuwenden sind. Der Schiffseigner kann also die Haftung nur in bezug auf den überschießenden Betrag beschränken. Dadurch, daß für die Hauptforderung, soweit sie der Höhe nach der geltend gemachten Gegenforderung entspricht, die Haftung nicht beschränkt werden kann, wird also die Haftung des Schiffseigners zugunsten seiner Gläubiger über den Haftungsbetrag des Übereinkommens hinaus auf den Gegenanspruch aus demselben Ereignis erweitert.

Soweit nach § 5a BinSchG in der Fassung des Entwurfs die gegenseitigen Ansprüche nicht von den Vorschriften über die Haftungsbeschränkung erfaßt werden, bleibt es bei der Anwendung der allgemeinen Vorschriften über die Aufrechnung. Eine hiernach zulässige Aufrechnung durch den Gläubiger wird nicht durch das mit der Eröffnung des Verteilungsverfahrens verbundene Aufrechnungsverbot (§ 34 Abs. 2 Satz 1, § 8 Abs. 7 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs) ausgeschlossen, weil es sich insoweit wegen § 5a BinSchG in der Fassung des Entwurfs nicht um einen im Verteilungsverfahren geltend zu machenden Anspruch handelt.

Zu § 5b BinSchG

Die Bestimmung regelt den Verlust des Rechts der Haftungsbeschränkung wegen qualifizierten Verschuldens des Schiffseigners.

– Zu Absatz 1

Entsprechend Artikel 4 CLNI bestimmt Absatz 1, daß eine Haftungsbeschränkung ausgeschlossen ist, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein herbeigeführt wurde, daß

ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Eine entsprechende Formel qualifizierten Verschuldens findet sich bereits in Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 HGB), § 607 a Abs. 4 HGB sowie Artikel 25 und 25 A 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 nach den tatsächlichen Voraussetzungen solchen Verschuldens wird auf die Rechtsprechung zu diesen Vorschriften verwiesen.

Die vorgeschlagene Regelung entspricht weitgehend dem geltenden deutschen Binnenschiffahrtsrecht, soweit dieses bei eigenem nautischen Verschulden des Schiffseigner-Schiffers eine Durchbrechung seiner sonst bestehenden dinglich-beschränkten Haftung bei „bösllicher Handlungsweise“ des Schiffseigner-Schiffers vorsieht (§ 4 Abs. 2 Satz 2 BinSchG). Sie begrenzt jedoch darüber hinaus noch in weit größerem Maße die Möglichkeit der Durchbrechung der Haftungsbeschränkung, indem sie auch im Falle kommerziellen Verschuldens eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung nur bei Vorsatz oder bewußter grober Fahrlässigkeit des Schiffseigners vorsieht und nicht schon, wie in § 4 Abs. 2 Satz 1 BinSchG geltender Fassung, bei einfachem Verschulden des Schiffseigners. Durch diese Regelung wird der Schutz des Schiffseigners, der nach künftigem Recht durch die Einführung des Systems der summenmäßigen Haftungsbeschränkung stärker belastet wird, verstärkt, indem die Versagung der Haftungsbeschränkung auf wenige Ausnahmefälle begrenzt wird.

Die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung setzt entsprechend dem deutschen Recht voraus, daß der Verschuldensvorwurf den Schiffseigner selbst trifft. Das Verschulden von Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen, für die der Schiffseigner haftet, genügt nicht, um diesem das Privileg der Haftungsbeschränkung zu nehmen. Zuzurechnen ist dem Schuldner allerdings das Verschulden eines gesetzlichen Vertreters.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, daß in den Fällen, in denen der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft ist, ein qualifiziertes Verschulden eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters die Haftungsbeschränkung der juristischen Person oder der Personengesellschaft ausschließt. Die Vorschrift entspricht im wesentlichen der für das Seehandelsrecht geltenden Regelung des § 487 d Abs. 1 HGB.

Zu § 5 c BinSchG

Die Vorschrift bestimmt, welche Personen neben dem Schiffseigner ein Recht auf Beschränkung ihrer Haftung haben.

– Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 Nr. 1, der Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI nachgebildet ist, kann neben dem Schiffseigner auch derjenige, der Eigentümer des Schiffes ist, dieses aber – anders als der Schiffseigner – nicht selbst zur Schifffahrt verwendet, seine Haftung für die in § 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs aufgeführten Ansprüche beschränken. Zwar ist der Eigentümer nicht in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI ausdrücklich erwähnt. Wie in der Denkschrift ausgeführt, ergibt sich jedoch aus der Entstehungsgeschichte sowie der französischen Fassung des Übereinkommens, daß auch dem Eigentümer, der nicht Schiffseigner ist, ein Recht zur Haftungsbeschränkung eingeräumt werden soll. Bedeutung gewinnt die Regelung vor allem, wenn Gläubiger Schiffsgläubigerrechte gegen das Schiff geltend machen; eine schuldrechtliche Haftung des Eigentümers für die in § 4 genannten Ansprüche dürfte dagegen, wenn der Eigentümer das Schiff nicht selbst zur Schifffahrt verwendet, nach deutschem Recht nicht vorkommen.

Zu den Personen, die ihre Haftung beschränken können, wird weiter, entsprechend Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI, der Charterer gezählt. Eine Ergänzung dieser Vorschrift um eine gesetzliche Definition des Begriffs „Charterer“ erscheint nicht erforderlich. Um eine möglichst flexible Anwendung der Vorschrift zu ermöglichen, erscheint es – wie schon in § 4 a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BinSchG geltender Fassung – sachgerecht und ausreichend, der Rechtsprechung die Auslegung des Begriffs „Charterer“ zu überlassen. Dabei kann auch auf die Rechtsprechung zu Artikel 1 Abs. 2 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen zurückgegriffen werden, der ebenfalls den Begriff „Charterer“ verwendet, ohne diesen zu definieren. Nach allgemeiner Auffassung wird dabei von diesem Begriff der Bareboat-Charterer, der Zeit- und der Reisecharterer erfaßt.

Keine eigenständige Bedeutung kommt der Erwähnung des Begriffs „Charterer“ zu, soweit unter diesem Begriff derjenige verstanden wird, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Denn diese Person ist als Ausrüster im Sinne von § 2 BinSchG anzusehen und daher, wie in Nummer 1 ausdrücklich noch einmal klargestellt wird, zur Beschränkung der Haftung befugt. Eigenständige Bedeutung kommt der ausdrücklichen Erwähnung des Charterers in § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs jedoch zu, wenn der Chartervertrag nicht die Ausrüstereigenschaft des Charterers im Sinne von § 2 BinSchG begründet, so etwa bei der Zeitcharter, nach der der Eigentümer des Schiffes einem Dritten das Schiff mit der Besatzung überläßt, sich jedoch in bestimmten Grenzen vorbehält, der Schiffsbesatzung Weisungen zu erteilen.

Abweichend von Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI werden in § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der

Fassung des Entwurfs nicht der Mieter und der Reeder eines Schiffes aufgeführt. Die Einführung des Begriffs „Reeder“ im Binnenschiffahrtsrecht ist nicht erforderlich, da dieser Begriff von den Begriffen „Schiffseigner“ und „Eigentümer“ umfaßt wird. Der Erwähnung des Begriffs „Mieter“ bedarf es nicht, da diesem, wie in der Denkschrift zu Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI ausgeführt, neben den im Binnenschiffahrtsgesetz erwähnten Begriffen „Schiffseigner“ und „Charterer“ keine eigenständige Bedeutung zukommt: Der Mieter ist entweder, wenn er die volle tatsächliche Verfügungsgewalt über das Schiff erhält, Ausrüster im Sinne von § 2 Abs. 1 BinSchG und damit, wie Absatz 1 Nr. 1 noch einmal ausdrücklich klarstellt, dem Schiffseigner gleichgestellt, oder er ist, etwa wenn sich der Eigentümer des Schiffes vorbehalten hat, bestimmte Weisungsrechte über die dem Dritten überlassene Schiffsbesatzung auszuüben, als Charterer anzusehen.

Absatz 1 Nr. 2 erstreckt – entsprechend Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe c CLNI – die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt auch auf den Berger oder Retter. Entsprechend der Systematik der CLNI werden dabei als Berger oder Retter nicht nur die Personen angesehen, die an einer Bergung oder Hilfeleistung im Sinne von § 93 BinSchG beteiligt sind. Vielmehr zählen hierzu auch die Personen, die Maßnahmen ergriffen haben, welche Ansprüche aus Wrackbeseitigung im Sinne von § 4 Abs. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs auslösen können.

Die Vorschrift findet Anwendung, wenn der Berger oder Retter weder von einem eigenen noch von einem von ihm gecharterten oder als Ausrüster verwendeten Schiff aus, sondern ausschließlich auf dem Schiff, für das er Hilfe leistet, tätig ist oder von Land aus oder aus der Luft operiert. Ist er dagegen auf einem eigenen oder von ihm gecharterten oder als Ausrüster verwendeten Schiff tätig, finden die allgemeinen Vorschriften des § 4 Abs. 1 oder § 5c Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs Anwendung.

Die Vorschrift dient zugleich der Vermeidung von Kollisionen mit dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen: Operiert der Berger oder Retter von Land aus oder aus der Luft, so finden die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes nur Anwendung, wenn die Leistungen für ein Binnenschiff erbracht werden. Wird dagegen für ein Seeschiff Hilfe geleistet, so finden nach Artikel 6 Abs. 4 des Übereinkommens von 1976 die seerechtlichen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung Anwendung. Operiert der Berger oder Retter ausschließlich auf dem in Gefahr befindlichen Schiff, so muß es sich hierbei um ein Binnenschiff handeln, damit die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes Anwendung finden. Handelt es sich dagegen um ein Seeschiff, so finden die Vorschriften des Übereinkommens von 1976 Anwendung.

Keiner Abgrenzung zu dem Übereinkommen von 1976 bedarf es für den Fall, daß der Berger oder Retter als Schiffseigner, Eigentümer oder Charterer eines Binnenschiffes von diesem aus Hilfe zugunsten eines Seeschiffs leistet. Hier findet § 4 Abs. 1 oder § 5c Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs Anwendung. Zwar schließt Artikel 6 Abs. 4 des Übereinkommens von 1976 eine Anwendung des seerechtlichen Haftungsbeschränkungsregimes in diesem Falle nicht aus. Artikel 15 Abs. 2 Buchstabe b des Übereinkommens von 1976 gestattet jedoch den Erlass abweichender Sondervorschriften für Binnenschiffe. Die Bundesrepublik Deutschland hat bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde zu dem Übereinkommen von 1976 erklärt, daß sich die Haftungsbeschränkung für Schiffe, die nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland zur Schifffahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt sind, nach den Vorschriften des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt richtet (Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 17. Juli 1987, BGBl. 1987 II S. 407).

Abweichend vom deutschen Recht, das nur für den Schiffseigner eine Haftungsbeschränkung vorsieht, bestimmt Absatz 1 Nr. 3 entsprechend Artikel 1 Abs. 3 CLNI, daß auch diejenigen Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner, der Eigentümer, Charterer, Berger oder Retter haftet, berechtigt sind, sich auf die Haftungsbeschränkung zu berufen. Damit soll, wie in der Denkschrift zu Artikel 1 Abs. 3 CLNI ausgeführt, gewährleistet werden, daß der Schiffseigner nicht auf dem Umweg über die Inanspruchnahme seiner Leute zu einer über die Haftungsbeschränkung hinausgehenden Erfüllung von Ansprüchen gezwungen wird.

Zu den Personen, die sich nach Nummer 3 auf die Haftungsbeschränkung berufen können, zählen zum einen die Mitglieder der Schiffsbesatzung und die sonstigen Bediensteten, für die der Schiffseigner nach § 3 Abs. 1 BinSchG einzustehen hat. Zum anderen zählen dazu jedoch auch andere, nicht in einem Dienstverhältnis stehende Personen. Voraussetzung ist jedoch, daß der Schiffseigner oder eine ihm gleichgestellte Person für diese haftet. Erfäßt ist damit insbesondere der an Bord tätige Lotse, für den der Schiffseigner nach § 3 Abs. 1 BinSchG verantwortlich ist.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, daß in den Fällen, in denen der Schiffseigner oder eine ihm nach Absatz 1 gleichgestellte Person eine Personenhandels-gesellschaft ist, auch die persönlich haftenden Gesellschafter ihre persönliche Haftung für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft selbst dann beschränken können, wenn die Gesellschaft als solche von der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung keinen Gebrauch machen sollte. Die Regelung entspricht § 487 d Abs. 2 HGB.

– Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht Artikel 1 Abs. 5 CLNI. Die Regelung eröffnet die Möglichkeit, daß nicht nur der Haftpflichtige selbst, sondern auch dessen Versicherer, wenn er unmittelbar vom Gläubiger des Haftpflichtigen in Anspruch genommen wird, die Haftung beschränken kann. Der Versicherer kann allerdings seine Haftung nur in dem Umfange beschränken, in dem auch der Versicherte seine Haftung beschränken kann. Ist eine Haftungsbeschränkung des Versicherten ausgeschlossen, etwa weil er bewußt grob fahrlässig gehandelt hat (§ 5b Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs), so kann folglich auch der Versicherer seine Haftung nicht beschränken.

Zu § 5d BinSchG

Die Vorschrift legt fest, auf welche Weise die Haftung beschränkt werden kann.

– Zu Absatz 1

Absatz 1 bestimmt, daß die Haftung nur summenmäßig beschränkt werden kann und nicht, wie nach geltendem Recht (§ 4 BinSchG), dinglich auf Schiff und Fracht beschränkt ist.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt in Übereinstimmung mit Artikel 11 Abs. 1 Satz 1 CLNI, daß die Haftung durch Errichtung eines Haftungsfonds beschränkt werden kann. Das Verfahren, nach dem der Haftungsfonds errichtet und verteilt wird, richtet sich nach den in der Schiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsordnung in der Fassung des Artikels 2 dieses Gesetzentwurfs enthaltenen Vorschriften über das Binnenschiffsverkehrsrechtliche Verteilungsverfahren (§§ 34 ff. SVertO in der Fassung des Entwurfs). Ebenso wie im Seerechtslichen Verteilungsverfahren vollzieht sich dabei die Haftungsbeschränkung in der Weise, daß der Schuldner bei einem Gericht die Festsetzung der Haftungssumme beantragt, nach deren Einzahlung das Gericht das Verfahren eröffnet. Die Eröffnung des Verteilungsverfahrens hat die Wirkung, daß Zivilprozesse und Zwangsvollstreckungen wegen der Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann, unzulässig werden. Die Gläubiger werden nach einem Aufgebot in einem konkursähnlichen Verfahren befriedigt. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Begründung zu der Schiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsordnung in der Fassung des Entwurfs verwiesen.

Um sicherzustellen, daß eine Haftungsbeschränkung innerstaatlich auch dann anerkannt wird, wenn ein Fonds außerhalb der Bundesrepublik Deutschland errichtet worden ist, bestimmt Absatz 2 weiter, daß die Haftungsbeschränkung auch durch Errichtung eines Fonds nach dem Recht eines anderen Vertragsstaates des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt bewirkt werden kann. Durch diese Regelung wird gewährleistet, daß sich die zu derselben Personengruppe zählenden Personen im Falle ihrer Inanspruchnahme in der Bun-

desrepublik Deutschland darauf berufen können, daß bereits ein Fonds im Ausland errichtet worden ist und damit auch ihre Haftung insoweit beschränkt ist. Voraussetzung ist allerdings nach Absatz 2, daß der Fonds in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens errichtet wird. Es erscheint nicht sachgerecht, darüber hinaus auch der Errichtung eines Haftungsfonds in Staaten, die nicht Vertragsstaaten des Straßburger Übereinkommens sind, die in Absatz 2 bestimmte Wirkung generell beizumessen. Dies erscheint nur gerechtfertigt, wenn sichergestellt ist, daß bei Errichtung des Fonds die Bestimmungen des Straßburger Übereinkommens eingehalten werden. Es bleibt insoweit der Rechtsprechung überlassen, ob im Einzelfall der Errichtung eines Fonds in einem Nichtvertragsstaat dieselbe Sperrwirkung beigemessen werden soll wie der Errichtung eines Fonds in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens.

Wegen der Voraussetzungen, unter denen einer Fonderrichtung in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens die Wirkungen der Haftungsbeschränkung beigemessen werden sollen, wird auf § 49 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs sowie die Begründung hierzu verwiesen.

– Zu Absatz 3

Absatz 3 bestimmt in Satz 1 in Übereinstimmung mit Artikel 10 CLNI und in Anlehnung an § 487 e Abs. 2 HGB, daß eine Beschränkung der Haftung auch dann geltend gemacht werden kann, wenn ein Haftungsfonds nicht errichtet worden ist. Satz 1 stellt dabei klar, daß das Recht der Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede geltend zu machen ist und daß die Einrede nur Wirkung zugunsten des die Einrede erhebenden Schuldners, nicht aber zugunsten anderer Schuldner entfaltet.

Satz 2 bestimmt entsprechend Artikel 10 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 12 CLNI, daß bei einredeweiser Geltendmachung der Haftungsbeschränkung die in der Schiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsordnung in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs enthaltenen Vorschriften über die Berücksichtigung von Ansprüchen des Schuldners (§ 15 SVertO) sowie einzelne Vorschriften über das Verfahren der Verteilung der Haftungssumme entsprechende Anwendung finden. Danach ist, wenn die Einrede geltend gemacht wird, bei der Beurteilung der Frage, in welcher Höhe der gegen den Schuldner geltendgemachte Anspruch besteht, so zu verfahren, als sei ein Verteilungsverfahren eingeleitet worden: Es sind die vom Schuldner dargelegten und gegebenenfalls bewiesenen zu derselben Anspruchsklasse gehörenden Ansprüche Dritter zu berücksichtigen (§ 23 Abs. 1 SVertO). Dabei haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden (§ 44 Abs. 1 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs). Der Anspruch des Gläubigers ist nach

§ 23 Abs. 3 Satz 1, 3 und 4, § 44 Abs. 2 Satz 1 und § 26 Abs. 4 bis 6 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs zu ermitteln und anteilig zu kürzen. Dabei ist auch ein vom Schuldner wegen einer bereits erfolgten Befriedigung eines anderen Gläubigers geltendgemachter Anspruch zu berücksichtigen (§ 15 SVertO).

Die Bemessung des Anspruchs kann in den Fällen, in denen der Schuldner im Wege der Einrede geltend macht, noch weiteren Ansprüchen ausgesetzt zu sein, Schwierigkeiten bereiten. Ebenso wie im Seerecht soll es daher künftig auch im Binnenschiffsrecht möglich sein, daß das Gericht im Falle eines Rechtsstreits das Recht auf Beschränkung der Haftung bei der Entscheidung unberücksichtigt läßt; in diesem Falle ergeht das Urteil unter dem Vorbehalt, daß der Beklagte das Recht auf Beschränkung der Haftung geltend machen kann, wenn ein Fonds nach dem Straßburger Übereinkommen errichtet worden ist oder bei der Geltendmachung das Recht auf Beschränkung der Haftung errichtet wird. Daß eine solche Möglichkeit besteht, soll durch die in Satz 2 zweiter Halbsatz enthaltene Verweisung auf § 305 a ZPO klargestellt werden. Die Vorschrift entspricht insoweit § 487 e Abs. 2 Satz 2 HGB. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 305 a ZPO in der Fassung des Artikels 3 des Entwurfs verwiesen.

Zu § 5 e BinSchG

Die Vorschrift bestimmt in Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a CLNI, wie sich die Haftungshöchstsumme errechnet, wenn die Haftung für Ansprüche wegen Personenschäden beschränkt werden soll. Nicht von dieser Vorschrift erfaßt sind, wie Absatz 1 klarstellt, Personenschadenersatzansprüche von Reisenden. Denn für diese sieht § 5 j BinSchG in der Fassung des Entwurfs eine Sonderregelung vor.

Entsprechend dem Straßburger Übereinkommen wird für die Berechnung von Haftungshöchstbeträgen nach dem verwendeten Schiffstyp und seiner Größe unterschieden. Der maßgebliche Haftungshöchstbetrag wird in Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds festgelegt. Die Umrechnung der in Sonderziehungsrechten errechneten Beträge bestimmt sich nach § 5 k BinSchG in der Fassung des Entwurfs. Von einer Festlegung der Haftungshöchstbeträge in Deutscher Mark wird abgesehen, da im Falle von Währungsschwankungen die Haftungshöchstbeträge, um mit den Vorgaben des Straßburger Übereinkommens übereinzustimmen, laufend zu ändern wären.

Die Vorschrift beschränkt sich auf eine Regelung der Haftungsbeschränkung und des hierfür maßgeblichen Haftungshöchstbetrages. Hiervon unberührt bleibt die Frage der Haftung. Dies gilt insbesondere auch für die Frage, inwieweit der Leichtereigner für ein schuldhaftes Verhalten der Besatzung des Schubbootes einzustehen hat.

– Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 Nr. 1 bemißt sich der Haftungshöchstbetrag, wenn ein nicht zur Güterbeförde-

rung bestimmtes Schiff, etwa ein Fahrgastschiff oder ein in amtlichen Diensten stehendes Binnenschiff, in den zum Ersatz verpflichteten Schadensfall verwickelt ist, nach der Wasserverdrängung und der Antriebskraft dieses Schiffs: Entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. i CLNI sind je Kubikmeter Wasserverdrängung bei höchstzulässigem Tiefgang 200 Rechnungseinheiten anzusetzen. Hinzuzurechnen sind, wenn das Schiff mit eigenem Maschinenbetrieb ausgerüstet ist, 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.

Nicht unter Nummer 1 fallen Schlepp- oder Schubboote oder Bagger, Krane, Elevatoren oder sonstige schwimmende und bewegliche Anlagen ähnlicher Art, auch wenn diese Fahrzeuge nach ihrer Zweckbestimmung nicht der Beförderung von Gütern dienen. Denn für diese sieht Absatz 1 Nr. 3 und 4 Sonderregelungen vor.

Handelt es sich bei dem in den Schadensfall verwickelten Schiff um ein Güterschiff, so berechnet sich nach Absatz 1 Nr. 2 der Haftungshöchstbetrag nach Tragfähigkeit und Antriebskraft des Schiffs. In Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. ii CLNI sind 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffs sowie 700 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen des Schiffs anzusetzen.

Wird ein Schub- oder Schleppboot verwendet, so bemißt sich der Haftungshöchstbetrag vorbehaltlich der Regelung in Absatz 2 Satz 1 ausschließlich nach der Leistungsfähigkeit seiner Antriebsmaschinen (Absatz 1 Nr. 3). Auf die Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung wird – entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. iii CLNI – nicht abgestellt, da Schub- und Schleppboote nur zur Fortbewegung anderer Fahrzeuge bestimmt sind, entscheidend also allein die Leistungskraft der Antriebsmaschinen des Schub- oder Schleppboots ist.

Eine von den vorgenannten Vorschriften abweichende Berechnung der Haftungshöchstbeträge sieht Absatz 1 Nr. 4 für Bagger, Krane, Elevatoren und alle sonstigen schwimmenden und beweglichen Anlagen sowie Geräte ähnlicher Art vor. Diese dem Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. vi CLNI entsprechende Regelung ist erforderlich, weil bei den genannten Anlagen oder Geräten weder auf eine Antriebskraft noch auf eine Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung abgestellt werden kann. Die Regelung bestimmt daher, daß für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages auf den Wert im Zeitpunkt des Schadensfalles abzustellen ist. Die Ausrichtung an dem Wert der Anlage oder des Geräts entspricht dem allgemeinen, der Haftungsbeschränkung zugrundeliegenden Werthaftungsprinzip.

– Zu Absatz 2

Ist ein Schubboot in einen Schubverband eingebunden, so bestimmt sich der für das Schubboot maßgebliche Haftungshöchstbetrag nach Absatz 2

Satz 1. Danach werden die in einem Schubverband starr miteinander verbundenen Fahrzeuge wie eine nautische Einheit behandelt, die mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter also entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. iv CLNI rechnerisch wie dessen Bestandteile behandelt – und zwar ungeachtet dessen, ob der Schubbooteigner Eigentümer der Schubleichter ist oder nicht. Der für das Schubboot anzusetzende Haftungshöchstbetrag bemißt sich mithin nicht allein gemäß Absatz 1 Nr. 3 nach der Antriebsleistung des Schubbootes, sondern darüber hinaus nach der Tragfähigkeit der fest mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter. Abweichend von der für Schubleichter geltenden Regelung des § 5e Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs sind für die Bemessung des für das Schubboot maßgeblichen Höchstbetrages jedoch nicht 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters anzusetzen, sondern nur 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit. Damit soll – entsprechend der Vorgabe des Straßburger Übereinkommens – vermieden werden, daß der Schubbooteigner, der bereits aufgrund der starken Antriebsleistung des Schubbootes mit verhältnismäßig hohen Beträgen haftet, gegenüber den Schiffseignern anderer Schiffe benachteiligt wird.

Ein mit dem Schubboot starr verbundener Schubleichter ist allerdings dann nicht dem Schubboot rechnerisch zuzuordnen, wenn das Schubboot diesem Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringt. Mit dieser Regelung soll vermieden werden, daß die gegenseitige Hilfeleistung in Havariiefällen deswegen unterbleibt, weil der Schubbooteigner mit einer Erhöhung des für ihn bestimmten Haftungshöchstbetrages rechnen muß. Der für ihn maßgebliche Haftungshöchstbetrag bleibt daher bei der Erbringung von Bergungs- oder Hilfeleistungsdiensten unverändert.

Für den mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter tritt keine Erhöhung des Haftungshöchstbetrages ein. Der für den Schubleichter anzusetzende Haftungshöchstbetrag bestimmt sich mithin nach der allgemeinen Regelung des § 5e Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs. Er beläuft sich also grundsätzlich auf 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schubleichters. Dieser Betrag reduziert sich allerdings nach Absatz 2 Satz 2 um 100 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit dieses Schubleichters, wenn der Eigner des mit dem Schubboot starr verbundenen Schubleichters zusammen mit dem Schubbooteigner einem Dritten gegenüber gesamtschuldnerisch für die aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche haftet. Diese dem Artikel 9 Abs. 2 Buchstabe a CLNI entsprechende Regelung trägt dem Umstand Rechnung, daß die Errichtung eines Fonds durch den Schubbooteigner nach §§ 34 ff. SVerO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs nicht zugunsten des Schubleichtereigners wirkt, weil dieser nicht derselben Haftungsgemeinschaft angehört wie der Schubbooteigner, und daß daher der Gläubiger eine Be-

friedigung seiner Ansprüche bis zur Höhe der Summe der für Schubbooteigner und Schubleichtereigner geltenden Haftungshöchstbeträge erlangen kann. Der Gläubiger von Schubbooteigner und Schubleichtereigner könnte also bei Nichtabsenkung des für den Schubleichtereigner maßgeblichen Betrags einen höheren als den für den gesamten Schubverband nach Absatz 2 Satz 1 maßgeblichen Betrag erhalten. Dies erscheint jedoch nicht sachgerecht und mit dem dem System der Haftungsbeschränkung zugrundeliegenden Werthafungsprinzip nicht vereinbar. Mit der nach Absatz 2 Satz 2 angeordneten Absenkung des Haftungshöchstbetrages für den Schubleichter wird also sichergestellt, daß der Gläubiger keine Vorteile daraus erlangt, daß der Schubbooteigner eines in einen Schubverband eingebundenen Schubbootes bereits mit einem höheren Betrag einzustehen hat, als wenn er das Schubboot allein einsetzt.

Nach Absatz 2 Satz 3 bleibt der Ausgleich im Innenverhältnis zwischen dem Eigner des Schubbootes und dem des Schubleichters von der Regelung in Satz 2 unberührt. Im Innenverhältnis zwischen Schubbooteigner und Leichtereigner kann sich also letzterer, wenn der Schubbooteigner von ihm nach § 426 Abs. 2 BGB Ausgleich verlangt, nur auf die Beschränkung seiner Haftung in Höhe des nicht reduzierten, nach § 5e Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs festgelegten Betrags berufen. Hat der Leichtereigner, den eine Ausgleichspflicht gegenüber dem Schubbooteigner trifft, Dritte bereits befriedigt und zu diesem Zwecke einen Fonds errichtet, so verbleibt ihm die Möglichkeit, in Höhe des Differenzbetrages zwischen dem nicht reduzierten Haftungshöchstbetrag und dem nach Satz 2 reduzierten Haftungshöchstbetrag einen Fonds zu errichten oder sich insoweit gegenüber dem Schubbooteigner auf die Haftungsbeschränkung einredeweise zu berufen.

– Zu Absatz 3

Dem Schubverband gleichgestellt sind nach Absatz 3 – entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. v, Artikel 9 Abs. 2 Buchstabe b CLNI – die fest gekoppelten Schiffe. Ebenso wie beim Schubverband werden also die fest gekoppelten Fahrzeuge dem fortbewegenden Schiff rechnerisch zugeordnet. Eine Erhöhung des Haftungshöchstbetrages für ein Schiff, das schwimmende und bewegliche Anlagen oder Geräte fortbewegt, kommt entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a Unterabs. v CLNI jedoch nicht in Betracht.

Bei der Berechnung des für das fortbewegende Schiff geltenden Haftungshöchstbetrages bleibt die Antriebskraft der anderen fest gekoppelten Schiffe außer Betracht, weil diese ihre Antriebskraft nicht nutzen. Abzustellen ist allein auf die Tragfähigkeit oder die Wasserverdrängung der anderen Schiffe. Dies wird im letzten Halbsatz von Absatz 3 noch einmal ausdrücklich klargestellt.

Keine Sonderregelung enthält das Gesetz – ebenso wie das Straßburger Übereinkommen – für Schleppverbände. Für ein Schleppboot erhöht sich daher der in § 5 e Abs. 1 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs vorgesehene Haftungshöchstbetrag auch dann nicht, wenn dieses in einen Schleppverband einbezogen ist.

– Zu Absatz 4

Ergibt sich aufgrund der in § 5 e Abs. 1 bis 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs enthaltenen Vorschriften ein Haftungshöchstbetrag, der den Betrag von 200 000 Rechnungseinheiten unterschreitet, so ist nach Absatz 4 ein Haftungshöchstbetrag in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten anzusetzen. Durch diese dem Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe d CLNI entsprechende Regelung soll sichergestellt werden, daß bei von kleinen Schiffen verursachten Schäden die Gläubiger noch eine ausreichende Entschädigung erhalten. Hiervon ausgenommen sind allerdings Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden. Die Bundesregierung hält es für erforderlich, daß von der Vorbehaltsmöglichkeit des Artikels 18 Abs. 1 Buchstabe e CLNI Gebrauch gemacht wird und für Hafenschuten kein Mindesthaftungsbetrag vorgesehen wird. Damit wird vermieden, daß durch die Einführung eines Mindesthaftungsbetrages der Schiffseigner eines solchen Fahrzeuges unverhältnismäßig hoch belastet wird, sein Haftungsrisiko also nur schwer versicherbar ist. Denn der Wert einer Hafenschute ist regelmäßig erheblich niedriger als der in Absatz 4 vorgesehene Mindesthaftungsbetrag. Im übrigen geht von Hafenschuten, da sie nicht motorisiert sind, regelmäßig eine nur sehr geringe Betriebsgefahr aus, so daß auch bei den Mindesthaftungsbeträgen unterschreitenden Haftungshöchstbeträgen mit einer ausreichenden Befriedigung von geschädigten Gläubigern zu rechnen ist.

Zu § 5 f BinSchG

– Zu Absatz 1

Die Vorschrift bestimmt in Absatz 1, wie der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Sachschäden zu bemessen ist. Danach beträgt der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Sachschäden die Hälfte der nach § 5 e BinSchG maßgebenden Haftungshöchstbeträge. Die Regelung entspricht Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b CLNI.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt das Rangverhältnis der Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen zu anderen Ansprüchen wegen Sachschäden. Mit dieser Vorschrift wird – entsprechend der für das Seerecht geltenden Regelung des § 487 b HGB – von der in Artikel 6 Abs. 2 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, derartigen Ansprüchen Vorrang vor sonstigen Sachschadenansprüchen einzuräumen. Eben-

so wie im Seeverkehr ist es auch im Binnenschiffahrtsverkehr erforderlich, die öffentliche Hand, die in der Regel Gläubiger der Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen ist, zu entlasten und damit die Bereitstellung leistungsfähiger Hafenanlagen, Wasserstraßen und Navigationshilfen zu fördern.

Zu § 5 g BinSchG

Die Vorschrift sieht – entsprechend Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe c CLNI – eine Sonderregelung für den Fall vor, daß der in § 5 e BinSchG in der Fassung des Entwurfs maßgebliche Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur Schadensdekung nicht ausreicht. Danach steht der nach § 5 f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs vorgesehene Haftungshöchstbetrag für Sachschäden auch zur Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden zur Verfügung (sog. spill-over). Die Restansprüche wegen Personenschäden sind dabei mit den Ansprüchen wegen Sachschäden gleichrangig zu behandeln. Der Vorrang der in § 5 f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs aufgeführten Ansprüche wirkt nicht gegenüber Ansprüchen wegen Personenschäden. Er scheidet damit aus, soweit der nach § 5 e BinSchG in der Fassung des Entwurfs maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht ausreicht und daher diese Ansprüche nach § 5 g BinSchG in der Fassung des Entwurfs an der Verteilung des für Sachschäden nach § 5 f BinSchG in der Fassung des Entwurfs maßgeblichen Haftungshöchstbetrages teilnehmen.

Zu § 5 h BinSchG

Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung für die Berechnung der Haftungshöchstsumme, wenn ein Berger oder Retter im Sinne von § 5 c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs oder ein Lotse in Anspruch genommen wird.

Da ein Berger oder Retter nach § 5 c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs seine Haftung beschränken kann, obwohl die Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste nicht von einem zur Binnenschiffahrt bestimmten und hierzu vom Berger oder Retter verwendeten Binnenschiff aus erbracht worden sind und damit mangels Verwendung eines Schiffes durch den Berger oder Retter für die Berechnung des Haftungshöchstbetrages für diese Person nicht an ein Schiff angeknüpft werden kann, bestimmt Satz 1 entsprechend Artikel 6 Abs. 3 CLNI, daß für diese Person derselbe wie der in § 5 e Abs. 4, § 5 f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs genannte Mindesthaftungshöchstbetrag von 200 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Personenschäden und von 100 000 Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Sachschäden maßgeblich ist.

Das gleiche gilt nach der vorgeschlagenen Regelung auch für einen an Bord tätigen Lotsen, der nach § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs seine Haftung beschränken kann. Da auch er wie der Berger oder Retter im Sinne von § 5 c Abs. 1 Nr. 2

BinSchG in der Fassung des Entwurfs nicht von einem von ihm selbst zur Binnenschifffahrt verwendeten Schiff tätig wird, erscheint es daher geboten, den an Bord tätigen Lotsen dem Berger oder Retter gleichzustellen. Die Vorschrift entspricht damit der seerechtlichen Regelung des § 487 c Abs. 1 HGB insoweit, als sie auch im Binnenschifffahrtsrecht die Haftung des Lotsen auf niedrigere als die allgemeinen Haftungshöchstbeträge begrenzt. Dies ist erforderlich, weil den Lotsen vor allem bei der Lotsung größerer Schiffe ein Haftungsrisiko trifft, das seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bei weitem übersteigt und gegen das er sich zu tragbaren Versicherungsprämien nicht versichern kann.

Die Vorschrift hat, soweit sie den Lotsen betrifft, im Straßburger Übereinkommen kein Vorbild. Dies bedeutet jedoch nicht, daß die vorgeschlagene Regelung nicht im Einklang mit diesem Übereinkommen steht. Wie in der Begründung zu § 487 c HGB in der Fassung des Entwurfs eines Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes ausgeführt, wurden auf der Diplomatischen Konferenz zu dem dem Straßburger Übereinkommen weitgehend entsprechenden Übereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen keine Bedenken dagegen geäußert, daß die Vertragsstaaten die Haftung der Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer haftet, also insbesondere des Lotsen, weitergehend als in dem Übereinkommen vorgesehen begrenzen können (vgl. Drucksache 10/3852 vom 20. September 1985, S. 19). Dies muß auch für das Straßburger Übereinkommen gelten, das insoweit dem Übereinkommen von 1976 entspricht.

Obwohl der an Bord tätige Lotse als derjenige, für dessen Handeln, Verschulden oder Unterlassen der Schiffseigner, -eigentümer oder Charterer einzustehen hat, zu demselben Personenkreis wie die zuletzt genannten Personen gehört (vgl. § 35 Satz 1 Nr. 1 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs), erfaßt ein von dem Lotsen eingeleitetes Verteilungsverfahren nach § 36 Abs. 3 Satz 2 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs nur die gegen ihn gerichteten Ansprüche. Durch diese Regelung wird berücksichtigt, daß aufgrund der in § 5 h BinSchG in der Fassung des Entwurfs getroffenen Regelung der für den Lotsen geltende Haftungshöchstbetrag regelmäßig niedriger ist als der für den Schiffseigner, -eigentümer oder Charterer. Ansprüche, die aus demselben Schadensereignis gegen den Schiffseigner, -eigentümer oder Charterer entstanden sind, sind also nicht von dem vom Lotsen eingeleiteten Verteilungsverfahren erfaßt. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 36 Abs. 3 Satz 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs verwiesen.

Werden Ansprüche gegen einen Berger oder Retter oder gegen einen Lotsen geltend gemacht und zählen zu diesen Ansprüchen auch solche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken oder Navigationshilfen, so ist nach Satz 2 den zuletzt genannten Ansprüchen entsprechend § 5 f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs auch hier der Vorrang vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden einzuräumen.

Es erscheint geboten, die Rangfolge der zu befriedigenden Ansprüche wegen Sachschäden gegen einen Berger oder Retter oder gegen einen Lotsen in gleicher Weise zu regeln wie die Rangfolge der gegen den Schiffseigner selbst gerichteten Ansprüche wegen Sachschäden. Hierfür spricht insbesondere, daß die vorgeschlagene Sondervorschrift für Berger, Retter oder Lotsen nur dem Zweck dient, eine wirtschaftlich vertretbare Haftungshöchstsumme für den genannten Personenkreis festzulegen. Die Regelung dient dagegen nicht dem Zweck, für Ansprüche gegen einen Berger, Retter oder Lotsen die Privilegierung in § 5 f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs aufzuheben. Denn hierfür besteht keine sachliche Notwendigkeit.

Werden gegen den Berger oder Retter sowohl Ansprüche wegen Personenschäden als auch Ansprüche wegen Sachschäden geltend gemacht, so gilt, wie Satz 2 weiter klarstellt, auch § 5 g BinSchG in der Fassung des Entwurfs, wonach die Ansprüche wegen Personenschäden, für die der maßgebliche Haftungshöchstbetrag nicht ausreicht, aus dem für Ansprüche wegen Sachschäden zur Verfügung stehenden Haftungshöchstbetrag zu befriedigen sind.

Zu § 5 i BinSchG

Mit der vorgeschlagenen Regelung soll von der in Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe c CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Bestimmungen des Straßburger Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche aus Wrackbeseitigung anzuwenden. Dies soll nach Satz 1 in der Weise geschehen, daß für Ansprüche aus Wrackbeseitigung im Sinne von § 4 Abs. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs, für die die Haftung beschränkt werden kann, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag zur Verfügung gestellt wird. Damit soll vermieden werden, daß infolge der erfahrungsgemäß hohen Kosten der Beseitigung eines Wracks oder gesunkener Ladung die Quote, in deren Höhe sowohl die Ansprüche aus Wrackbeseitigung als auch sonstige Schadenersatzansprüche, wenn sie zusammen aus einer einheitlichen Haftungssumme zu befriedigen wären, zu gering ist. Es erscheint geboten, sicherzustellen, daß sowohl die öffentliche Hand, die regelmäßig Gläubigerin der Wrackbeseitigungsansprüche ist, als auch die übrigen Gläubiger angemessen befriedigt werden.

Die Regelung, die im Seehandelsrecht ihr Vorbild in § 487 HGB hat, führt zu einer Erweiterung der Gesamthaftung des Schiffseigners, wenn neben den Ansprüchen aus Wrackbeseitigung auch sonstige Ansprüche entstanden sind und geltend gemacht werden. Diese zusätzliche Belastung des Schiffseigners erscheint jedoch im Hinblick auf die Notwendigkeit, die Gläubigerinteressen angemessen zu berücksichtigen, vertretbar.

Der für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche aus Wrackbeseitigung anzusetzende Haftungshöchstbetrag entspricht nach Satz 2 dem für Ansprüche wegen Sachschäden nach § 5 f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs anzusetzenden Haftungshöchstbetrag.

Nach Satz 3 steht der Haftungshöchstbetrag ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche aus Wrackbeseitigung zur Verfügung. Nicht befriedigte Ansprüche wegen Personenschäden können daher nicht nach § 5g BinSchG in der Fassung des Entwurfs aus dem für Ansprüche für Wrackbeseitigung zur Verfügung gestellten Betrag befriedigt werden.

Kostenerstattungsansprüchen für bei einer Wrackbeseitigung durch Zufall verursachte Schäden an Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen wird bei der Verteilung des nach § 5i BinSchG in der Fassung des Entwurfs maßgeblichen Haftungshöchstbetrages nicht wie in § 5f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs der Vorrang vor den sonstigen Ansprüchen aus Wrackbeseitigung eingeräumt. Für eine Privilegierung der Ansprüche besteht keine Notwendigkeit, weil die Gläubiger dieser Ansprüche mit denen der sonstigen Ansprüche aus Wrackbeseitigung identisch sind, insoweit als kein besonderes Schutzbedürfnis eines Gläubigers besteht.

Zu § 5j BinSchG

Die Vorschrift enthält – entsprechend Artikel 7 CLNI – eine Sonderregelung über die Bemessung des Haftungshöchstbetrages bei Ansprüchen von Passagieren wegen Personenschäden. Sie ersetzt damit den durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz in das Binnenschiffahrtsgesetz eingefügten § 4a BinSchG, der in Anlehnung an Artikel 7 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen eine kraft Gesetzes beschränkte Haftung auf 150 000 Deutsche Mark multipliziert mit der Zahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf, höchstens jedoch auf 30 Millionen Deutsche Mark vorsieht. Die vorgeschlagene Neuregelung entspricht in weiten Teilen dem geltenden Recht. Wie in der Begründung zu § 5d Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ausgeführt, soll jedoch in Abweichung von § 4a BinSchG geltender Fassung künftig in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Straßburger Übereinkommens die Haftung des Schiffseigners für Ansprüche von Passagieren nicht mehr kraft Gesetzes beschränkt, sondern nur noch beschränkbar sein.

– Zu Absatz 1

Die in Absatz 1 Satz 1 enthaltene Definition des Begriffs „Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden“ entspricht Artikel 7 Abs. 2 CLNI und steht damit zugleich im Einklang mit der Definition des Begriffs „Reisender“ in Artikel 1 Nr. 4 der Anlage zu § 664 HGB, der nach § 77 Abs. 1 Satz 1 BinSchG auch auf die Beförderung von Reisenden auf Binnengewässern anzuwenden ist. Nach dieser Definition sind als Reisende nur solche Personen anzusehen, die aufgrund eines Personenbeförderungsvertrages mit dem Schiff befördert worden sind oder die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder ein lebendes Tier begleitet haben, das aufgrund eines Güterbeförderungsvertrages mit dem Schiff befördert worden ist. Ansprüche von Personen, die sich unbefugt auf einem Passagierschiff befinden, sind also nicht als Ansprüche

von Reisenden im Sinne von § 5j BinSchG in der Fassung des Entwurfs anzusehen.

Die Ansprüche können sowohl gegen den Schiffseigner als auch gegen eine ihm nach § 5c BinSchG in der Fassung des Entwurfs gleichgestellte Person gerichtet sein. Nicht erfaßt sind jedoch Ansprüche gegen den Berger oder Retter, der von einem von ihm eingesetzten und verwendeten Binnenschiff aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste für ein Passagierschiff erbringt. Denn nach der in Absatz 1 Satz 1 gegebenen Definition gilt der darin vorgesehene gesonderte Haftungshöchstbetrag nur für Ansprüche von Personen, die mit dem Schiff, für das die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird, befördert worden sind. Für den Berger oder Retter, der Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste nicht ausschließlich auf dem Passagierschiff, sondern von einem von ihm verwendeten Binnenschiff aus erbringt, gilt daher die allgemeine in § 5e BinSchG in der Fassung des Entwurfs enthaltene Regelung.

Mit der Ausgliederung der Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden aus den allgemeinen Personenschadensansprüchen (§ 5e BinSchG in der Fassung des Entwurfs) und der Festsetzung eines gesonderten Haftungshöchstbetrages für diese Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 soll entsprechend der Vorgabe des Straßburger Übereinkommens sichergestellt werden, daß die Reisenden eine angemessene Entschädigung in Katastrophenfällen erhalten.

– Zu Absatz 2

Der Haftungshöchstbetrag bemißt sich nach Absatz 2 nach der Beförderungskapazität des Schiffes. Der Entwurf übernimmt dabei die in Artikel 7 Abs. 1 CLNI vorgesehenen und bei Verabschiedung des Übereinkommens an § 4a BinSchG ausgerichteten Beträge. Die nach dem Stande des Wertes des Sonderziehungsrechts am 15. April 1997 umgerechneten Haftungsbeträge unterschreiten allerdings die Beträge, die in § 4a Abs. 1 Satz 1 BinSchG geltender Fassung festgelegt sind: Der entsprechend Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 CLNI mit der Zahl der zur Beförderung zugelassenen Passagiere zu multiplizierende Betrag von 60 000 Rechnungseinheiten unterschreitet den in § 4a Abs. 1 Satz 1 BinSchG in der geltenden Fassung bestimmten Betrag von 150 000 Deutscher Mark um etwa 9 000 Deutsche Mark; die entsprechend Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe c CLNI vorgesehene absolute Haftungsobergrenze von 12 Millionen Rechnungseinheiten liegt um etwa 1,8 Millionen Deutsche Mark unter dem nach § 4a Abs. 1 Satz 1 BinSchG geltender Fassung festgelegten Betrag von 30 Millionen Deutsche Mark.

Die durch die Verringerung des Werts des Sonderziehungsrechts bedingte Absenkung der maßgeblichen Haftungshöchstbeträge erscheint im Hinblick auf das mit dem Straßburger Übereinkommen verfolgte Ziel, vor allem auf dem Rhein ein international einheitliches Haftungsbeschränkungsregime einzuführen, hinnehmbar. Die Einführung

des nach der Beförderungskapazität ausgerichteten Haftungshöchstbetrages von 60 000 Rechnungseinheiten erscheint im übrigen auch unter dem Gesichtspunkt vertretbar, daß nach Absatz 2 Satz 3 – abweichend vom geltenden Recht, jedoch in Übereinstimmung mit Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI – ein Mindesthaftungsbetrag in Höhe von 720 000 Rechnungseinheiten, umgerechnet etwa 1,7 Millionen Deutsche Mark, eingeführt wird.

Die weitere nach Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a und b CLNI vorgesehene Absenkung der absoluten Haftungsobergrenze bei Schiffen mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 100 Personen auf 3 Millionen Rechnungseinheiten und bei Schiffen mit einer zulässigen Fahrgastzahl bis zu 180 Personen auf 6 Millionen Rechnungseinheiten soll nicht ins deutsche Recht übernommen werden. Wie in der Denkschrift zu Artikel 7 CLNI ausgeführt, hält es die Bundesregierung für geboten, von der in Artikel 18 Abs. 2 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen, für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden die in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anzuwenden. Denn durch die mit den Buchstaben a und b bewirkte weitere Absenkung werden die Gläubiger von Ansprüchen wegen Personenschäden von Reisenden unverhältnismäßig beeinträchtigt. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Denkschrift zu dem Straßburger Übereinkommen verwiesen.

– Zu Absatz 3

Absatz 3 dient, wie schon § 5h BinSchG in der Fassung des Entwurfs, dem Ziel, das Haftungsrisiko eines an Bord tätigen Lotsen bei Lotsung größerer Schiffe zu begrenzen. In Anlehnung an die seerechtliche Regelung in § 487c Abs. 2 HGB, die nach dem geltenden § 4a Abs. 2 Satz 1, zweiter Halbsatz BinSchG auch in der Binnenschifffahrt zu beachten ist, bestimmt daher Absatz 3 als maßgeblichen Haftungshöchstbetrag für den an Bord tätigen Lotsen, für dessen Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner, Eigentümer oder Charterer des Schiffes einzustehen hat, einen Betrag, der sich unter Zugrundelegung einer Beförderungskapazität des geloteten Schiffes von zwölf Personen ergibt. Dieser Betrag entspricht zugleich dem für alle sonstigen Schuldner geltenden Mindesthaftungsbetrag.

Dem Lotsen gleichgestellt sind – entsprechend § 5h BinSchG in der Fassung des Entwurfs – der entweder ausschließlich auf dem Binnenschiff, für das Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbracht werden, oder von Luft oder Land aus tätige Berger oder Retter. Zwar sieht das Straßburger Übereinkommen in Artikel 7 keine dem Artikel 6 Abs. 3 CLNI entsprechende Sonderregelung für diese Personen vor. Dies dürfte jedoch auf einem Redaktionsversehen beruhen. Denn auch bei der Regelung der Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden bedarf es einer Regelung der Frage, welcher Berechnungsmaßstab herangezogen werden soll, wenn der Berger oder Retter kein von ihm verwendetes Schiff zur Bergung oder Hilfeleistung

eingesetzt hat und daher auch insoweit kein Schiff für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages zur Verfügung steht. Entsprechend der in Artikel 6 Abs. 3 CLNI enthaltenen Regelung, wonach bei Sach- und sonstigen Personenschäden der Mindesthaftungsbetrag maßgeblich ist, soll auch in § 5j Abs. 3 bestimmt werden, daß für einen Berger oder Retter im Sinne von § 5c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs der für Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden geltende Mindesthaftungsbetrag maßgeblich ist.

Zu § 5k BinSchG

Die Vorschrift bestimmt, wie die nach den §§ 5e bis 5j BinSchG in der Fassung des Entwurfs anzusetzenden Haftungshöchstbeträge in Deutsche Mark umzurechnen sind.

Satz 1 stellt in Übereinstimmung mit Artikel 8 Abs. 1 Satz 1 CLNI klar, daß unter dem in den §§ 5e, 5h und 5j BinSchG in der Fassung des Entwurfs verwendeten Begriff „Rechnungseinheit“ das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds zu verstehen ist. Wie in der Denkschrift zu Artikel 8 CLNI ausgeführt, hält es die Bundesregierung mit Rücksicht auf die internationale Rechtseinheit und die Verfahrensvereinfachung nicht für sachgerecht, von der in Artikel 8 Abs. 3 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und den Gegenwert der in Rechnungseinheiten ausgedrückten Beträge in Deutscher Mark gesetzlich zu bestimmen. Vielmehr soll – ebenso wie im Seehandelsrecht bei der Berechnung der für den Verfrachter geltenden Haftungshöchstbeträge (§ 660 HGB) – im Gesetz als Berechnungsgrundlage das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds bestimmt werden.

Nach Satz 2 ist maßgeblicher Umrechnungszeitpunkt der Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds oder der Leistung einer nach § 34 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs vom Gericht zugelassenen Sicherheit. Wird ein Haftungsfonds nicht errichtet, sondern die Haftungsbeschränkung einredeweise geltend gemacht, so ist nach Satz 3 für die Umrechnung auf den Tag des Urteils abzustellen.

Maßgebliche Berechnungsmethode für die Ermittlung des in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Werts der Deutschen Mark ist nach Satz 4 die Berechnungsmethode, die der Internationale Währungsfonds für eigene Operationen und Transaktionen anwendet. Das Wertverhältnis zwischen dem Sonderziehungsrecht und der Deutschen Mark wird vom Internationalen Währungsfonds täglich ermittelt; dieser sog. Transaktionstageswert wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Zu § 5l BinSchG

Die Vorschrift umschreibt den Anwendungsbereich der in den §§ 4 bis 5k BinSchG inkorporierten Vorschriften des Straßburger Übereinkommens. Sie lehnt sich dabei eng an die Regelung des Artikels 15 Abs. 1 CLNI an.

Satz 1 in der Fassung des Entwurfs ordnet die Anwendung der §§ 4 bis 5k BinSchG immer, also ohne Rücksicht auf das Internationale Privatrecht an. Das schließt nicht aus, daß über die in § 5l Satz 1 geregelten Fälle hinaus die §§ 4 bis 5k BinSchG auch aufgrund der Vorschriften des Internationalen Privatrechts zur Anwendung gelangen können, so etwa, wenn der Schadensort weder in Deutschland noch in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens liegt, der Anspruch, für den die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird, jedoch deutschem Recht unterliegt. Abweichend von den Grundsätzen des Internationalen Privatrechts (vgl. BGHZ 29, S. 237 [241]) ist aber unter den in § 5l Satz 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs normierten Voraussetzungen die Anwendung der §§ 4 bis 5k BinSchG auch dann vorgeschrieben, wenn der Anspruch, für den die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird, nicht deutschem Recht unterliegt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn das haftungsbegründende Ereignis auf einem ausländischen, dem Straßburger Übereinkommen unterliegenden Gewässer eingetreten ist und damit das nach Internationalem Privatrecht grundsätzlich anzuwendende Ortsrecht (vgl. BGHZ 29, S. 237 [239 ff.]) ausländisches Recht ist. Da nach dem Straßburger Übereinkommen in einem solchen Falle, in dem sich der Unfall auf einem dem Straßburger Übereinkommen unterliegenden Gewässer ereignet hat, Übereinkommensrecht anzuwenden ist, erscheint es im Interesse der Vereinfachung und im Hinblick darauf, daß das am Schadensort geltende ausländische Recht mit den im Binnenschiffahrtsgesetz in der Fassung des Entwurfs enthaltenen Vorschriften als gleichwertig angesehen werden kann, zweckmäßig, insoweit die lex fori, also das das Straßburger Übereinkommen inkorporierende deutsche Recht für anwendbar zu erklären. Durch diese Regelung wird vermieden, daß deutsche Gerichte und Parteien von Rechtsstreitigkeiten vor deutschen Gerichten ausländische Gesetze zur Ausführung des Straßburger Übereinkommens auslegen und anwenden müssen.

Anders als im Seehandelsrecht, dessen Haftungsbeschränkungsvorschriften nach Artikel 15 des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen stets als lex fori des angerufenen Gerichts zur Anwendung gelangen, erscheint es dagegen nicht sachgerecht, über die vorgeschlagene Regelung hinaus auch im Binnenschiffahrtsrecht zu bestimmen, daß die deutschen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung auf alle Ansprüche Anwendung finden, für die vor einem deutschen Gericht die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird. Zwar hätte eine solche Regelung den Vorteil leichter Handhabbarkeit des deutschen Binnenschiffahrtsrechts zur Folge. Sie würde jedoch zu sachlich unbefriedigenden Ergebnissen führen. Denn da der Schiffseigner – anders als im Seehandelsrecht – nach dem auf Artikel 11 CLNI beruhenden § 49 SVerO in der Fassung des Entwurfs die Haftungsbeschränkung auch dann geltend machen kann, wenn noch kein gerichtliches Verfahren gegen ihn wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet worden ist, hätte er bei An-

wendung der lex fori die Möglichkeit, sich durch die Wahl eines bestimmten Gerichtsstandes einer im Vergleich zum deutschen Recht höheren oder sogar unbeschränkten Haftung zu entziehen. Dadurch würde also dem „forum shopping“ und damit zugleich der Möglichkeit der Gläubigerbenachteiligung Vorschub geleistet.

Voraussetzung für die Anwendung der §§ 4 bis 5k BinSchG in der Fassung des Entwurfs als lex fori ist nach der in Satz 1 vorgeschlagenen Regelung, daß sich das Schiff, für das die Haftungsbeschränkung geltend gemacht wird (Nummer 1) oder auf das sich Bergungs-, Hilfeleistungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beziehen (Nummer 2 und 3), in deutschen Hoheitsgewässern oder sonstigen dem Straßburger Übereinkommen unterliegenden Gewässern im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses befunden hat. Abweichend von Nummer 1 kann es sich nach Nummer 2 bei dem in Frage stehenden Schiff sowohl um ein Binnen- als auch um ein Seeschiff handeln. Beziehen sich die Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten auf ein Seeschiff, so kommt aber, wie sich aus den §§ 4, 5c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ergibt, eine Haftungsbeschränkung nach den im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Vorschriften nur dann in Betracht, wenn die Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten von einem Binnenschiff des Bergers oder Retters oder von einem vom Berger oder Retter gecharterten oder als Ausrüster verwendeten Binnenschiff aus erbracht worden sind.

Mit der Anwendung der dem Straßburger Übereinkommen entsprechenden Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes auf alle deutschen Gewässer soll von der in Artikel 15 Abs. 2 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Haftungsbeschränkungsvorschriften auch auf solche innerstaatlichen Gewässer anzuwenden, die nicht der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegen. Wie in der Denkschrift zu Artikel 15 Abs. 2 CLNI ausgeführt, erscheint es nicht sachgerecht, für die Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt unterschiedliche deutsche Rechtsvorschriften vorzusehen. Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht soll also die Haftungsbeschränkung für alle diesem Recht unterworfenen Fälle einheitlich regeln.

Zu den sonstigen dem Straßburger Übereinkommen unterliegenden Gewässern im Sinne der Nummer 1 zählen, wie sich aus Artikel 15 Abs. 1 Buchstabe a CLNI ergibt, alle Gewässer, die der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 oder dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel unterliegen. Darüber hinaus zählen hierzu nach Artikel 15 Abs. 2 CLNI auch die Gewässer, auf die ein Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens die Anwendung dieses Übereinkommens erstreckt hat. Um welche Gewässer es sich bei den zuletzt genannten im einzelnen handelt, wird zusammen mit der Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Straßburger Übereinkommens im Bundesgesetzblatt Teil II bekanntgegeben.

Satz 2 enthält eine wichtige Ausnahme von dem in Satz 1 normierten Grundsatz der Anwendbarkeit der §§ 4 bis 5k auch in Fällen, in denen sich der haftungsbegründende Sachverhalt auf ausländischen Gewässern, die dem Straßburger Übereinkommen unterliegen, ereignet hat. Diese Ausnahme betrifft § 5j Abs. 2 Satz 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs, der, abweichend von Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 CLNI, als Obergrenze für den Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden betreffenden Haftungshöchstbetrag einen einheitlichen Betrag von 12 Millionen Rechnungseinheiten vorsieht. Diese Abweichung wird ermöglicht durch Artikel 18 Abs. 2 CLNI, der es den Vertragsstaaten des Straßburger Übereinkommens gestattet, die in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a und b CLNI festgelegten ersten beiden Staffelobergrenzen von 3 und 6 Millionen Rechnungseinheiten nicht anzuwenden. Diese Möglichkeit wird jedoch nach Artikel 18 Abs. 2 CLNI auf die Fälle beschränkt, in denen es sich um Ansprüche aus Schadensfällen handelt, die sich auf den Wasserstraßen des Vorbehaltsstaats ereignet haben. In Umsetzung dieser Vorschrift bestimmt Satz 2, daß sich die Bemessung des für Ansprüche von Reisenden maßgeblichen Haftungshöchstbetrags nicht nach der lex fori, sondern nach dem nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts anwendbaren Recht richtet, wenn das Schadensereignis auf ausländischen Gewässern eingetreten ist. Ereignet sich also etwa auf einem luxemburgischen Gewässer ein Haftungsfall, bei dem Reisende geschädigt werden, die ihre Ansprüche im Inland verfolgen, und hält der Schiffseigner diesen die Haftungsbeschränkung entgegen, so bestimmt sich nach Satz 2 bei Anwendung der lex delicti der maßgebliche Haftungshöchstbetrag nach luxemburgischem Recht.

Zu Nummer 2 (§ 6 Abs. 1 BinSchG)

Bei der vorgeschlagenen Änderung der Worte „Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen“ handelt es sich um eine Folgeänderung zur durch Gesetz vom 14. Mai 1965 (BGBl. I S. 389) erfolgten Umbenennung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen, die seinerzeit unterblieben war. Die weitere Änderung steht im Zusammenhang mit der unter Nummer 1 und 10 ff. vorgeschlagenen Beseitigung der sog. Frachthaftung. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

Zu Nummer 3 (§ 7 Abs. 3 BinSchG)

Die Streichung in § 7 Abs. 3 BinSchG ergibt sich als Folgeänderung zu der unter Nummer 1 vorgeschlagenen Einführung der §§ 4 bis 5l BinSchG, mit denen der Übergang von der gegenständlich beschränkten zur summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung vollzogen werden soll. Bislang war die persönliche Verpflichtung des Schiffseigners angesichts der bisherigen Fassung des § 4 BinSchG die Ausnahme, während sie künftig den Regelfall bildet. Die Streichung des Wortes „persönlich“ soll deutlich machen, daß im Bereich der Verschuldenshaftung die bisherige Dichotomie zwischen persönlicher Haftung einerseits und Haftung mit Schiff und Fracht andererseits künftig nicht mehr besteht. Die geänderte

Norm entspricht – abgesehen von der im Binnenschiffahrtsrecht im Vergleich zu § 512 Abs. 2, 3 HGB nicht bestehenden Gesamtschuldkonstruktion im Verhältnis Schiffseigner/Schiffer – der seerechtlichen Norm des § 512 Abs. 3 HGB.

Zu Nummer 4 (§ 8 Abs. 4 BinSchG)

Auch bei der Aufhebung des § 8 Abs. 4 BinSchG handelt es sich wie bei Nummer 3 um eine Folgeänderung zur Einführung der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigners. Aufgrund der bislang im Regelfall (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 sowie § 4 Abs. 2 Satz 2 BinSchG bisheriger Fassung) lediglich auf Schiff und Fracht beschränkten Haftung des Schiffseigners war es in der Vergangenheit erforderlich, die persönliche Haftung des Schiffseigners für die Fahrttüchtigkeit des Schiffes gegenüber den in § 7 Abs. 2 BinSchG bezeichneten Personen gesondert festzuschreiben. Diese Notwendigkeit entfällt, weil die Haftung diesen Personen gegenüber nun generell als persönliche ausgestaltet wird und sich überdies die Haftungsgrundlage für die in § 8 Abs. 4 BinSchG umrissene Haftung aus § 3 BinSchG oder aber aus den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften ergibt.

Zu Nummer 5 (§ 19 Abs. 1 BinSchG)

Es handelt sich ebenfalls um eine notwendige Folgeänderung zu Nummer 1, nämlich zur Beseitigung des § 4 Abs. 1 BinSchG in seiner bisherigen Fassung.

Zu Nummer 6 (§ 77 Abs. 1 Satz 2 BinSchG)

Die Änderung stellt ebenfalls eine notwendige Folgeänderung zur Reform der §§ 4 ff. BinSchG dar, mit der die in § 4a BinSchG enthaltene Regelung grundlegend geändert wird. Die Verweisung auf den § 4a BinSchG paßt daher nicht mehr. Eine Haftungsbeschränkung nach den neuen Vorschriften der §§ 4 ff. BinSchG soll aber auch künftig durch § 77 Abs. 1 Satz 1 BinSchG nicht ausgeschlossen werden.

Zu Nummer 7 (§ 79 Abs. 3 BinSchG)

Wegen Beseitigung der gegenständlich beschränkten Haftung kann künftig die Bezugnahme auf § 4 BinSchG entfallen. Eine zusätzliche Bezugnahme auf die Vorschriften der §§ 4 bis 5l BinSchG in der Fassung des Entwurfs, die die – auch künftig gegebene – Möglichkeit der Haftungsbeschränkung betreffen, erscheint – wie auch im Seerecht in § 702 Abs. 3 HGB – nicht erforderlich.

Zu Nummer 8 (§ 97 Abs. 2 Satz 1 BinSchG)

Es handelt sich um eine durch die in Nummer 10 vorgeschlagene Beseitigung der Frachthaftung des Schiffsgläubigers nach § 104 BinSchG bedingte Folgeänderung. Auf die dortige Begründung wird Bezug genommen.

Zu den Nummern 9 bis 18

Vorbemerkung

Der die Schiffsgläubigerrechte betreffende Achte Abschnitt des Binnenschiffahrtsgesetzes bedarf in Konsequenz des Übergangs zur summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung in der Binnenschiffahrt infolge Umsetzung des Straßburger Übereinkommens verschiedener Anpassungen. Die Ausgestaltung des Rechts der Schiffsgläubigerrechte beruht, wie unter „Allgemeines“ ausgeführt, in ihrer bisherigen Fassung wesentlich auf dem sog. Korrelatsgedanken, dessen Bedeutung mit dem Übergang von der gegenständlich beschränkten zur persönlichen, wenn auch summenmäßig beschränkten, Haftung im Binnenschiffahrtsprivatrecht hinfällig wird. Dieser Korrelatsgedanke bildet bislang eine der wesentlichen Rechtfertigungen für viele der im Achten Abschnitt geregelten Schiffsgläubigerrechte. Er besagt im Kern, daß bestimmten Gläubigergruppen als Ausgleich dafür, daß ihnen für die Durchsetzung ihrer Forderungen als Haftungsmasse lediglich Schiff und Fracht zur Verfügung stehen, sozusagen im Gegenzug wenigstens bei der Realisierung der auf Schiff und Fracht bezogenen Haftung eine bevorrechtigte Position vor anderen Gläubigern, und zwar in bestimmten Fällen auch den sonst am Schiff dinglich Berechtigten – etwa Schiffshypothekengläubigern – zukommen soll. Miteinander verbunden sind nach dieser Ausgangsüberlegung also gegenständliche Haftungsbeschränkung einerseits und bevorrechtigte Befriedigung andererseits.

Obwohl mit Aufhebung der globalen Haftungsbeschränkung auf Schiff und Fracht der Korrelatsgedanke nicht mehr zum Tragen kommt, verzichtet der Entwurf bewußt darauf, eine Totalrevision des seit der Entstehungszeit des Gesetzes Ende des 19. Jahrhunderts im wesentlichen unverändert gebliebenen Rechts der Schiffsgläubigerrechte vorzuschlagen. Zwar ist für den Bereich des Seerechts eine solche umfassende Bereinigung im Rahmen des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) im Hinblick auf eine – dann aber unterbliebene – Ratifizierung des von Deutschland gezeichneten Internationalen Übereinkommens vom 27. Mai 1967 zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken erfolgt. Angesichts des berechtigten rechtspolitischen Bemühens, die Schiffsgläubigerrechte in der See- und Binnenschiffahrt langfristig weitgehend zu vereinheitlichen, läge an sich eine Neuorientierung des Rechts der Binnenschiffsgläubigerrechte am korrespondierenden Seerecht nahe. Davon nimmt der Entwurf indes deswegen Abstand, weil das Seerecht mittlerweile seinerseits durch jüngste Entwicklungen auf internationaler Ebene überholt ist. Durch den Abschluß des Internationalen Übereinkommens vom 6. Mai 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken haben sich nämlich auch hier neue Perspektiven ergeben. Die Bundesrepublik Deutschland hat dieses Übereinkommen am 11. Juli 1994 gezeichnet. Die Umsetzung dieses Übereinkommens würde deutliche Rückwirkungen auf die in den §§ 754 ff. HGB kodifizierten Schiffsgläubigerrechte an Seeschiffen haben, eine erneute Änderung des am geltenden Seehan-

delsrecht ausgerichteten Rechts der Binnenschiffsgläubigerrechte wäre die Folge.

Der Entwurf beschränkt sich daher auf die erforderlichen Anpassungen der §§ 102 bis 115 BinSchG, die durch die Umsetzung des Straßburger Übereinkommens bedingt sind.

Zu § 102 BinSchG

§ 102 BinSchG in der Fassung des Entwurfs soll wie bisher den Katalog der Forderungen, für die ein Schiffsgläubigerrecht gewährt wird, beinhalten.

Die Nummern 1, 2 und 6 sollen unverändert bleiben.

Verändert werden soll dagegen Nummer 3. Die vorgeschlagene Veränderung besteht in der Herausnahme der Forderungen aus Notgeschäften des Schiffers aus dem Kreis der in Nummer 3 aufgelisteten Forderungstypen. Zwar soll nicht – wie im Seerecht – für solche Forderungen ein Schiffsgläubigerrecht vollständig entfallen. Das Schiffsgläubigerrecht für Forderungen aus Notgeschäften soll vielmehr in die Nummer 5 integriert und mit dem schon bislang bestehenden Schiffsgläubigerrecht für Forderungen aus vom Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossenen Geschäften zusammengelegt werden, da die Forderungen aus Notgeschäften nur einen Unterfall dieser Forderungskategorie bilden. Die Beibehaltung eines mit einem weit besseren Rang verbundenen Schiffsgläubigerrechts für Forderungen aus Notgeschäften läßt sich aber wegen der Beseitigung der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners nicht mehr rechtfertigen.

Der Entwurf verzichtet auf eine Aufnahme der Ansprüche wegen Wrackbeseitigung in den Kreis der durch ein Schiffsgläubigerrecht gesicherten Forderungen. Von einer Harmonisierung mit § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB sieht der Entwurf somit bewußt ab. Ins Seerecht war ein entsprechendes Schiffsgläubigerrecht vor allem im Hinblick darauf, daß auch das Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 27. Mai 1967 ein solches vorsieht, aufgenommen worden. Das Übereinkommen von 1993 enthält dagegen ein solches Schiffsgläubigerrecht für den Bereich des Seerechts nicht mehr, sondern lediglich noch eine Vorschrift, die bei einer Veräußerung im Wege der Zwangsvollstreckung eine vorrangige Befriedigung des Anspruchs auf Erstattung der Wrackbeseitigungskosten ermöglicht. Eine Einführung eines Schiffsgläubigerrechts für Wrackbeseitigungsansprüche ist auch aus binnenschiffsrechtlichem Blickwinkel nicht geboten. Zwar bezieht der Entwurf zu § 4 Abs. 1 und 4, § 5i BinSchG Ansprüche aus Wrackbeseitigung zum Teil – unter gleichzeitiger teilweiser Ausnutzung der Vorbehaltsklausel in Artikel 18 Abs. 1 CLNI – in die summenmäßige Haftungsbeschränkung ein, doch besteht angesichts des generellen Abgehens von der gegenständlichen Haftungsbegrenzung keine Notwendigkeit zur Einführung eines zusätzlichen Schiffsgläubigerrechts.

Bedingt durch die vorgeschlagenen Änderungen der §§ 4 ff. BinSchG ist auch Nummer 4, die sich auf Personen- und Sachschäden bezieht, neu formuliert wor-

den. Zunächst ist hier der nicht mehr passende Verweis auf § 4 a Abs. 1 BinSchG zu ändern. Darüber hinaus sollen in die Vorschrift, wie sich aus dem Verweis auf § 4 Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ergibt, neben Ersatzansprüchen von Reisenden auch solche anderer Personen einbezogen werden. Diese Erweiterung entspricht im Ergebnis der Angleichung der Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten in Bezug auf Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden einerseits und sonstige Personenschäden andererseits durch § 4 Abs. 1 und 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs. Eine unterschiedliche Behandlung dieser künftig haftungsrechtlich jedenfalls im Grundsatz gleichgestellten Personenschadenskategorien im Recht der Schiffsgläubigerrechte wäre nicht zu rechtfertigen. Eine Alternative zu der vorgeschlagenen Erweiterung bestünde allenfalls in einer ersatzlosen Streichung des bisherigen Schiffsgläubigerrechts für Ansprüche wegen Personenschäden, gestützt auf die Tatsache, daß die ursprüngliche Hauptbegründung für dieses Schiffsgläubigerrecht, nämlich die gegenständlich-beschränkte Haftung als seine Kehrseite, künftig entfallen soll. Von einer derart radikalen Lösung sieht der Entwurf indes aus verschiedenen Gründen ab. Denn dies würde eine nicht zu rechtfertigende Abkoppelung der insoweit im Binnenschiffsrecht geltenden Rechtslage sowohl von jener im Seerecht als auch von der international betrachtet weiten Verbreitung eines derartigen Schiffsgläubigerrechts bedeuten. Im übrigen wird die Zusammensetzung des Katalogs der Schiffsgläubigerrechte in § 102 BinSchG, wie sich etwa aus dessen Nummer 2 ergibt, ohnehin nicht ausschließlich von dem Gedanken eines Korrelats zwischen – künftig entfallender – gegenständlich beschränkter Haftung und dinglicher Sicherung durch derartige Schiffsgläubigerrechte bestimmt, sondern auch von anderen Faktoren, etwa sozialpolitischen Motiven. Durch die Privilegierung der Ansprüche wegen Personenschäden im Rahmen der Schiffsgläubigerrechte soll dieser durch ein Schiffsun Glück oft existentiell betroffenen Gläubigergruppe ein zusätzlicher Schutz bei der Durchsetzung ihrer Forderungen erhalten bleiben.

Unter die Forderungen wegen Sachschäden, für die ebenfalls ein Schiffsgläubigerrecht nach Nummer 4 eingeräumt wird, fallen sowohl vertragliche als auch außervertragliche Ansprüche. Erhalten bleiben soll damit auch das Schiffsgläubigerrecht für Forderungen wegen Ladungs- und Reisegepäckschäden. Im Seerecht wurde dieses – unter Hintanstellung verbleibender Bedenken gegen seine Streichung (vgl. die Begründung zum Entwurf eines Seerechtsänderungsgesetzes, Drucksache VI/2225, S. 35) – um der möglichst nahtlosen Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken vom 27. Mai 1967 willen durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) abgeschafft. Da für das Binnenschiffsrecht entsprechende Vorgaben aus internationalen Verträgen nicht existieren, besteht keine Veranlassung, auf dieses Schiffsgläubigerrecht im Binnenschiffsrecht zu verzichten. Rechtstechnisch soll diese fortbestehende Einbeziehung der Ansprü-

che wegen Ladungs- und Gepäckschäden allerdings anders als im derzeit geltenden gesetzlichen Wortlaut zum Ausdruck gebracht werden. Die Beibehaltung dieses Schiffsgläubigerrechts erlaubt nämlich unter Berücksichtigung des vorgeschlagenen neuen Rechts der Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt eine deutliche Straffung des Wortlauts der Nummer 4. Denn das Schiffsgläubigerrecht soll, da der Kreis der der Haftungsbeschränkung unterliegenden Ansprüche durch den Entwurf auf alle Ansprüche wegen Sachschäden im Sinne des § 4 Abs. 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ausgedehnt wird, aus Gründen der Harmonisierung künftig ebenfalls auf alle Ansprüche wegen Sachschäden erstreckt werden. Da, wie oben ausgeführt, zu den Forderungen wegen Sachschäden sowohl außervertragliche als auch vertragliche zählen, brauchen folglich Ansprüche wegen Ladungsschäden – ebenso wie Ansprüche wegen Nichtablieferung oder Beschädigung des beförderten Gepäcks – nicht mehr eigens aufgeführt zu werden.

Um einer uferlosen Ausweitung des Schiffsgläubigerrechts vorzubeugen, ist allerdings ein einschränkender Zusatz erforderlich, der klarstellt, daß lediglich solche Sachschäden erfaßt sind, die aus dem unmittelbaren Schiffsfahrtbetrieb resultieren. Das Seerecht knüpft in § 754 Abs. 1 Nr. 3 HGB hierzu an den Begriff der „Verwendung des Schiffes“ an. Für das Binnenschiffsrecht bietet sich eine systemkonforme Anknüpfung an den Begriff des unmittelbaren Zusammenhangs mit dem Betrieb des Schiffes, der auch in § 4 Abs. 1 Satz 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs verwendet wird, an.

Im Rahmen der Nummer 5 sollen Forderungen, die aus vom Schiffer außerhalb des Heimathafens zur Ermöglichung der Ausführung der Reise abgeschlossenen Rechtsgeschäften resultieren, auch künftig durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert sein. Zwar entfällt die Rechtfertigung für die Beibehaltung des Schiffsgläubigerrechts unter dem Gesichtspunkt, daß dieses als Korrelat für die dinglich-beschränkte Haftung dient. Seine Beibehaltung ist jedoch damit zu rechtfertigen, daß auch weiterhin die Notwendigkeit besteht, Gläubiger, die ihre Forderung gegen einen im Ausland sitzenden Schiffseigner häufig nur schwer durchsetzen können, hinreichend zu sichern. Im Seerecht gibt es seit Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) zwar kein vergleichbares Schiffsgläubigerrecht mehr. Angesichts der gegenüber dem Seerecht geäußerten Kritik und der durch die Verabschiedung des Übereinkommens von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken bestehenden Notwendigkeit, das Seerecht auf seine Reformbedürftigkeit hin zu überprüfen, erscheint es im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt, das Binnenschiffsrecht in Anlehnung an das Seerecht zu ändern.

Nicht mehr in Nummer 5 aufgeführt werden Forderungen wegen Nicht- oder Schlechterfüllung von Geschäften, die der Schiffseigner selbst abgeschlossen hat. Soweit die Nicht- oder Schlechterfüllung zu einem Sachschaden geführt hat, kommt die Sicherung der Forderung durch ein Schiffsgläubigerrecht nach Nummer 4 in Betracht. Andere Forderungen wegen

Nicht- oder Schlechterfüllung sollen dagegen nicht mehr durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert sein. Da der Schiffseigner nach § 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs für solche Forderungen künftig seine Haftung nicht mehr beschränken kann, also mit seinem gesamten Vermögen haftet, erscheint es ausreichend, den Gläubiger darauf zu verweisen, seine Forderung ohne das ihm ursprünglich als Korrelat für die dinglich-beschränkte Haftung gewährte gesetzliche Pfandrecht gegen den Schiffseigner durchzusetzen.

Nicht mehr in Nummer 5 aufgeführt werden weitere Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung. Die Regelung erscheint entbehrlich, weil die meisten der bisher in § 102 Nr. 5 BinSchG geregelten Fälle durch § 102 Nr. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs erfaßt sind: Die darin aufgeführten Schadenersatzforderungen begründen auch dann Schiffsgläubigerrechte, wenn sie von einer Person der Schiffsbesatzung oder einem an Bord tätigen Lotsen schuldhaft verursacht worden sind und wenn der Schiffseigner für den Schaden nach § 3 BinSchG verantwortlich ist. Eine Ausweitung dieses Katalogs erscheint nicht geboten.

Zu § 104 BinSchG

§ 104 BinSchG in seiner bisherigen Fassung soll – genauso wie die auf ihn bezogenen §§ 106 und 112 BinSchG – inhaltlich ersatzlos entfallen. Er betrifft das „Frachtpfandrecht“, das im Seerecht bereits durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) beseitigt wurde. Die dortige Begründung (Drucksache VI/2225, S. 34) nennt hierfür zwei tragende Gedanken, die auch im Binnenschiffahrtsrecht Gültigkeit beanspruchen, nämlich einmal den Übergang von der dinglichen Haftungsbeschränkung zum System der persönlichen, summenmäßig beschränkten Haftung, zum anderen die veränderten praktischen Gegebenheiten, die die Frachthaftung hätten obsolet werden lassen und zu einer bloßen Berechnungsgrundlage für die persönliche Ersatzhaftung gemacht hätten. Die Abschaffung des in der Praxis nahezu völlig bedeutungslosen Frachtpfandrechts im Rahmen der Schiffsgläubigerrechte ermöglicht eine wesentliche Straffung des gesamten Achten Abschnitts.

Der auf diese Weise freigewordene § 104 BinSchG soll jedoch mit einer anderweitigen Regelung neu belegt werden. Sie betrifft die Frage, welche in einem Schleppzug, einem Schub- oder Koppelverband vereinigten Schiffe mit Schiffsgläubigerrechten belastet werden können.

Nach dem vorgeschlagenen § 104 BinSchG soll, wenn mehrere Schiffe mit eigener Antriebskraft in einem Schleppzug oder Koppelverband oder wenn einer oder mehrere Schubleichter mit einem Schubboot in einem Schubverband vereinigt sind, nur dasjenige Schiff mit einem Schiffsgläubigerrecht belastet werden, das den Schaden verursacht hat. Wird also infolge eines falschen Navigierens eines Schubbootes ein Schaden verursacht, so kann, wenn der Schubbootseigner für den Schaden haftbar gemacht wird, nur dieses mit einem Schiffsgläubigerrecht be-

lastet werden. Ein mit dem Schubboot verbundener Schubleichter kann dagegen wegen einer denselben Schaden betreffenden Forderung auch dann nicht mit einem Schiffsgläubigerrecht belastet werden, wenn Schubboot und Schubleichter derselben Person gehören. Entsprechendes gilt, wenn die Schadensursache von einem Schubleichter ausgeht. Auch hier kann wegen der Schadenersatzforderung nur der den Schaden verursachende Leichter, nicht aber das mit ihm verbundene Schubboot mit einem Schiffsgläubigerrecht belastet werden.

Die Formulierung ist dem bisherigen allein auf Schleppzüge zugeschnittenen § 4 Abs. 3 BinSchG nachgebildet, dessen Zweck es war zu verhindern, daß der Schleppzug „als ein unteilbares Ganzes“ angesehen und der Schiffseigner, dem zufällig sowohl der schleppende Dampfer als auch die am Schleppzug hängenden Schiffe gehören, nicht nur mit dem Dampfschiff, sondern auch mit sämtlichen angehängten Fahrzeugen „verhaftet“ wird (vgl. Bericht der IX. Kommission, Drucksachen des Reichstages, 9. Legislaturperiode, III. Session 1894/95, Aktenstück Nr. 253, S. 1073).

Soweit es um die dingliche Belastung eines in einem Schleppverband befindlichen Schiffes geht, wird an dem in § 4 Abs. 3 BinSchG geltender Fassung verankerten Gedanken festgehalten.

Ergänzend wird in der vorgeschlagenen Regelung auf Koppel- und Schubverbände Bezug genommen, weil diese eine neuere Entwicklung in der Binnenschifffahrt darstellen und bei Erlass des Gesetzes noch nicht bekannt waren. Gerade im Hinblick darauf, daß Schub- und Koppelverbände nach § 5e Abs. 2 und 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs für die Zwecke der Berechnung der Haftungssumme wie eine nautische Einheit behandelt werden, erscheint es erforderlich klarzustellen, daß sie für die Zwecke der Belastung mit Schiffsgläubigerrechten gerade nicht als Einheit aufzufassen sind. Abzustellen ist – ebenso wie bei Schleppzügen – insoweit vielmehr allein darauf, welches Schiff die Schadensursache gesetzt hat.

Zu § 106 BinSchG

Bei der Aufhebung des § 106 BinSchG handelt es sich um eine Folgeänderung zur vorgesehenen Abschaffung der bisher in § 104 BinSchG vorgesehenen Erstreckung des Schiffsgläubigerrechts auf die Fracht. Damit werden auch Vorschriften überflüssig, die eine Rangordnung unter den betroffenen Forderungen nach der Reihenfolge der zugrundeliegenden Frachtfahrten herstellen.

Zu § 107 BinSchG

§ 107 BinSchG in der Fassung des Entwurfs enthält die Grundsatznorm über die Rangfolge der Schiffsgläubigerrechte. Wie bislang soll sich diese im Grundsatz nach der in § 102 BinSchG vorgezeichneten Reihenfolge richten. Anders als bei der Norm in ihrer bisherigen Fassung entfällt jedoch angesichts der Beseitigung der Frachthaftung und, in deren Folge, des § 106 BinSchG bisheriger Fassung die Notwendigkeit der zusätzlichen Differenzierung zwi-

schen Forderungen, die dieselbe Frachtfahrt betreffen, und solchen, die aus verschiedenen Frachtfahrten herrühren. Die Entbehrlichkeit dieser Differenzierung vereinfacht die Regelungen über den Rang der Schiffsgläubigerrechte wesentlich. Die Regelung ist außerdem sprachlich modernisiert und an das Seerecht (§ 762 HGB) angeglichen worden.

Die bisherigen Absätze 2 und 3 sollen gestrichen, indes inhaltlich an anderer Stelle aufrechterhalten werden. Der bisherige Absatz 2 wird künftig – in sprachlich modernisierter Form – § 108 Abs. 1 BinSchG. Da der bisherige § 108 BinSchG, der den absoluten Nachrang der in § 102 Nr. 6 BinSchG bezeichneten Forderungen festschreibt, beseitigt werden soll, entfällt künftig auch die Notwendigkeit, diese Forderungskategorie von dem bislang in Absatz 2 und künftig in § 108 Abs. 1 BinSchG enthaltenen Prinzip auszunehmen und in einer Positivliste diejenigen Forderungskategorien aufzuführen, die ihm unterfallen. Dies trägt überdies zu einer weiteren Straffung der Regelung bei.

Der bisherige Absatz 3 soll künftig in § 108 Abs. 2 BinSchG eingestellt werden.

Zu § 108 BinSchG

Anders als der vorgeschlagene § 107 BinSchG befaßt sich § 108 BinSchG in der Fassung des Entwurfs nicht mit der Reihenfolge der Forderungen aus verschiedenen Anspruchsgruppen des § 102 BinSchG, sondern derjenigen von Forderungen innerhalb derselben Gruppe.

– Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält wiederum die Grundregel, nämlich die Gleichberechtigung aller Forderungen der gleichen Ranggruppe ohne Rücksicht auf den Entstehungszeitpunkt. Die Vorschrift ist im wesentlichen inhaltlich identisch mit dem bisherigen § 107 Abs. 2 BinSchG. Abgesehen von der sprachlichen Straffung der Vorschrift ergibt sich nur eine sachliche Änderung gegenüber dem bisherigen Rechtszustand. Sie hängt mit der beabsichtigten gleichzeitigen Streichung des § 108 BinSchG bisheriger Fassung, die wiederum eine Folgeänderung des Entfallens der Rangordnung nach Frachtfahrten und der Beseitigung der Frachthaftung ist, zusammen.

Der künftig entfallende § 108 BinSchG in seiner derzeitigen Fassung enthält einen absoluten Nachrang der Schiffsgläubigerrechte für Forderungen der Sozialversicherungsträger gegenüber allen anderen Schiffsgläubigerrechten. Da die letzte Katalogziffer in § 102 BinSchG bereits einen Nachrang begründete, hatte die Regelung nur den Sinn, eine Durchbrechung des in § 102 BinSchG angelegten Nummernprinzips durch die hiervon abweichende, vorrangige Junioratsrangfolge nach Frachtfahrten in § 106 BinSchG, der ebenfalls beseitigt werden soll, zu verhindern (vgl. Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz, Drucksachen des Reichstages, 9. Legislaturperiode 1894/95, III. Session, Aktenstück Nr. 81, S. 355). Da die Reihenfolge nach Frachtfahrten entfällt, bedarf es des

bisherigen § 108 BinSchG nicht mehr. Er soll daher ersatzlos gestrichen werden.

– Zu Absatz 2

Der vorgesehene § 108 Abs. 2 BinSchG entspricht inhaltlich dem bisherigen § 107 Abs. 3 BinSchG. Die Neufassung verdeutlicht den Ausnahmecharakter der Vorschrift gegenüber dem vorgeschlagenen Absatz 1. Die Regelung entspricht im Seerecht § 764 HGB.

– Zu Absatz 3

Neu für das Binnenschiffahrtsrecht ist § 108 Abs. 3 BinSchG in der Fassung des Entwurfs. Die Regelung ist vom Seerecht, nämlich § 763 Abs. 2 HGB, inspiriert. Abgesehen von dieser Übereinstimmung trägt diese Regelung einem allgemeinen Gerechtigkeitspostulat – dem Vorrang des Ausgleichs von Personenschäden vor demjenigen von Sachschäden – Rechnung.

Zu § 109 BinSchG

§ 109 BinSchG soll nur unwesentlich modifiziert werden. Die beiden vorgeschlagenen Änderungen ergeben sich als Folge der Abschaffung des Frachtpfandrechts (vgl. insoweit die Begründung zu § 104 BinSchG). Festgehalten werden soll damit an dem vom Seerecht abweichenden System, daß die unter § 102 Nr. 4 bis 6 BinSchG aufgeführten Forderungen nicht einen absoluten Vorrang vor den Schiffshypotheken haben. Da der nach dem Entwurf vorgesehene Katalog der in § 102 BinSchG aufgeführten durch Schiffsgläubigerrechte zu sichernden Forderungen nicht mit dem des § 754 HGB übereinstimmt, sondern, wie sich aus § 102 Nr. 4 und 5 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ergibt, weitere Forderungen enthält, erscheint es nicht sachgerecht, im gegenwärtigen Zustand das mit § 109 BinSchG begründete System der nachrangigen Schiffsgläubigerrechte abzuschaffen. Erst bei der geplanten, durch das Internationale Übereinkommen von 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken bedingten Revision des im Seehandelsrecht kodifizierten Rechts der Schiffsgläubigerrechte sollte das im Binnenschiffahrtsrecht enthaltene System überprüft und gegebenenfalls revidiert werden.

Auch eine völlige Streichung zumindest des Absatzes 3 kommt trotz des Übergangs zur summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung in den §§ 4 ff. BinSchG in der Fassung des Entwurfs nicht in Betracht. Denn zumindest bezüglich einiger, im Katalog des § 102 BinSchG enthaltener Forderungen besteht weiterhin eine auf das Schiff beschränkte Haftung, auch wenn sich deren Anwendungsbereich im Vergleich zur jetzigen Rechtslage deutlich reduziert. Betroffen sind insoweit die Forderungen der Vergütungsberechtigten wegen Beiträgen zur großen Haverei (§ 89 Abs. 1, § 102 Nr. 3 BinSchG) sowie die Forderungen wegen Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes (§ 97 Abs. 1 Satz 1, § 102 Nr. 3 BinSchG), da hierfür eine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners auch nicht begründet ist. Wie in der Begründung unter „Allgemei-

nes“ ausgeführt, soll auch nach dem Entwurf an der ausschließlich dinglichen Haftung des Schiffseigners (vgl. § 90 Abs. 1 und § 100 Abs. 1 BinSchG) festgehalten werden.

Zu § 112 BinSchG

Die Aufhebung des § 112 BinSchG ergibt sich als Folgeänderung zur Beseitigung der Frachthaftung.

Zu § 113 BinSchG

Anders als § 112 BinSchG kann § 113 BinSchG aus den in der Begründung zu § 109 BinSchG geschilderten Gründen trotz weitgehender Beseitigung der gegenständig beschränkten Haftung nicht entfallen. Da die Rechtsfolge des § 113 BinSchG jedoch an den künftig entfallenden § 112 Abs. 2 BinSchG anknüpft, bedarf die Vorschrift der Neuformulierung. Hierbei soll die in § 112 Abs. 2 BinSchG enthaltene Rechtsfolge in § 113 BinSchG unter gleichzeitiger sprachlicher Überarbeitung der Vorschrift integriert werden.

Zu § 114 BinSchG

Es handelt sich um eine Folgeänderung zum Entfallen der Frachthaftung. Im übrigen wird die Vorschrift aus den in der Begründung zu § 109 BinSchG angegebenen Gründen auch noch weiterhin benötigt.

Zu § 115 BinSchG

In § 115 Abs. 2 BinSchG, der die sog. Haftung der Surrogate betrifft, wird künftig infolge des Entfallens der Frachthaftung der auf eine Entschädigung wegen Entziehung der Fracht bezogene Satzteil entbehrlich. Außerdem paßt infolge der im Entwurf vorgeschlagenen Streichung des § 112 BinSchG die in Absatz 3 vorgesehene Rechtsfolgenverweisung auf § 112 Abs. 2 BinSchG nicht mehr. Sie soll durch die Anordnung einer entsprechenden Anwendung der Rechtsfolge des § 113 BinSchG, in den die Rechtsfolge des bisherigen § 112 Abs. 2 BinSchG hineingearbeitet worden ist, ersetzt werden.

Die daher ohnehin erforderliche Neuformulierung der Vorschrift soll dazu genutzt werden, sie – in Anlehnung an das Seerecht (§ 756 Abs. 2 und 3 HGB) – sprachlich zu vereinfachen. Wie im Seerecht soll die modernisierte Fassung auch Ansprüche aus Gefährdungshaftung und aus rechtmäßigem Handeln (§ 904 BGB) erfassen.

Neu eingeführt wird dabei die in § 115 Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs enthaltene Regelung. Sie behandelt die bislang gesetzlich für das Binnenschiffahrtsrecht nicht geregelte Frage, ob Versicherungsgelder aus Kaskoversicherungen für die Schiffsgläubigerrechte haften. In Übereinstimmung mit dem Seerecht (§ 756 Abs. 3 HGB) bestimmt sie, daß eine solche Haftung nicht besteht. Eine Veränderung der Rechtslage ergibt sich insoweit nicht.

Zu Nummer 19 (§ 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Beseitigung des § 4 Nr. 3 BinSchG bisheriger Fassung.

Zu Nummer 20 (§ 131 Abs. 3 BinSchG)

Die Änderung des Absatzes 3 ist veranlaßt durch das Straßburger Übereinkommen, das bei Verwendung von Binnenschiffen keine Ausnahmen der in § 131 Abs. 3 und 4 BinSchG vorgesehenen Art zuläßt. Die §§ 4 bis 51 müssen deshalb künftig auch auf Schiffsfahrtsbetriebe angewendet werden, die im Anschluß an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sind. Dies gilt ungeachtet dessen, daß sie im übrigen nicht den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes, sondern den für Eisenbahnen geltenden Bestimmungen unterstellt sind. Nach § 131 Abs. 4 BinSchG, der keiner Änderung bedarf, gilt das gleiche für nicht freischwimmende Fähranstalten, die ebenfalls weitgehend von der Anwendung des Binnenschiffahrtsgesetzes ausgenommen sind.

Zu Artikel 2 (Änderung der Seerechtlichen Verteilungsordnung)

Artikel 2 des Entwurfs sieht eine Ergänzung der Seerechtlichen Verteilungsordnung vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1130), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911), vor. Diese wird um in einen Zweiten Teil eingestellte Vorschriften zum Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren erweitert, das in Anlehnung an den jetzigen Ersten Teil der Seerechtlichen Verteilungsordnung ausgestaltet wird. Die Ergänzung der Seerechtlichen Verteilungsordnung und ihre Umbenennung in „Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschiffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SVertO)“ – vgl. Artikel 2 Nr. 1 des Entwurfs – sind bedingt durch die Ersetzung des bisher im Binnenschiffahrtsrecht geltenden Systems der beschränkt-dinglichen Haftung durch das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung infolge Umsetzung des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) durch Artikel 1 des Entwurfs. In Umsetzung dieses Übereinkommens sieht § 5d Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs vor, daß die Haftung für bestimmte binnenschiffahrtsrechtliche Forderungen auf die in den §§ 5e bis 5j BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs festgelegten Höchstbeträge beschränkt werden kann. Nach § 5d Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs kann die Haftungsbeschränkung durch Errichtung eines Fonds nach der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs) beschränkt werden.

Artikel 14 CLNI überläßt es den Vertragsparteien, Einzelheiten über die Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren zu regeln. Die insoweit erforderlichen Regelungen trifft Artikel 2 des Entwurfs.

Der vorgeschlagene neue Zweite Teil der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung kann sich dabei weitgehend an die bewährten Regelungen des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens im Ersten Teil anlehnen. Diese Parallelisierung ist möglich, weil der

Erste Teil der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung seit 1986 – also seit den durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz bedingten Anpassungen – an die Vorgaben des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 anknüpft. Dieses wiederum weist von Struktur und Inhalt her in wesentlichen Punkten deutliche Übereinstimmung mit dem für den Bereich der Binnenschifffahrt maßgeblichen Straßburger Übereinkommen auf.

Daher wählt der Entwurf folgende Rechtstechnik: Auf jene Vorschriften des Ersten Teils, die für das Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren unverändert übernommen werden können, wird über die Generalklausel des vorgeschlagenen § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO lediglich verwiesen. Nur dort, wo binnenschifffahrtsrechtliche Besonderheiten eine abweichende Sonderregelung erforderlich machen, wird in den §§ 35 ff. SVertO in der Fassung des Entwurfs jeweils eine eigenständige Vorschrift geschaffen, die insoweit den über § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs in Bezug genommenen Ersten Teil verdrängt.

Der Entwurf sieht davon ab, eine völlig eigenständige Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung zu schaffen. Gegenüber dieser alternativen theoretischen Gestaltungsmöglichkeit bietet die gewählte Gesetzestechnik deutliche Vorteile. Sie gewährleistet eine enge Verzahnung des Verteilungsrechts der Seeschifffahrt einerseits und der Binnenschifffahrt andererseits, spart unnötige Doppelregelungen ein und macht Unterschiede beider Verteilungsverfahren leicht erkenntlich. Der gerichtlichen Praxis, die mit der Seerechtlichen Verteilungsordnung schon seit längerer Zeit vertraut ist, wird so die Anwendung des neuen Rechts für den Bereich der Binnenschifffahrt erleichtert.

Die im Zweiten Teil erforderlichen Abweichungen des Verteilungsrechts der Binnenschifffahrt von dem im Ersten Teil niedergelegten Verteilungsrecht der Seeschifffahrt sind größtenteils rechtstechnischer Natur oder durch einige abweichende sachliche Gegebenheiten im Bereich der Binnenschifffahrt bedingt. Wesentliche Abweichungen des vorgeschlagenen Binnenschifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens vom Seerechtlichen Verteilungsverfahren betreffen

- den Kreis der Antragsberechtigten (§§ 35, 38 Abs. 1 Nr. 2 und § 40 Nr. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs),
- die Anspruchsklassen, für die ein Verteilungsverfahren stattfindet (§ 36 Abs. 1, § 38 Abs. 1 Nr. 3 und § 40 Nr. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs),
- die unterschiedlichen materiell-rechtlichen Grundlagen der Haftungsbeschränkung (im Binnenschifffahrtsrecht sind dies die §§ 4 ff. des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs) sowie die sich aus dem Straßburger Übereinkommen und dem Binnenschifffahrtsgesetz in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs ergebenden, vom Seerecht abweichenden Haftungshöchstbeträge (§ 36 Abs. 2, §§ 43, 44 Abs. 2, § 45 SVertO, jeweils in der Fassung des Entwurfs),

- die gerichtliche Zuständigkeit für das Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren (§ 37 SVertO in der Fassung des Entwurfs),
- die zur Berechnung der Haftungssummen notwendigen Angaben (§ 38 Abs. 1 Nr. 6 und 7 SVertO in der Fassung des Entwurfs).

Zu Nummer 1

Da die durch Artikel 2 in der Fassung des Entwurfs neu gefaßte bisherige Seerechtliche Verteilungsordnung künftig sowohl das Seerechtliche (vgl. Erster Teil in der Fassung des Entwurfs) als auch das Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren (vgl. Zweiter Teil in der Fassung des Entwurfs) regelt, ist die Überschrift entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Einfügung eines Zweiten Teils durch die §§ 34 ff. SVertO in der Fassung des Entwurfs. Zwecks Unterscheidbarkeit von Seerechtlichem und Binnenschifffahrtsrechtlichem Verteilungsverfahren muß der Erste Teil auch in der Überschrift eindeutig gekennzeichnet werden.

Zu Nummer 3 (§ 1 SVertO)

– Zu Buchstabe a

§ 1 Abs. 3 Nr. 2 und 3 SVertO bedarf zum Zwecke der Harmonisierung und einer klaren Abgrenzung von Seerechtlichem und Binnenschifffahrtsrechtlichem Verteilungsverfahren der Neuformulierung.

In § 1 Abs. 3 Nr. 2 SVertO sollen künftig neben dem von seinem Schiff aus Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste erbringenden Eigentümer auch der Charterer, Reeder und Ausrüster ausdrücklich als antragsberechtigte Personen genannt werden. Die jetzige Formulierung erklärt sich aus der – alleinigen – Verwendung des Ausdrucks „Eigentümer eines Schiffs“ in Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens, an den die Vorschrift anknüpft. Da dort der „Schiffseigentümer“ im Sinne des Artikels 1 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens gemeint ist, der auch den Charterer, Reeder und Ausrüster mit umfaßt, erscheint es im Interesse der Rechtsklarheit geboten, dies ausdrücklich in der Nummer 2 klarzustellen. Die Änderung gewährleistet insoweit einen Gleichlauf mit der binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschrift des hier vorgeschlagenen § 35 Satz 1 Nr. 2 SVertO.

Eine zweite Präzisierung innerhalb der Nummer 2 betrifft die Ersetzung des Begriffs „Schiff“ durch den Begriff „Seeschiff“. Sie ist erforderlich zur Vermeidung einer Überschneidung von Seerechtlichem und Binnenschifffahrtsrechtlichem Verteilungsverfahren. Eine trennscharfe Abgrenzung war bislang entbehrlich gewesen, weil ein Binnenschifffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren in der Vergangenheit nicht existierte. Im Rahmen der Bergungs- und Hilfeleistungsdienste der Nummer 2 bestimmt sich die Abgrenzung zwischen

beiden Verfahren in Übereinstimmung mit dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen und dem Straßburger Übereinkommen danach, von welcher Art Schiff aus die Dienste geleistet werden. Maßgeblich für die Anwendung des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens ist nach Nummer 2, ob die Arbeiten von einem Seeschiff aus erbracht werden.

Eine vergleichbare Abgrenzungsproblematik ergibt sich im Rahmen der Nummer 3 des § 1 Abs. 3 SVertO. Um Überschneidungen zu § 35 Satz 1 Nr. 3 SVertO in der Fassung des Entwurfs zu vermeiden, soll nach Nummer 3 im Rahmen des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens nur der Berger und Retter, der zugunsten eines Seeschiffs von Land oder Luft aus oder auf dem Hilfe benötigten Seeschiff tätig wird, erfaßt werden.

– Zu Buchstabe b

Die in § 1 Abs. 5 Nr. 2 SVertO geltender Fassung enthaltene Verweisung auf Absatz 3 Satz 1 erscheint nicht erforderlich. Denn § 1 Abs. 2 SVertO stellt bereits klar, daß mit der in § 1 Abs. 3 SVertO vorgenommenen Einteilung Personenkreise gebildet werden und daß ein Verteilungsverfahren jeweils nur die gegen Personen desselben Personenkreises gerichteten Ansprüche erfaßt. Die Beibehaltung der Verweisung in § 1 Abs. 5 Nr. 2 SVertO würde die Aufnahme einer Sondervorschrift für den in § 1 Abs. 5 Nr. 2 SVertO geregelten Fall im Binnenschiffsrechtlichen Verteilungsverfahren erforderlich machen. Um zu vermeiden, daß die Lesbarkeit des Gesetzes dadurch erheblich erschwert wird, erscheint es geboten, die Verweisung auf Absatz 3 Satz 1 zu streichen.

Die in § 1 Abs. 5 Nr. 2 SVertO geltender Fassung enthaltene Verweisung auf § 4 Abs. 1 Nr. 3 SVertO soll ebenfalls gestrichen werden. Damit soll vermieden werden, daß eine Sondervorschrift für das Binnenschiffsrechtliche Verteilungsverfahren eingeführt werden muß, weil hier anstatt auf § 4 Abs. 1 Nr. 3 SVertO auf den diesem entsprechenden § 38 Abs. 1 Nr. 3 SVertO in der Fassung des Entwurfs verwiesen werden muß. Mit der Ersetzung der Angabe „nach § 4 Abs. 1 Nr. 3“ durch die Worte „in seinem Antrag auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens“ soll klargestellt werden, daß nach § 1 Abs. 5 Nr. 2 SVertO ein Verteilungsverfahren ausschließlich mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden nur stattfindet, wenn der Antragsteller bereits in seinem Antrag auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 SVertO angegeben hat, daß so verfahren werden soll. Sachliche Änderungen sind durch Buchstabe b nicht bedingt.

Zu Nummer 4

In zahlreichen Einzelvorschriften des Ersten Teils in seiner bisherigen Fassung (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, 4 und 7, § 6 Abs. 3 Satz 1, § 7 Abs. 2 Nr. 1 und 4, § 10 Abs. 2 Nr. 1, 2 und 3, § 12 Abs. 5, § 22 Abs. 1 Satz 1, § 26 Abs. 5 Satz 1 sowie § 8 Abs. 2 Satz 1 und § 14 Abs. 6 SVertO) wird auf die für das Seerechtliche Vertei-

lungsverfahren zentrale Vorschrift des § 8 Abs. 1 SVertO verwiesen. Diese Vorschrift paßt jedoch wegen der Bezugnahme auf die §§ 486 bis 487 d des Handelsgesetzbuchs in § 8 Abs. 1 Nr. 2 SVertO und ihrer Bezugnahme auf § 1 Abs. 5 SVertO nicht für das Binnenschiffsrechtliche Verteilungsverfahren.

Um zu verhindern, daß die fraglichen Vorschriften sämtlich allein wegen ihrer Bezugnahme auf § 8 Abs. 1 SVertO nochmals modifiziert in den Zweiten Teil eingestellt werden müssen, soll die Bezugnahme auf § 8 Abs. 1 SVertO durch eine neutralere Formulierung ersetzt werden, die die Anwendung dieser Vorschriften – vermittelt über die Generalklausel des § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs – auch für das Binnenschiffsrechtliche Verteilungsverfahren ermöglicht. Artikel 2 Nr. 4 in der Fassung des Entwurfs dient somit der gesetzestech-nischen Rationalisierung, indem er durch eine leichte Korrektur zahlreicher Vorschriften des Ersten Teils eine ganze Reihe von beinahe identischen Doppelvorschriften im Ersten und Zweiten Teil einsparen hilft.

Die bisherige Bezugnahme ersetzt der Ausdruck „durch das Verteilungsverfahren“.

Zu Nummer 5 (§ 10 SVertO)

– Zu Buchstabe a

Künftig sollen auch Gläubiger, die nicht aus einem Vertragsstaat des Haftungsbeschränkungsübereinkommens oder des Ölhaftungsübereinkommens stammen, in den Genuß der – im Vergleich zu der für inländische Gläubiger geltenden Zweimonatsfrist des Absatzes 1 Satz 2 erster Halbsatz erweiterten – Sechsmonatsfrist des zweiten Halbsatzes zur Anmeldung von Ansprüchen kommen können.

Die Einführung einer erhöhten Mindestfrist wurde bei Verabschiedung von § 10 Abs. 1 SVertO damit begründet, daß eine kurz bemessene Anmeldefrist gerade ausländische Gläubiger ungerechtfertigt benachteiligen könne (vgl. BR-Drucksache 207/85, S. 25 – zu § 10 SVertO). Solchen Gläubigern werde der Bundesanzeiger, in dem zusammen mit dem Beschluß über die Festsetzung der Haftungssumme und dem Eröffnungsbeschluß auch die öffentliche Aufforderung bekanntgegeben wird, häufig nicht zur Verfügung stehen. Selbst wenn die Bekanntmachung in Publikationsorgane im Ausland eingerückt werde, sei nicht gewährleistet, daß eine solche Einrückung zum gleichen Zeitpunkt wie die für den Lauf der Frist maßgebende Bekanntmachung im Bundesanzeiger erfolge, so daß sich für ausländische Gläubiger die Anmeldefrist in der Praxis noch verkürzen könne. Eine Mindestfrist von sechs Monaten solle also sicherstellen, daß ausländische Gläubiger von der Anmeldefrist, auch unabhängig von der öffentlichen Bekanntmachung, noch rechtzeitig Kenntnis erlangten.

Diese Erwägungen treffen jedoch nicht nur auf ausländische Gläubiger aus Vertragsstaaten des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Ölhaftungsübereinkommens zu, sondern auf alle

ausländischen Gläubiger. Ein sachlicher Grund für die bisherige Schlechterbehandlung ausländischer Gläubiger von Seeforderungen aus Nichtvertragsstaaten ist nicht ersichtlich. Deshalb wird vorgeschlagen, die Sollbestimmung über die erweiterte Mindestfrist auf alle Gläubiger aus ausländischen Staaten auszudehnen.

Die in Buchstabe a vorgeschlagene Änderung des § 10 Abs. 2 Satz 2, zweiter Halbsatz SVertO, wonach allein darauf abzustellen ist, ob die Gläubiger ihre gewerbliche Niederlassung oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Ausland haben, macht die Regelung außerdem für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren anwendbar. Dies spart eine weit umfänglichere, wiederholende Gesamtregelung in § 42 SVertO in der Fassung des Entwurfs ein.

– Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeanpassung zu Nummer 1.

Zu Nummer 6 (§ 12 SVertO)

Auch hier handelt es sich lediglich um eine formale Änderung, die die Neuregelungen im Zweiten Teil erleichtern hilft. § 12 SVertO kann an sich für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren vollinhaltlich übernommen werden. Allein der Verweis auf den – im Vergleich zum Binnenschiffahrtsrecht veränderten – Antragstellerkreis nach § 1 Abs. 3 SVertO in § 12 Abs. 5 SVertO würde eine ergänzende Zusatzvorschrift im Zweiten Teil erfordern, die mit der Streichung dieses entbehrlichen Verweises eingespart werden soll.

Zu Nummer 7

Das Kernstück des Artikels 2 des Entwurfs bildet die Nummer 7, mit der ein neuer Zweiter Teil (§§ 34 bis 46 SVertO) in die Seerechtliche Verteilungsordnung eingefügt werden soll. Dieser enthält die Generalverweisung auf die Vorschriften des Ersten Teils (§ 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs), den Anwendungsausschluß hinsichtlich bestimmter Normen des Ersten Teils (§ 34 Abs. 2 Satz 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs) sowie diejenigen Vorschriften, die für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren Modifikationen gegenüber den Vorschriften, die für das Seerechtliche Verteilungsverfahren gelten, vorsehen.

Zu § 34 SVertO

§ 34 SVertO in der Fassung des Entwurfs legt für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren – als korrespondierende Vorschrift zu § 1 Abs. 1 und 2 – die Voraussetzungen fest, unter denen ein Verteilungsverfahren eingeleitet werden kann.

– Zu Absatz 1

§ 5 d Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs bestimmt, daß die Haftungsbeschränkung für die in § 4 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs genannten Ansprüche

durch Errichtung eines Fonds nach der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung bewirkt werden kann. Dementsprechend sieht § 34 Abs. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs vor, daß – ebenso wie beim Seerechtlichen Verteilungsverfahren – auch in der Binnenschiffahrt zum Zwecke der Errichtung und Verteilung eines Fonds ein Verteilungsverfahren eingeleitet werden kann.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 erklärt die Vorschriften des Ersten Teils über das Seerechtliche Verteilungsverfahren auch für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren für anwendbar, soweit nicht in Satz 2 oder den sonstigen Vorschriften des Zweiten Teils explizite Anwendungsausschlüsse oder Modifikationen der Regelungen des Ersten Teils enthalten sind. Absatz 2 Satz 1 führt zu einer Straffung des Zweiten Teils, der sich damit auf die Auflistung von Abweichungen vom Seerechtlichen Verteilungsverfahren beschränken kann.

Von den Vorschriften des Ersten Teils sind somit über die Verweisung des § 34 Abs. 2 Satz 1 die §§ 3, 4 Abs. 4, §§ 5, 6, 7 Abs. 1, 3 und 4 sowie Abs. 2 Nr. 1, 4, 6 und 7, §§ 9, 10 Abs. 1 und 2, §§ 11 bis 15, 17 bis 23 Abs. 1, §§ 24 bis 29, §§ 31 bis 32 Abs. 2 sowie § 33 SVertO uneingeschränkt anwendbar.

In folgenden Fällen ergeben sich hingegen Abweichungen, die zu einer lediglich modifizierten Anwendung von Vorschriften des Ersten Teils führen:

- § 1 Abs. 5 SVertO, der besondere Vorschriften für ein Verteilungsverfahren, das ausschließlich Ansprüche der Anspruchsklasse A betrifft, vorsieht, ist nach § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs unter Berücksichtigung der im Binnenschiffahrtsrecht abweichenden Haftungshöchstbeträge anwendbar;
- § 8 SVertO über die Wirkungen der Eröffnung des Verteilungsverfahrens ist nach § 41 SVertO in der Fassung des Entwurfs im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren auf die darin genannten, der binnenschiffahrtsrechtlichen Haftungsbeschränkung unterliegenden und vom Seerecht verschiedenen Ansprachstypen anwendbar;
- § 10 Abs. 3 SVertO betreffend die öffentliche Aufforderung im Falle eines Verteilungsverfahrens nur für Ansprüche der Anspruchsklasse A ist über § 42 SVertO in der Fassung des Entwurfs auch auf die öffentliche Aufforderung bei Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden anwendbar;
- § 16 SVertO über die Erweiterung des Verteilungsverfahrens ist mit den in § 43 SVertO in der Fassung des Entwurfs vorgesehenen Maßgaben hinsichtlich erfaßter Ansprüche und maßgeblicher Haftungshöchstbeträge anwendbar;

- § 23 Abs. 3 und 4 SVertO über die Grundsätze der Verteilung ist – mit Ausnahme von § 23 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 – mit den abweichenden, in § 44 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs bezeichneten Höhen der zu bildenden Teilsummen anwendbar;
- § 30 SVertO betreffend die nachträgliche Erweiterung des Verteilungsverfahrens ist mit den in § 45 SVertO in der Fassung des Entwurfs vorgesehenen Maßgaben hinsichtlich Haftungshöchstbetrag und Antragsberechtigung anwendbar;
- § 32 Abs. 3 SVertO ist nach § 46 SVertO in der Fassung des Entwurfs auch im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren, in dem die Teilsummen abweichend von § 23 Abs. 3 SVertO nach § 44 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs gebildet werden, anwendbar.

Für die übrigen Vorschriften des Ersten Teils statuiert Satz 2 einen ausdrücklichen Anwendungsausschluß. Die in Satz 2 aufgeführten Vorschriften werden durch für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren vorgesehene Sondervorschriften ersetzt. Im einzelnen ersetzt der Entwurf

- die Grundsatznorm des § 1 Abs. 1 durch § 34 Abs. 1;
- § 1 Abs. 2 über die erfaßten Ansprüche und das auf Antrag eines Lotsen eingeleitete Verfahren durch § 36 Abs. 3;
- § 1 Abs. 3 über die Antragsberechtigung durch § 35;
- § 1 Abs. 4 über die Anspruchsklassen durch § 36 Abs. 1;
- § 2 über die Zuständigkeiten im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren durch § 37;
- § 4 Abs. 1 bis 3 über den Antrag auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens durch § 38;
- § 7 Abs. 2 Nr. 2, 3 und 5 über den Inhalt des Eröffnungsbeschlusses durch § 40;
- § 23 Abs. 2, 3 Satz 2, Abs. 4 Satz 2 über den Vorrang bestimmter Ansprüche wegen Sachschäden und die Bildung von Teilsummen bei der Verteilung durch § 44.

Zur Begründung der im Zweiten Teil vorgesehenen Abweichungen wird auf die nachfolgenden Einzelbegründungen der fraglichen Vorschriften Bezug genommen.

Zu § 35 SVertO

§ 35 SVertO in der Fassung des Entwurfs legt fest, welche Personen die Eröffnung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens beantragen können.

In Übereinstimmung mit § 4 Abs. 1 Satz 1, § 5 c Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs führt Satz 1 diejenigen Personen auf, die einen Antrag auf Einleitung eines Binnenschiffahrts-

rechtlichen Verteilungsverfahrens stellen können. Die Zuordnung dieser Personen zu bestimmten Personengruppen entspricht dabei Artikel 9 Abs. 1 CLNI. Für die in den einzelnen Gruppen zusammengefaßten Personen kann ein einheitliches Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren mit der Wirkung eingeleitet werden, daß das Verfahren die Gesamtheit der Ansprüche erfaßt, die aus einem bestimmten Ereignis gegen diese Personen entstanden sind und für die diese Personen ihre Haftung nach den §§ 4 bis 51 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs beschränken können.

In Satz 1 Nr. 1 werden – in Übereinstimmung mit § 4 Abs. 1 Satz 1, § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs – als antragsberechtigte Personen der Schiffseigner, der Eigentümer, Charterer und Ausrüster eines Binnenschiffs genannt. Wie in der Begründung zu § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs ausgeführt, bedarf es dagegen einer Erwähnung des in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a CLNI ebenfalls aufgeführten Mieters und Reeders nicht, da diese von den Begriffen des „Eigners“, „Eigentümers“ und „Charterers“ mit umfaßt sind. Wegen der Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs Bezug genommen.

Nummer 1 erwähnt des weiteren – insoweit in Übereinstimmung mit § 5 c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs – jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner, der Eigentümer oder der Charterer haftet. Unter diesen Personenkreis ist auch der an Bord tätige Lotse zu subsumieren, für den der Schiffseigner nach § 3 Abs. 1 BinSchG einzustehen hat.

Nummer 2 faßt – in Übereinstimmung mit Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe b CLNI – den Schiffseigner, Eigentümer, Charterer und den Berger oder Retter, sofern diese Personen von einem von ihnen verwendeten Binnenschiff aus tätig werden, sowie ihre Hilfspersonen zu einer Personengruppe zusammen. Wegen der zusätzlichen Erwähnung auch des Ausrüsters wird auf die Ausführungen zu Nummer 1 verwiesen.

Nummer 3 knüpft an die Fallgruppen des § 5 c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs und an Artikel 9 Abs. 1 Buchstabe c CLNI an. Die Eröffnung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens kann danach der nicht von einem eigenen oder gecharterten oder gemieteten Schiff aus tätige Berger oder Retter nur beantragen, wenn das Bergungs-, Rettungs- oder Beseitigungsobjekt ein Binnenschiff ist. Ist Bergungsobjekt ein Seeschiff, so sind die Vorschriften über das Seerechtliche Verteilungsverfahren anzuwenden.

Eine gesonderte Antragsberechtigung für den nicht an Bord tätigen Lotsen, wie sie § 1 Abs. 3 Nr. 3 a SVertO im Seerecht vorsieht, ist entbehrlich, weil eine Lotsung von Binnenschiffen von Land aus – anders als in der Seeschifffahrt – nicht vorkommt.

Der Antrag auf Eröffnung des Verfahrens setzt weiter voraus, daß der Antragsteller seine Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen An-

sprüche nach den §§ 4 bis 51 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs beschränken kann.

Voraussetzung für den Antrag auf Eröffnung eines Verteilungsverfahrens ist außerdem, daß im Geltungsbereich der Schiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsordnung ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Haftungsbeschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird oder eingeleitet werden kann. Die Regelung weicht insoweit vom Seerecht ab, als sie es für die Eröffnung des Binnenschiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsverfahrens genügen läßt, daß die Möglichkeit zur Eröffnung eines gerichtlichen Verfahrens im Inland besteht. Diese Abweichung beruht auf Artikel 11 Abs. 1 Satz 1 CLNI. Wegen der Gründe für diese Abweichung vom Seerecht wird auf die Denkschrift zum Straßburger Übereinkommen verwiesen.

Der Begriff „gerichtliches Verfahren“ ist, wie auch in § 1 Abs. 3, in weitem Sinne zu verstehen; ein solches Verfahren wird nicht nur durch Klageerhebung, sondern schon durch Antrag auf Anordnung eines Arrests eingeleitet.

Satz 2 in der Fassung des Entwurfs stellt in Übereinstimmung mit § 5 c Abs. 3 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs klar, daß außer den in Satz 1 bezeichneten Personen auch ein Versicherer, der die Haftung für Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 51 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs unterfallen, versichert, die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens beantragen kann. Der Versicherer kann sich freilich nur in dem Umfang auf die Haftungsbeschränkung berufen, wie dies auch der Versicherte könnte. Ist der Versicherte – und infolgedessen auch der Versicherer – nicht berechtigt, seine Haftung zu beschränken und einen Fonds zu errichten, reicht jedoch andererseits die Versicherungssumme nicht aus, alle Ansprüche der Geschädigten voll zu bedienen, so ist nach § 156 Abs. 3 VVG zu verfahren (verhältnismäßige Aufteilung; kein Prioritätsprinzip).

Zu § 36 SVertO

– Zu Absatz 1

Absatz 1 klassifiziert in Übereinstimmung mit den §§ 5 e, 5 f, 5 i und 5 j BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs die Ansprüche, für die jeweils ein gesondertes Verteilungsverfahren stattfindet. Die Ausgestaltung der Anspruchsklassen im Binnenschiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsverfahren weicht von derjenigen im Seerechtlichen Verteilungsverfahren (vgl. § 1 Abs. 4 SVertO) ab. Da die Anspruchsklassen in beiden Verteilungsverfahren jeweils unterschiedliche Anknüpfungspunkte im materiellen Haftungsrecht haben, das sich einmal – für Seeforderungen – aus den §§ 486 ff. HGB in Verbindung mit den Vorschriften des Haftungsbeschränkungsübereinkommens, zum anderen – für binnenschiffsverkehrsrechtliche Forderungen – aus den §§ 4 bis 51 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs ergibt, ist für das Binnenschiffsverkehrsrecht eine eigenständige Klassifikation in einer besonderen Norm des Zweiten Teils geboten. Außerdem entfällt im Binnenschiffsverkehrsrecht die für Seeforderungen vorgese-

hene Anspruchsklasse D für Ansprüche aus dem Ölhaftungsübereinkommen, da vergleichbare Regeln für den Bereich der Binnenschifffahrt fehlen. Wie im Seerechtlichen Verteilungsverfahren betrifft jedoch auch im Binnenschiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsverfahren Anspruchsklasse A Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, Anspruchsklasse B die Ansprüche von Reisenden und Anspruchsklasse C Ansprüche aus Wrackbeseitigung. Aus diesem Grunde wird auch im Binnenschiffsverkehrsrecht die Aufteilung in die genannten Anspruchsklassen beibehalten.

Für Ansprüche wegen Personenschäden und wegen Sachschäden wird ein einheitliches Verteilungsverfahren vorgesehen, weil diese wie im Seerecht in einem engen Zusammenhang stehen. Denn soweit der in § 5 e BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs für Ansprüche wegen Personenschäden bestimmte Haftungshöchstbetrag zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht ausreicht, steht nach § 5 g BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs der in § 5 f BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs für Ansprüche wegen Sachschäden vorgesehene Haftungshöchstbetrag zur Befriedigung auch der Ansprüche wegen Personenschäden, soweit diese nicht befriedigt worden sind, zur Verfügung. Dabei haben die restlichen Ansprüche wegen Personenschäden den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden.

Für Ansprüche wegen Personenschäden von Reisenden sieht § 5 j Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs einen gesonderten Haftungshöchstbetrag vor. Das gleiche gilt nach § 5 i BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs für Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Beseitigung von Wracks oder der Ladung eines Schiffs. Nach Absatz 1 Nr. 2 und 3 findet daher für diese beiden Anspruchsklassen jeweils ein eigenes Verteilungsverfahren statt.

– Zu Absatz 2

§ 1 Abs. 5 SVertO enthält Sondervorschriften, die nur für ein Verteilungsverfahren im Rahmen der Anspruchsklasse A gelten. Die Regelungen sehen vor, daß unter bestimmten Voraussetzungen das Verteilungsverfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet wird. Das bedeutet, daß die vom Schuldner einzuzahlende Haftungssumme sich ausschließlich nach dem für Ansprüche wegen Sachschäden festgesetzten Haftungshöchstbetrag bestimmt, daß die Wirkungen der Verfahrenseröffnung nur für Ansprüche wegen Sachschäden eintreten und daß an dem Verteilungsverfahren nur die Gläubiger von Ansprüchen wegen Sachschäden teilnehmen.

Der in § 1 Abs. 5 SVertO beschriebene Verfahrensmechanismus kann für das Binnenschiffsverkehrsrechtliche Verteilungsverfahren grundsätzlich übernommen werden. Allerdings weichen die in der Vorschrift genannten Haftungshöchstbeträge von den im Binnenschiffsverkehrsgesetz in der Fassung

des Artikels 1 des Entwurfs vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen ab.

Absatz 2 ersetzt daher für Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens die in § 1 Abs. 5 SVertO erwähnten Haftungshöchstbeträge für Personenschäden nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und für Sachschäden nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens durch die entsprechenden, in den §§ 5e, 5f BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs genannten Haftungshöchstbeträge.

– Zu Absatz 3

Absatz 3 entspricht weitgehend der Regelung des § 1 Abs. 2 des Ersten Teils. Eine Bezugnahme auf § 1 Abs. 2 SVertO über die Generalklausel des § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs kommt jedoch nicht in Betracht, weil sowohl der Kreis der dort in Bezug genommen Personen, die zur Stellung eines Antrags auf Eröffnung eines Verteilungsverfahrens befugt sind (vgl. § 35 in der Fassung des Entwurfs), als auch die Anspruchs-klassen, wegen derer ein Verfahren eröffnet werden kann (vgl. Absatz 1), im Vergleich zum Seerecht differieren.

Satz 1 legt als Parallelvorschrift zu § 1 Abs. 2 Satz 1 SVertO, der in § 34 Abs. 2 Satz 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs ausdrücklich für nicht anwendbar erklärt wird, und in Ausführung des Artikels 11 des Straßburger Übereinkommens den Grundsatz fest, daß ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren jeweils isoliert für die aus demselben Schadensereignis entstandenen und zu derselben Anspruchs-klasse (A, B oder C) im Sinne des § 36 Abs. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs gehörenden Ansprüche gegen die demselben Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs angehörenden Antragsteller durchgeführt wird.

Satz 2 regelt den Sonderfall, daß auf Antrag eines an Bord tätigen Lotsen ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren eingeleitet wird. Nach § 5h BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs kann ein an Bord tätiger Lotse abweichend von den §§ 5e und 5f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs seine Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten sowie für Ansprüche wegen Sachschäden auf einen Haftungshöchstbetrag in Höhe von 100 000 Rechnungseinheiten beschränken. Soweit danach der für den Lotsen geltende Haftungshöchstbetrag niedriger ist als die Beträge, die nach den §§ 5e, 5f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs für die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners maßgebend sind, bestimmt Absatz 3 Satz 2 erster Halbsatz in der Fassung des Entwurfs, daß ein von dem Lotsen eingeleitetes Verteilungsverfahren nur die gegen ihn gerichtete-

ten Ansprüche erfaßt. Ein solches Verfahren entfaltet keine Wirkungen in bezug auf Ansprüche, die aus demselben Schadensereignis gegen andere, demselben Personenkreis im Sinne des § 35 SVertO in der Fassung des Entwurfs angehörende Schuldner, insbesondere gegen den Eigner des gelotsten Schiffes, entstanden sind.

An einem Rechtsschutzbedürfnis für die Einleitung eines auf die Ansprüche gegen den Lotsen beschränkten Verteilungsverfahrens fehlt es, wenn auf Antrag eines anderen, demselben Personenkreis angehörenden Schuldners bereits ein Verteilungsverfahren für die aus demselben Ereignis entstandenen und zu derselben Anspruchs-klasse gehörenden Ansprüche eröffnet worden ist. Absatz 3 Satz 2 zweiter Halbsatz SVertO in der Fassung des Entwurfs bestimmt daher, daß nach Eröffnung eines solchen Verfahrens ein auf die Ansprüche gegen den Lotsen beschränktes Verteilungsverfahren nicht mehr eröffnet werden darf.

Zu § 37 SVertO

Die Zuständigkeitsregelung für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren folgt weitgehend der Gestaltung beim Seerechtlichen Verteilungsverfahren, für das § 2 SVertO gilt.

Der Entwurf verzichtet aus mehreren Gründen bewußt darauf, die Zuständigkeitsregelung für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren in das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 27. September 1952 zu integrieren. Dieses Gesetz erfaßt nämlich nach seinem § 2 Abs. 1 BinSchVerfG nicht sämtliche bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, die Ansprüche zum Gegenstand haben, für die die Haftung nach § 4 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs beschränkt werden kann. Mehrere andere Divergenzen treten hinzu: Abgesehen von straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlichen Zuständigkeiten regelt dieses binnenschiffahrtsrechtliche Spezialgesetz nur Zuständigkeiten für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten in einem engeren Sinne, nicht aber solche mit Bezug etwa zur freiwilligen Gerichtsbarkeit oder zum Konkursrecht, denen das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren wesensmäßig näher steht als genuin bürgerliche rechtliche Rechtsstreitigkeiten. Die Regelung von Zuständigkeiten für ein derartiges Verfahren im Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen würde eher fremd wirken und wäre im übrigen auch mit einigen grundlegenden Vorschriften dieses Gesetzes wenig kompatibel. Dies gilt etwa für den Grundsatz, daß sich die Zuständigkeit der durch das Gesetz eingerichteten Schiffs-gerichte auch durch Zuständigkeitsvereinbarung – die einem Verteilungsverfahren, das durch ausschließliche Zuständigkeiten geprägt wird, fremd ist – herbeiführen läßt. Außerdem würde sich eine Divergenz des Instanzenzuges zwischen Seerechtlichem und Binnenschiffahrtsrechtlichem Verteilungsverfahren ergeben, wenn man eine Inkorporierung der Zuständigkeitsvorschriften in das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vornähme. Im Seerechtlichen Verteilungsverfahren läuft der Beschwerderechtszug über das

Amtsgericht zum Landgericht und (weitere Beschwerde) zum Oberlandesgericht, nach § 11 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen dagegen vom Amtsgericht (Schiffahrtsgericht) zum Oberlandesgericht (Schiffahrtsobergericht); eine weitere Beschwerde ist im Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen nicht vorgesehen. Das Ziel, das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren in weitestgehender Anlehnung an das Seerechtliche Verteilungsverfahren zu regeln, würde also verfehlt, wenn die entsprechenden Zuständigkeitsvorschriften in das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen integriert würden.

– Zu Absatz 1

Absatz 1, der die gerichtliche Zuständigkeit für Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren insoweit regelt, als in einem inländischen Schiffsregister eingetragene Binnenschiffe betroffen sind, entspricht § 2 Abs. 1 SVertO. Wie dieser schreibt er für Fälle, in denen im Inland registrierte Schiffe betroffen sind, eine sowohl in sachlicher wie örtlicher Hinsicht ausschließliche Zuständigkeit des Amtsgerichts des Registerorts vor.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 in der Fassung des Entwurfs entspricht ebenfalls weitgehend dem seerechtlichen Vorbild (§ 2 Abs. 2 SVertO). Eine Abweichung ergibt sich im Hinblick auf Absatz 2 Nr. 2, weil hier nicht auf den in § 2 Abs. 2 Nr. 2 SVertO in Bezug genommenen, seerechtlich abgegrenzten Kreis der Berger und Retter im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 SVertO verwiesen werden kann und statt dessen der Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 Nr. 3 SVertO in der Fassung des Entwurfs in Bezug genommen werden muß.

Der Begriff „Schiff“ in Absatz 2 Nr. 1 in der Fassung des Entwurfs ist weit zu verstehen. Darunter fallen auch Kleinfahrzeuge im Sinne des § 4 Abs. 5 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs genauso wie Bagger, Krane, Elevatoren und sonstige schwimmende und bewegliche Anlagen und Geräte ähnlicher Art, für die nach § 5e Abs. 1 Nr. 4 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs eine gesonderte Berechnung des Haftungshöchstbetrages vorgesehen ist.

Nicht in einem inländischen Schiffsregister eingetragene Schiffe sind nicht nur ausländische Schiffe, sondern auch solche inländischen Fahrzeuge, die, weil sie nach den Vorschriften der Schiffsregisterordnung der Registereintragung gar nicht bedürfen, nicht registriert sind.

– Zu den Absätzen 3 und 4

Wie auch im Seerecht sollen die Länder ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung eine Zuständigkeitskonzentration bei einem oder mehreren Amtsgerichten vorzunehmen und eine länderübergreifende Vereinbarung, wodurch die Verteilungsverfahren eines Landes den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen werden, zu treffen. Für

den Bereich des Seerechts haben die Länder durch das „Abkommen über die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamburg für die seerechtlichen Verteilungsverfahren“ vom 6. November 1991, das nach seinem § 5 Satz 3 am 1. März 1993 in Kraft getreten ist, eine solche Konzentration vorgenommen.

Zu § 38 SVertO

§ 38 SVertO in der Fassung des Entwurfs enthält die Norm, die mit dem für das Seerecht geltenden § 4 korrespondiert, der abgesehen von seinem Absatz 4 von der Anwendung im Binnenschiffahrtsrecht über § 34 Abs. 2 Satz 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs ausdrücklich ausgenommen ist. Sie betrifft – sozusagen in Form einer „Checkliste“ – den notwendigen Inhalt des Antrags auf Eröffnung des Verteilungsverfahrens.

– Zu Absatz 1

Absatz 1 legt die Pflichtangaben bei einem Antrag auf Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens fest. Obgleich einige der dort geforderten Angaben den Pflichtangaben bei einem Antrag auf Eröffnung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahrens entsprechen, soll im Interesse der Übersichtlichkeit der Vorschrift keine Teilverweisung auf § 4 erfolgen, sondern der Gesamtkatalog der erforderlichen Angaben in Absatz 1 eingestellt werden.

Die Nummern 1, 4 und 8 des Absatzes 1 betreffend Angaben über das schadenstiftende Ereignis, die Antragsteller und über Betrag und Grund der in Rede stehenden Ansprüche entsprechen wörtlich den auch im Seerecht in § 4 Abs. 1 Nr. 1, 4 und 7 SVertO in der Fassung des Entwurfs geforderten Angaben.

Nummer 2 entspricht weitgehend § 4 Abs. 1 Nr. 2 SVertO. Ebenso wie dieser schreibt die Regelung die Angabe des Personenkreises vor, für den das Verfahren eröffnet werden soll. Abweichend von der das Seerechtliche Verteilungsverfahren betreffenden Vorschrift tritt dabei für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren an die Stelle des Personenkreises im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 der Personenkreis im Sinne von § 35 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs und an die Stelle der Verweisung auf die den Antrag eines an Bord tätigen Lotsen regelnde Vorschrift des § 1 Abs. 2 Satz 2 SVertO die Verweisung auf die entsprechende für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren geltende Vorschrift des § 36 Abs. 3 Satz 2 SVertO.

Nummer 3 korrespondiert mit § 4 Abs. 1 Nr. 3 SVertO. Sie ersetzt die Anspruchsklassen im Sinne des § 1 Abs. 4 SVertO durch die binnenschiffahrtsrechtlichen Anspruchsklassen des § 36 Abs. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs und ergänzt die Verweisung auf § 1 Abs. 5 durch den diese Vorschrift modifizierenden § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs.

Nummer 5 stellt die Parallelnorm zu § 4 Abs. 1 Nr. 5 SVertO dar. Im Vergleich zur Situation im Seerecht ergeben sich hier drei Abweichungen:

Erstens führen nicht alle Binnenschiffe, wie dies bei Seeschiffen der Fall ist, einen Namen, der in das Schiffsregister eingetragen wird. Im Gegensatz zu dem für Seeschiffe geltenden § 11 Abs. 1 Nr. 1 der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1133), zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 1 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778), sieht § 12 Nr. 1 der Schiffsregisterordnung daher vor, daß anstelle des Namens auch die Nummer oder das sonstige Merkzeichen des Binnenschiffs bei der Anmeldung zum Schiffsregister angegeben werden kann. Dem ist auch im Antrag auf Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens Rechnung zu tragen.

Zweitens soll auf die Angabe über die Flagge im Antrag auf Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens verzichtet werden, weil Binnenschiffe regelmäßig keine Flagge im Sinne des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778), führen. Eine Pflicht zur Flaggenführung besteht für Binnenschiffe nur bei Befahren der Seegewässer seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres (§ 1 Abs. 4 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 6. Juni 1995, BGBl. I S. 778).

Eine dritte Modifikation gegenüber dem Seerecht ergibt sich für Binnenschiffe, die nicht in einem Schiffsregister eingetragen sind. Bei diesen soll nach Nummer 5 die Angabe des Heimortes an die Stelle der Angabe des Registerortes treten. Denn nach § 3 Abs. 3 Satz 2 der Schiffsregisterordnung kommt eine Eintragung von Binnenschiffen erst ab Erreichen bestimmter Mindestqualifikationserfordernisse (zehn Tonnen Tragfähigkeit, fünf Kubikmeter Wasserverdrängung oder Eigenschaft als Schlepper, Tankschiff oder Schubboot) in Betracht. Da nach § 4 Abs. 5 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs eine Haftungsbeschränkung auch für Kleinfahrzeuge möglich ist, zu denen insbesondere Fahrzeuge im Sinne des § 1.01 Nr. 7 der Binnenschiffahrtsstraßenordnung in der Fassung vom 1. Mai 1985 zählen, die diese Erfordernisse nicht erfüllen, soll für die Zwecke des Verteilungsverfahrens die Angabe des Heimortes bei nicht in das Binnenschiffsregister eingetragenen Schiffen diejenige des Registerorts als Pflichtangabe ersetzen. Bei Binnenschiffen, die im Schiffsregister eingetragen sind, stimmen Registerort und Heimatort regelmäßig überein.

Die Nummern 6 und 7 entsprechen § 4 Abs. 1 Nr. 6 SVertO. Diese Vorschriften betreffen die Angaben, die die Grundlage für die Berechnung der Haftungssumme bilden. Da sich diese Angaben in bezug auf Seeschiffe und Binnenschiffe unterscheiden, wird in den Nummern 6 und 7 eine ge-

sonderte Regelung vorgesehen. Um die Vorschrift des Absatzes 1 insgesamt übersichtlich zu halten, werden die vorgeschriebenen Angaben in getrennte Gliederungsnummern eingestellt.

Während im Recht der Seeschifffahrt grundsätzlich der Raumgehalt des Schiffs den Anknüpfungspunkt für die Berechnung der Haftungssumme bildet, liegen der Berechnung bei Binnenschiffen andere Faktoren zugrunde. Grundsätzlich entscheidet hier nach § 5e BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs eine Kombination von Bauart, Wasserverdrängung oder Tragfähigkeit und der Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen über die Berechnung der Haftungssumme. Binnenschiffe, die nicht der Beförderung von Gütern dienen, werden nach der Wasserverdrängung vermessen, Güterschiffe dagegen nach der Tragfähigkeit. An diese jeweils ausschlaggebenden Merkmale knüpft die Berechnung der Haftungssumme an. Für Schlepp- und Schubboote außerhalb von Verbänden ist nur die Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen (vgl. § 5e Abs. 1 Nr. 3 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs), für die in § 5e Abs. 1 Nr. 4 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs bezeichneten schwimmenden und beweglichen Anlagen und Geräte ihr Wert im Zeitpunkt des haftungsbegründenden Ereignisses maßgebend. Diese Angaben schreibt Nummer 6 in der Fassung des Entwurfs fest. Durch die Formulierung „notwendige Angaben“ wird zugleich klargestellt, daß – neben der stets erforderlichen Angabe über die Bauart – nur diejenigen Angaben obligatorisch sein sollen, die zur Berechnung auch tatsächlich benötigt werden. So sind Angaben über die Wasserverdrängung bei einem Güterschiff oder einem Schubboot entbehrlich, weil diese in den fraglichen Fällen nicht in die Berechnung einfließen. Sie wären überdies auch gar nicht möglich, weil die fraglichen Binnenschiffe nicht entsprechend vermessen sind.

Eine Besonderheit gilt im Falle des § 5j BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs in einem Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse B im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs, also für Ansprüche von Reisenden.

Während für Seeforderungen der insoweit einschlägige Artikel 7 Abs. 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens für die Berechnung der Haftungssumme lediglich an die zulässige Höchstzahl der zu befördernden Passagiere anknüpft, sieht § 5j Abs. 2 Satz 2 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs in Übereinstimmung mit Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz CLNI für den Fall, daß eine solche zulässige Höchstzahl nicht vorgeschrieben ist, hilfsweise als Berechnungsgrundlage die Anzahl der tatsächlich im Unfallzeitpunkt mit dem Schiff beförderten Passagiere vor. Dementsprechend schreibt Nummer 7 in der Fassung des Entwurfs auch die Anzahl der tatsächlich beförderten Passagiere als Pflichtangabe vor, wenn eine zulässige Höchstzahl nicht existiert.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 weicht von seiner Korrespondenzvorschrift (§ 4 Abs. 2 SVertO) ab, weil für Binnenschiffe anders als für Seeschiffe die Führung eines Schiffstagebuchs nicht vorgeschrieben ist. Von daher entfällt im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren die Notwendigkeit, die Vorlage einer beglaubigten Abschrift der das Schadenergebnis betreffenden Eintragungen im Schiffstagebuch in Anlage zum Antrag vorzuschreiben.

– Zu Absatz 3

Absatz 3 betrifft den Antrag im Falle eines Verteilungsverfahrens, das nur mit Wirkung für Ansprüche der Anspruchsklasse A durchgeführt wird. Die in der Parallelvorschrift des § 4 Abs. 3 SVertO enthaltene Verweisung auf § 1 Abs. 5 SVertO ist für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren nicht ausreichend, vielmehr muß auch auf den diesen ergänzenden § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs Bezug genommen werden. Dies wird durch Absatz 3 sichergestellt.

Zu § 39 SVertO

Die Aufnahme der Regelung ist durch Artikel 11 Abs. 1 Satz 2 CLNI geboten. Sie ergänzt § 5 SVertO, der nach § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs auch im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren anwendbar ist. Die Aufnahme einer entsprechenden Regelung in § 5 SVertO erscheint nicht erforderlich, da sich für die Zwecke des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens die Verzinzungspflicht unmittelbar aus dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in Verbindung mit § 246 BGB ergibt.

Zu § 40 SVertO

§ 40 SVertO in der Fassung des Entwurfs enthält die für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren notwendigen Ergänzungen zu dem über § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs teilweise anwendbaren § 7 SVertO über die Eröffnung des Verfahrens. § 7 Abs. 1, 3 und 4 SVertO sind auch im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren unverändert anwendbar; Modifikationen sind lediglich in bezug auf die Regelung des § 7 Abs. 2 SVertO betreffend den Inhalt des Eröffnungsbeschlusses erforderlich.

§ 40 erster Halbsatz SVertO in der Fassung des Entwurfs stellt zunächst noch einmal ausdrücklich klar, daß die nach § 34 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 7 Abs. 2 Nr. 1, 4, 6 und 7 SVertO erforderlichen Angaben auch in einem Beschluß über die Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens erforderlich sind. § 7 Abs. 2 Nr. 2 und 3 SVertO paßt hingegen wegen der darin enthaltenen Verweisungen für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren nicht. In § 40 Nr. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs tritt daher der Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs an die Stelle des Personenkreises im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 SVertO. Ferner wird die Verweisung auf § 1 Abs. 2 Satz 2 durch die Verweisung auf

§ 36 Abs. 3 Satz 2 ersetzt. In § 40 Nr. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs treten die Anspruchsklassen im Sinne des § 36 Abs. 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs an die Stelle der in § 7 Abs. 2 Nr. 3 SVertO genannten Anspruchsklassen im Sinne des § 1 Abs. 4 SVertO. Außerdem muß die Verweisung auf § 1 Abs. 5 SVertO durch die Bezugnahme auf § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs ergänzt werden.

Schließlich sind in § 40 Nr. 3 SVertO in der Fassung des Entwurfs Abweichungen von der für das Seerecht geltenden Vorschrift des § 7 Abs. 1 Nr. 5 SVertO erforderlich. An die Stelle der Angaben über das betroffene Seeschiff müssen jene über das betroffene Binnenschiff treten. Zusätzlich wird aus den bereits bei § 38 Abs. 1 Nr. 5 SVertO in der Fassung des Entwurfs aufgeführten Gründen der Begriff „Registrierort“ durch den Begriff „Heimatort“ ersetzt.

Zu § 41 SVertO

Die Vorschrift regelt in Verbindung mit dem nach § 34 Abs. 1 Satz 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs grundsätzlich für anwendbar erklärten § 8 SVertO die Wirkungen der Eröffnung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens. Diese bestehen darin, daß sich die Haftung der Personen, die zu dem im Eröffnungsbeschluß bezeichneten Personenkreis im Sinne des § 35 SVertO in der Fassung des Entwurfs gehören, für alle Ansprüche, für die das Verfahren eröffnet worden ist, auf die eingezahlte Haftungssumme beschränkt. Den Gläubigern dieser Ansprüche steht somit als Haftungsmasse ausschließlich die eingezahlte Haftungssumme zur Verfügung.

§ 41 SVertO in der Fassung des Entwurfs enthält zwei Maßgaben, die Abweichungen von § 8 Abs. 1 Satz 2 SVertO enthalten. Nummer 1 ersetzt die dort in Bezug genommenen, nur für Seeforderungen passenden §§ 486 bis 487 d HGB durch die die Haftungsbeschränkung im Binnenschiffahrtsrecht regelnden §§ 4 bis 51 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs. Außerdem muß im Rahmen der Anwendung des § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 SVertO zusätzlich zur Bezugnahme auf § 1 Abs. 5 SVertO jene auf § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs hinzutreten. Dies stellt Nummer 2 klar.

Zu § 42 SVertO

§ 10 SVertO kann für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren größtenteils übernommen werden. Im Grundsatz ist § 10 SVertO – in der in Artikel 2 Nr. 4 und 5 des Entwurfs vorgeschlagenen geänderten Fassung – über § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs auch auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren anwendbar.

§ 10 Abs. 3 SVertO, der die öffentliche Aufforderung innerhalb eines nur mit Wirkung für Sachschäden eröffneten Verfahrens betrifft, paßt jedoch wegen der bloßen Bezugnahme auf § 1 Abs. 5 SVertO nicht uneingeschränkt für das Binnenschiffahrtsrechtliche

Verteilungsverfahren. Er muß daher nach § 42 SVertO in der Fassung des Entwurfs unter ergänzender Bezugnahme auf § 36 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs gesondert auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren für anwendbar erklärt werden.

Keiner Änderung für die Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens bedarf es für die öffentliche Aufforderung bei Gläubigern aus dem Ausland. Da die oben unter Nummer 5 Buchstabe a angeführten Gründe für die verlängerte Mindestfrist auch für die aus dem europäischen Ausland stammenden Gläubiger zutreffen, soll die in § 10 Abs. 1 Satz 2 zweiter Halbsatz SVertO in der Fassung des Entwurfs enthaltene Frist von sechs Monaten im Rahmen des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens im Vergleich zum Seerechtlichen Verteilungsverfahren übernommen werden.

Zu § 43 SVertO

§ 43 SVertO in der Fassung des Entwurfs enthält für Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens eine Ergänzung des § 16 SVertO, der mit zwei Modifikationen, die ausschließlich § 16 Abs. 1 Satz 1 SVertO betreffen, auch im Binnenschiffahrtsrecht gelten kann. Letzterer betrifft den Fall, daß das Verteilungsverfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet worden ist, das Verfahren aber nachträglich auf Ansprüche wegen Personenschäden erweitert werden soll. § 16 Abs. 1 SVertO schränkt die Möglichkeit einer solchen Erweiterung ein. Diese besteht nur, wenn die wegen Personenschäden angemeldeten Ansprüche gegen den Antragsteller selbst erhoben werden können. Werden dagegen Ansprüche wegen Personenschäden angemeldet, die zwar aus demselben Ereignis entstanden sind, jedoch nur gegen andere Schuldner, nicht aber gegen den Antragsteller geltend gemacht werden können, so kommt eine Erweiterung des Verfahrens auf die Ansprüche wegen Personenschäden – außer im Falle des § 30 SVertO – nicht in Betracht. Weitere Voraussetzung einer solchen Verfahrenserweiterung ist gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 SVertO, daß die Summe der nachträglich wegen Personenschäden angemeldeten Ansprüche den Haftungshöchstbetrag nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens übersteigt, da nur in diesem Falle ein Verteilungsverfahren sinnvoll ist.

Diese Einschränkungen können auch auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren übertragen werden. Einer Abweichung bedarf es nur insoweit, als der in § 16 Abs. 1 Satz 1 SVertO festgesetzte Haftungshöchstbetrag auf das Seerechtliche Verteilungsverfahren zugeschnitten ist und daher im Rahmen des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens durch den in § 5e BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs enthaltenen Haftungshöchstbetrag ersetzt werden muß. Dies geschieht durch den vorgeschlagenen § 43. Er stellt außerdem klar, daß die Regelung auf ein Verfahren im Sinne des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 SVertO Anwendung findet.

Zu § 44 SVertO

– Zu Absatz 1

§ 23 Abs. 2 SVertO legt für das Seerechtliche Verteilungsverfahren in Übereinstimmung mit § 487 b HGB den Vorrang von Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen vor sonstigen Ansprüchen wegen Sachschäden fest. Eine dem § 487 b HGB entsprechende Vorschrift sieht – unter Ausnutzung der Möglichkeit nach Artikel 6 Abs. 2 CLNI – § 5f Abs. 2 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs vor. Darin wird nicht nur, wie im Seerecht, den Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen der Vorrang vor anderen Ansprüchen wegen Sachschäden eingeräumt; ausdrücklich einbezogen werden auch Ansprüche wegen Beschädigung von Schleusen und Brücken. Im Hinblick auf diese in § 5f BinSchG enthaltene Regelung erscheint es geboten, für die Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens nicht auf § 23 Abs. 2 SVertO zu verweisen, sondern in dem vorgeschlagenen Absatz 1 entsprechend § 5f BinSchG neu zu regeln, welchen Ansprüchen in einem Binnenschiffahrtsrechtlichen Verfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A der Vorrang einzuräumen ist.

– Zu Absatz 2

Nach § 23 Abs. 3 Satz 1 SVertO sind in einem Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A, das Wirkung sowohl für Ansprüche wegen Personenschäden als auch wegen Sachschäden hat, aus der Haftungssumme zwei Teilsummen zu bilden. Aus der ersten Teilsumme werden nach § 23 Abs. 3 Satz 3 und 4 SVertO die Gläubiger, die Personenschäden erlitten haben, befriedigt, aus der zweiten werden neben den Gläubigern von Ansprüchen wegen Sachschäden diejenigen Gläubiger von Personenschäden, die bei der Verteilung der ersten Teilsumme teilweise ausgefallen sind, bedient.

Für Seeforderungen werden die beiden Teilsummen entsprechend den Vorschriften des Haftungsbeschränkungsübereinkommens gebildet. Da diese auf die Binnenschiffahrt nicht anzuwenden sind, muß für binnenschiffahrtsrechtliche Forderungen die Bildung der hiervon abweichenden Teilsummen in Gemäßheit der §§ 5e, 5f Abs. 1 BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs erfolgen. Dies ordnet Absatz 2 Satz 1 an.

Als Folge der Tatsache, daß die Bildung der Teilsummen im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren nicht allein nach § 23 Abs. 3 SVertO, sondern mit den in Absatz 2 Satz 1 vorgeschlagenen Modifikationen erfolgt, ist auch die Bezugnahme auf § 23 Abs. 3 SVertO in § 23 Abs. 4 Satz 2 SVertO für Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens allein nicht mehr hinreichend. Aus diesem Grund wird in Absatz 2 Satz 2 die in § 23 Abs. 4 Satz 2 SVertO enthaltene Regelung neu formuliert; in der Sache ergeben sich keine Änderungen.

Zu § 45 SVertO

§ 30 SVertO paßt wegen seiner darin enthaltenen Verweisungen auf seerechtliche Vorschriften nur eingeschränkt auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren. Um eine Anwendung des § 30 SVertO auch im Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren zu gewährleisten, bestimmt Satz 1 daher zunächst, daß § 30 SVertO auch auf ein Verfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden im Sinne des § 1 Abs. 5 in Verbindung mit § 36 Abs. 2 SVertO anzuwenden ist. Da § 30 SVertO mit seiner Verweisung auf den seerechtlichen Haftungshöchstbetrag nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe a des Haftungsbeschränkungsübereinkommens im Binnenschiffahrtsrecht nicht paßt, ordnet Satz 1 weiter eine Ersetzung dieses Betrages durch den binnenschiffahrtsrechtlichen Höchstbetrag des § 5e BinSchG in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs an.

Satz 2 schließlich ersetzt die Bezugnahme auf den Personenkreis im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 SVertO durch denjenigen des § 35 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs.

Zu § 46 SVertO

§ 32 Abs. 3 Satz 2 SVertO und indirekt auch § 33 SVertO über die Verweisung auf § 32 Abs. 3 SVertO verweisen auf die Regelungen des § 23 Abs. 1 bis 4 SVertO, das heißt auch auf diejenige des § 23 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 SVertO, die in § 44 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren modifiziert werden sollen. Diese Modifikationen hinsichtlich der Bildung der fraglichen Teilsummen müssen auch im Rahmen der Anwendung des § 32 Abs. 3 SVertO und des § 33 SVertO beachtet werden. Dies legt § 46 SVertO in der Fassung des Entwurfs fest; es handelt sich um eine bloße Folgeänderung zu § 44 Abs. 2 SVertO in der Fassung des Entwurfs.

Zu den Nummern 8 bis 10

Es handelt sich um redaktionelle Folgeanpassungen zu Nummer 7.

Zu Nummer 11 (§ 49 SVertO)

Für den in Nummer 11 vorgeschlagenen § 49 besteht ebenfalls bereits eine seerechtliche Parallelnorm in Form des bisherigen § 34 SVertO. Die vorgeschlagene Vorschrift geht auf Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 11 CLNI zurück. Diese Vorschriften bestimmen die Wirkungen, die die Errichtung eines Fonds nach dem Straßburger Übereinkommen in anderen Vertragsstaaten entfaltet.

Die Rechtsfolgen der Fondserrichtung sind nach Artikel 14 CLNI dem innerstaatlichen Recht des Vertragsstaates zur Regelung überlassen, in welchem der Fonds errichtet wird; für die Fondserrichtung in Deutschland gilt § 41 SVertO in der Fassung des Entwurfs in Verbindung mit den darin in Bezug genommenen Teilen des § 8 SVertO.

– Zu Absatz 1

§ 49 SVertO in der Fassung des Entwurfs regelt – in Ausführung des Artikels 13 CLNI – für das deutsche Recht den Fall, daß der Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens als Deutschland errichtet wird. Danach hat die Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat auf anhängige Rechtsstreitigkeiten sowie auf die Zwangsvollstreckung in der Bundesrepublik Deutschland im wesentlichen dieselben Wirkungen wie die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens im Inland, jedoch nur hinsichtlich solcher Ansprüche, die der Gläubiger bereits gegen den in dem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds geltend gemacht hat (Artikel 13 Abs. 1 CLNI). Die bloße Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat hindert den Gläubiger somit nicht, seinen Anspruch in der Bundesrepublik Deutschland weiterzuverfolgen, anstatt den Anspruch gegen den Fonds geltend zu machen; der Gläubiger ist lediglich gehindert, den Anspruch sowohl gegen den Fonds geltend zu machen als auch ihn in anderer Weise zu verfolgen.

Hat der Gläubiger den Anspruch gegen den in dem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds geltend gemacht, so wird die Zwangsvollstreckung wegen dieses Anspruchs im Inland unzulässig; nach § 49 Abs. 1 Satz 1 SVertO in der Fassung des Entwurfs sind die §§ 41 und 8 Abs. 4 und 5 SVertO entsprechend anzuwenden. Ist wegen eines solchen Anspruchs ein Rechtsstreit vor einem deutschen Gericht anhängig, so wird das Verfahren in entsprechender Anwendung des § 41 SVertO in der Fassung des Entwurfs in Verbindung mit § 8 Abs. 3 SVertO unterbrochen; dies gilt allerdings nur, wenn das ausländische Recht, das für die Errichtung und Verteilung des Fonds maßgebend ist, der Errichtung des Fonds diese Rechtsfolge beilegt.

– Zu Absatz 2

Absatz 2 setzt Artikel 13 Abs. 2 CLNI um, der anders als die entsprechende seerechtliche Regelung in Artikel 13 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nach Errichtung eines Fonds generell die Freigabe arrestierten Vermögens anordnet. Entsprechend dieser Regelung bestimmt Absatz 2, daß die Vollziehung des Arrests – nicht der Arrestbefehl selbst – aufzuheben ist, sobald in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens ein Fonds errichtet worden ist. Ein Arrest, der noch nicht vollzogen worden ist, darf – *argumentum e maiore ad minus* – nicht mehr vollzogen werden. Eine dem vorgeschlagenen Absatz 2 vergleichbare Vorschrift fehlt in der dem § 49 SVertO in der Fassung des Entwurfs korrespondierenden seerechtlichen Vorschrift des bisherigen § 34 SVertO (künftig § 47 SVertO), weil insoweit Artikel 13 Abs. 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens über § 486 Abs. 1 HGB unmittelbar gilt.

– Zu Absatz 3

Entsprechend der Regelung des Artikels 13 Abs. 3 CLNI bestimmt § 49 Abs. 3 SVertO in der Fassung

des Entwurfs, daß die in Absatz 1 und 2 bezeichneten Rechtsfolgen im Inland nur dann eintreten, wenn der Gläubiger rechtlich und tatsächlich die Möglichkeit hat, seinen Anspruch gegen den in dem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds vor dem Gericht, das den Fonds verwaltet, geltend zu machen, und wenn gewährleistet ist, daß der Fonds für den Anspruch des Gläubigers tatsächlich zur Verfügung steht und frei transferierbar ist.

Zu Nummer 12

Der bisherige Dritte Teil der Seerechtlichen Verteilungsordnung kann ersatzlos aufgehoben werden. Er enthält lediglich verbrauchte Folgeänderungen anderer Gesetze (§§ 36, 37 SVertO bisheriger Fassung), die Vorschrift über die Aufhebung der ursprünglichen Seerechtlichen Verteilungsordnung von 1972 (§ 38 Satz 1 SVertO) sowie weitere mittlerweile obsoletere Regelungen. Im einzelnen handelt es sich dabei um Übergangsregelungen für haftungsbegründende Ereignisse aus dem Zeitraum vor Inkrafttreten der ursprünglichen Seerechtlichen Verteilungsordnung von 1972 und für vor Inkrafttreten der Seerechtlichen Verteilungsordnung von 1986 abgeschlossene Zuständigkeitsvereinbarungen der Länder (§ 38 Satz 2 und 3 SVertO bisheriger Fassung), die nach der Einheit Deutschlands gegenstandslos Berlin-Klausel (§ 39 SVertO bisheriger Fassung) sowie die ursprüngliche Inkrafttretensregelung (§ 40 SVertO bisheriger Fassung).

Zu Artikel 3 (Änderung der Zivilprozeßordnung)

Die durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz im Zuge der Einführung des Seerechtlichen Verteilungsverfahrens 1986 ins Gesetz gekommenen Vorschriften der §§ 305a und 786a ZPO bedürfen einer Anpassung infolge der Einführung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens.

Zu Nummer 1 (§ 305a ZPO)

Die in Nummer 1 vorgeschlagene Änderung des § 305a ZPO wird erforderlich, weil sowohl die materiellen Grundlagen der Haftungsbeschränkung, die Haftungshöchstbeträge als auch die internationalen Grundlagen der Fondserrichtung im – bislang allein geregelten – Seerecht vom Binnenschiffahrtsprivatrecht abweichen.

– Zu Buchstabe a

Satz 1 soll unverändert bleiben. Wegen der notwendigen Erstreckung der Regelung auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren soll er jedoch in einen Absatz 1 eingestellt werden.

– Zu Buchstabe b

Dem bisherigen Satz 1 soll eine diesem entsprechende Vorschrift, die analoge Rechtsfolgen für Ansprüche statuiert, die der binnenschiffahrtsrechtlichen Haftungsbeschränkung unterliegen, angefügt werden. Die im geltenden § 305a Satz 2 ZPO enthaltene Vorschrift kann entfallen, da an ihre Stelle die in Buchstabe c vorgeschlagene Regelung tritt.

Nach dem vorgeschlagenen § 305a Abs. 1 Satz 2 ZPO kann das Gericht auch in Streitigkeiten über binnenschiffahrtsrechtliche Forderungen das Recht auf Haftungsbeschränkung unter den in Satz 1 normierten Voraussetzungen unberücksichtigt lassen, wenn der streitbefangene Anspruch der Haftungsbeschränkung unterliegt, der Beklagte die Entstehung weiterer derartiger Ansprüche aus demselben Ereignis behauptet und diese Ansprüche insgesamt die einschlägigen binnenschiffahrtsrechtlichen Haftungshöchstbeträge überschreiten.

– Zu Buchstabe c

Der dem neuen § 305a Abs. 1 ZPO anzufügende Absatz 2 entspricht hinsichtlich der vorgeschlagenen Nummer 1 dem bisherigen § 305a Satz 2 ZPO. Absatz 2 Nr. 2 erweitert die schon bislang in § 305a Satz 2 ZPO für das Seerecht vorgesehene Rechtsfolge – nämlich das Urteil bei Nichtberücksichtigung der Haftungsbeschränkung als Vorbehaltsurteil auszugestalten – auf die Errichtung eines Fonds nach § 5d BinSchG. Der besseren Übersichtlichkeit halber wird Absatz 2 in zwei Nummern aufgespalten.

Zu Nummer 2 (§ 786a ZPO)

Auch § 786a ZPO soll unter Berücksichtigung der Einführung des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens neu gefaßt werden. Wie im Falle des § 305a ZPO sollen auch die in § 786a ZPO vorgesehenen Rechtsfolgen – bei einigen tatbestandlichen Modifikationen – auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren erweitert werden, da beide Verfahrensarten den gleichen inhaltlichen Grundsätzen folgen.

– Zu Absatz 1

Die Neufassung des Absatzes 1 erklärt § 780 Abs. 1 und § 781 auch auf die binnenschiffahrtsrechtliche Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung des Artikels 1 des Entwurfs für anwendbar.

– Zu Absatz 2

In Nummer 1 wird die Bezugnahme auf die Seerechtliche Verteilungsordnung durch die Bezugnahme auf die Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung ersetzt. Ferner soll die in Absatz 2 angeordnete Anwendbarkeit von Vorschriften der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung auf die Zwangsvollstreckung wegen binnenschiffahrtsrechtlicher Forderungen, die der Haftungsbeschränkung unterliegen und hinsichtlich derer ein Vorbehaltsurteil ergangen ist, erweitert werden; die zusätzliche Anwendung von § 41 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs, der für das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren § 8 SVertO modifiziert, wird insoweit festgeschrieben. Außerdem soll der Zusatz, daß sich die angeordneten Rechtsfolgen nur bei Beantragung der Eröffnung des Verteilungsverfahrens im Geltungsbereich dieses Gesetzes ergeben, entfal-

len. Ein Verteilungsverfahren nach der Schiffs-fahrtsrechtlichen Verteilungsordnung kann nämlich – anders als die Fondserichtung selbst – stets nur im Inland erfolgen.

Nummer 2 bleibt – abgesehen von einer Folgeanpassung der Bezugnahme auf die Schiffs-fahrtsrechtliche Verteilungsordnung an die dort veränderte Paragraphenzählung – inhaltlich unverändert.

Als Konsequenz zur Einführung eines Binnenschiffs-fahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens dehnt Nummer 3 die Rechtsfolgen der Nummer 2 auf die Errichtung eines Haftungsfonds nach dem Straßburger Übereinkommen aus. Sie entspricht inhaltlich der Nummer 2. Hiernach ist bei Geltendmachung des Anspruchs gegen einen in einem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds § 49 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs anzuwenden. Wird der Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder steht der Fonds für den Anspruch tatsächlich nicht zur Verfügung, ist er nicht frei transferierbar oder vor Geltendmachung der Haftungsbeschränkung noch nicht errichtet, sind Einwendungen, die auf die Haftungsbeschränkung gestützt werden, im Wege der Vollstreckungsabwehrklage geltend zu machen.

– Zu Absatz 3

Auch die Anwendung von Absatz 3 soll durch die Aufnahme eines Zusatzes, wonach mit „Fonds“ im Sinne dieser Vorschrift auch ein Fonds nach Artikel 11 CLNI gemeint ist, auf die Zwangsvollstreckung wegen ausländischer Vorbehaltsurteile, die binnenschiffs-fahrtsrechtliche Ansprüche betreffen, für die die Haftung beschränkt werden kann, ausgedehnt werden. Die Vorschrift kann außerdem dadurch vereinfacht werden, daß die nach der Einheit Deutschlands nicht mehr erforderliche Umschreibung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland ansässiger Gerichte durch den einfacheren Terminus des „ausländischen Gerichts“ ersetzt wird.

Zu Artikel 4 (Änderung des Rechtspflegergesetzes)

Die vorgeschlagenen Änderungen in den Nummern 1 bis 3 stellen Folgeänderungen zu Artikel 2 in der Fassung des Entwurfs aus Anlaß der Erweiterung der Seerechtlichen Verteilungsordnung zur Schiffs-fahrtsrechtlichen Verteilungsordnung dar. In Nummer 3 (§ 19b Abs. 1 Nr. 3 RPflG) wird ferner die nur das Binnenschiffs-fahrtsrechtliche Verteilungsverfahren betreffende neue Norm des § 43 SVertO in der Fassung des Artikels 2 des Entwurfs in Bezug genommen.

Zu den Artikeln 5 bis 11

Es handelt sich – mit Ausnahme der in Artikel 7 Nr. 2 enthaltenen Vorschrift – um reine Folgeänderungen zu Artikel 2 Nr. 1 des Entwurfs, d. h. zur Umbenennung der Seerechtlichen Verteilungsordnung in „Schiffs-fahrtsrechtliche Verteilungsordnung“ und zur Einführung des Binnenschiffs-fahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens. Die Artikel 5 und 6 sehen sowohl

eine Änderung der Konkursordnung als auch der diese am 1. Januar 1999 ablösenden Insolvenzordnung vor, weil bis zu diesem Zeitpunkt die Konkursordnung noch fortgilt. Durch die Artikel 5, 7 Nr. 1 und Artikel 11 wird die bislang in der Konkursordnung, im Einführungsgesetz zur Insolvenzordnung und im Handelsgesetzbuch enthaltene Außenverweisung auf die Schiffs-fahrtsrechtliche Verteilungsordnung (bislang Seerechtliche Verteilungsordnung) gleitend ausgestaltet.

Durch Artikel 7 Nr. 2 wird der Artikel 42 des Einführungsgesetzes zur Insolvenzordnung aufgehoben, da die darin angeordnete Änderung des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei mit dessen Aufhebung (vgl. Artikel 13 dieses Entwurfs) obsolet wird.

Zu Artikel 12 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Für Ansprüche auf Ersatz von Kosten wegen der Beseitigung von Wracks und gesunkener Ladung, für die § 4 Abs. 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs persönlich, jedoch mit der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung gehaftet werden soll, bestimmt § 4 Abs. 1 Satz 2 BinSchG in der Fassung des Entwurfs, daß diese auch dann der Haftungsbeschränkung unterworfen werden sollen, wenn sie öffentlich-rechtlicher Natur sind. Um die damit angestrebte Lückenlosigkeit der Haftungsbeschränkung sicherzustellen, bedarf es einer Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes.

Zu Nummer 1 (§ 28 Abs. 3 WaStrG)

Die vorgeschlagene Änderung des § 28 WaStrG trägt dem Umstand Rechnung, daß nach § 4 Abs. 1, 4 BinSchG in der Fassung des Entwurfs ein auf § 28 WaStrG gestützter Anspruch, für den nach geltendem Recht unbeschränkt gehaftet wird, künftig der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung unterliegen soll. Um dies klarzustellen, soll der bisherige Absatz 3 Satz 4 um einen Verweis auf die Vorschriften über die globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffs-fahrt ergänzt und zur Klarstellung als neuer Absatz 4 dem § 28 WaStrG angefügt werden.

Zu Nummer 2 (§ 30 WaStrG)

– Zu Buchstabe a

Für eine beschränkt-dingliche Haftung, wie sie § 30 WaStrG vorsieht, ist, soweit künftig allgemein in der Schiffs-fahrt das System der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung gilt, kein Raum mehr. Es ist deshalb erforderlich, im Hinblick auf die Änderung des Haftungsbeschränkungssystems in der Binnenschiffs-fahrt entsprechend der durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) vorgenommenen Änderung des § 30 WaStrG für Seeforderungen die bisher für andere als Seeforderungen noch bestehende dingliche Haftung für Ansprüche auf Ersatz von Beseitigungskosten in § 30 WaStrG auch insoweit in eine persönliche Verpflichtung mit summenmäßiger Haftungsbegrenzung umzuwandeln, als nach

den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes künftig summenmäßig beschränkt, persönlich gehaftet wird. Angesichts der hierdurch bedingten Erweiterung der Zugriffsmöglichkeit der Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung auf sonstiges Vermögen des Schiffseigners sollen zur Vermeidung von Mißverständnissen in Absatz 3 die Worte „in die Gegenstände“ gestrichen werden. Damit soll klargestellt werden, daß die Zwangsvollstreckung nicht schlechthin auf Vollstreckung in die beseitigten Gegenstände beschränkt ist.

– Zu Buchstabe b

Der beschränkt-dingliche Haftungstatbestand des § 30 Abs. 4 WaStrG, der nach der Begründung zum Zweiten Seerechtsänderungsgesetz (Drucksache 10/3852, S. 40) nur mit Rücksicht auf das in der Binnenschiffahrt bisher noch geltende System der beschränkt-dinglichen Haftung unangetastet geblieben ist, muß angesichts der Einführung einer persönlichen Haftung auch des Schiffseigners geändert werden.

Der vorgeschlagene Satz 1 bestimmt – abweichend von der geltenden in Absatz 4 enthaltenen Regelung –, daß die Kosten der Beseitigung grundsätzlich nicht nur bis zu dem Betrag zu erstatten sind, der aus der Verwertung der Gegenstände zu erwarten ist, sondern die gesamten Kosten der Beseitigung der Gegenstände erfaßt sind. Das Befriedigungsrecht der Verwaltung beschränkt sich allerdings auch künftig nach Absatz 4 auf die beseitigten Gegenstände. Hiervon unberührt bleibt, wie der vorgeschlagene Absatz 4 Satz 2 bestimmt, die Möglichkeit, auch in sonstiges Vermögen des Vollstreckungsschuldners zu vollstrecken, sofern dieser nach Absatz 12 für die Kosten der Beseitigung persönlich haftet. Soweit Absatz 12 zur Anwendung gelangt, sind also die Kosten der Beseitigung nicht notwendigerweise ausschließlich aus den beseitigten Gegenständen zu zahlen.

– Zu Buchstabe c

Die in den Buchstaben aa und bb vorgeschlagene Änderung von § 30 Abs. 12 Satz 1 berücksichtigt, daß künftig nicht nur der Schiffseigentümer im Sinne des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs), also der Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster eines Seeschiffs, sondern auch der Eigner eines Binnenschiffs sowie eine ihm nach § 5 c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG in der Fassung des Entwurfs gleichgestellte Person persönlich für Kosten, die für die Beseitigung von Hindernissen aufgewendet wurden, in Anspruch genommen werden können.

Nach dem durch Buchstabe cc des vorliegenden Entwurfs geänderten § 30 Abs. 12 Satz 3 sollen künftig auch die nach den binnenschiffahrtsrechtlichen Bestimmungen der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung unterliegenden Personen berechtigt sein, ihre Haftung auch für den Anspruch auf Erstattung der Beseitigungskosten nach den §§ 4 bis 51 des Binnenschiffahrtsgesetzes zu beschränken.

Zu Artikel 13 (Aufhebung des Flößereigesetzes)

Das Flößereigesetz, das aus dem Jahre 1895 stammt, soll durch Artikel 13 ersatzlos aufgehoben werden, weil in Deutschland schon seit Jahren keine Flößerei mehr betrieben wird und deshalb ein Bedürfnis für eine Beibehaltung des Gesetzes nicht mehr besteht. Die vorgesehene Aufhebung dient damit der Rechtsbereinigung.

Zu Artikel 14 (Änderung des Gerichtsverfassungsgesetzes)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der in Artikel 13 vorgesehenen ersatzlosen Aufhebung des Flößereigesetzes.

Zu Artikel 15 (Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen)

Die Änderungen in den Nummern 1 und 3 stellen Folgeänderungen zur Aufhebung des Flößereigesetzes dar. Die in der Nummer 2 enthaltene Änderung enthält neben Folgeänderungen zur Aufhebung des Flößereigesetzes ferner eine Streichung, die den sog. Treidelverkehr betrifft, der ebenso wie die Flößerei heute nicht mehr üblich ist. Daher können die Ansprüche wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades sowie die Ansprüche wegen der den Eigentümern der Zugpferde beim Herausziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigung am Grundeigentum aus § 2 Abs. 1 Buchstabe b BinSchVerfG herausgenommen werden.

Zu Artikel 16 (Änderung des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit)

Artikel 16 enthält neben einer Folgeänderung zur Aufhebung des Flößereigesetzes die Ersetzung der Bezeichnung „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt“ durch die durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 21. April 1986 (BGBl. I S. 551) eingeführte Kurzbezeichnung „Binnenschiffahrtsgesetz“.

Zu den Artikeln 17 bis 19

Es handelt sich um Folgeänderungen zu der in Artikel 13 vorgesehenen Aufhebung des Flößereigesetzes.

Zu Artikel 20 (Neufassung der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung)

Da die in Artikel 2 enthaltenen Änderungen der Seerechtlichen Verteilungsordnung Gegenstand eines Artikelgesetzes sind und die (künftige) Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung somit nicht im neuen Gesamtwortlaut verkündet wird, erscheint es zweckmäßig, das Bundesministerium der Justiz zur Neubekanntmachung des Wortlauts zu ermächtigen.

Zu Artikel 21 (Inkrafttreten)

Artikel 21 enthält die erforderliche Inkrafttretensvorschrift. Entsprechend der Vorgabe des Einigungsvertrages (Anlage I Kapitel III Sachgebiet D Abschnitt III Nr. 4) wird damit das Inkrafttreten der neuen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt nicht von dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt abhängig gemacht. Im Hinblick darauf, daß das geltende Recht dringend reformbedürftig ist, ist es geboten, die neuen Vorschriften so schnell wie möglich in Kraft zu setzen.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 5 Nr. 5, § 5d Abs. 1a – neu – BinSchG)

Artikel 1 Nr. 1 ist wie folgt zu ändern:

a) § 5 Nr. 5 ist zu streichen.

b) In § 5d ist nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

„(1a) Soweit es sich um Ansprüche gegen den Eigner des Schiffes, das gefährliche Güter im Sinne der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (Anlage 1 zur Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21. Dezember 1994, BGBl. 1994 II S. 3830, 3831) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung befördert hat, wegen durch diese Güter verursachte Schäden Dritter handelt, erhöhen sich die in den §§ 5e bis 5j bezeichneten Haftungshöchstbeträge auf den doppelten Betrag.“

Begründung

Die bisher in § 5 Nr. 5 BinSchG-E vorgesehene unbeschränkte Haftung beim Transport gefährlicher Güter ist nach Angaben der Versicherungswirtschaft in Deutschland nicht, jedenfalls nicht zu darstellbaren Konditionen versicherbar. Insbesondere aus diesem

Grunde ist es notwendig, auch für den Transport gefährlicher Güter eine Haftungsbeschränkung einzuführen. Wegen des beim Transport gefährlicher Güter vorhandenen, im Vergleich zu normalen Gütern erhöhten Gefahrenpotentials sollen die Haftungshöchstbeträge jedoch doppelt so hoch sein wie die Haftungshöchstbeträge beim Transport anderer Güter.

Diese Regelung stellt zum einen sicher, daß im Schadensfall der Betroffene mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vollständig entschädigt wird. Darüber hinaus wird durch diese Regelung auch der Gleichklang mit den Haftungsregelungen anderer wichtiger Binnenschiffahrtsnationen erreicht. So haben z.B. die Niederlande für den Transport gefährlicher Güter ebenfalls die normalen Haftungshöchstbeträge verdoppelt.

Eine unbeschränkte Haftung hingegen widerspricht dem Sinn und Zweck des internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung und würde zu einem exorbitanten Anstieg der Versicherungsprämien für deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen führen. Damit würde ein weiterer Wettbewerbsnachteil der deutschen gegenüber der niederländischen Binnenschiffahrt geschaffen. Darüber hinaus stünde zu befürchten, daß Gefahrguttransporte von der umweltfreundlichen Binnenschiffahrt auf andere Verkehrsträger, wie z.B. den Lkw, verlagert würden.

Das widerspricht dem vom Bund und den Ländern formulierten verkehrspolitischen Grundsatz der angestrebten Verlagerung insbesondere von Gefahrgütern von der Straße auf den sicheren Verkehrsweg Wasserstraße.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Änderung hätte zur Folge, daß bei einem Gefahrgutunfall, der sowohl Personen- als auch Sachschäden zur Folge hätte, der haftpflichtige Eigentümer eines Schiffes mit einer Größe von 1 500 Tonnen Tragfähigkeit und 735 Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen für die Gesamtheit aller aus dem Gefahrgutunfall herrührenden Ansprüche wegen Personenschäden mit maximal 1 629 000 Sonderziehungsrechten, dies sind umgerechnet (bei einem Stand des Sonderziehungsrechts von etwa 2,40 DM) etwa 3 009 600 DM, und für die Gesamtheit aller aus dem Gefahrgutunfall herrührenden Sachschäden mit der Hälfte des genannten Betrages, also etwa 1 504 800 DM haften würde. Bedenkt man, daß im Straßen- und Schienenverkehr eine vergleichbare Haftungsbeschränkung überhaupt nicht bekannt ist und Halter und Fahrer gefahrguttransportierender Straßenfahrzeuge in der Regel über einen Versicherungsschutz bis zur Höhe von 100 Mio. DM verfügen, erscheint eine Haftungsbeschränkung für Gefahrgutansprüche auf die vom Bundesrat vorgeschlagenen Summen nicht vertretbar. Sie würde auch vor dem Hintergrund des Beschlusses des Bundesrates vom 26. März 1993, wonach die Bundesregierung aufgefordert wird, die „Haftung und Entschädigung bei Öltankern und anderen Schiffen zum Transport wassergefährdender Ladung in Richtung auf einen vollständigen Ersatz aller durch Unfälle entstandenen Schäden“ fortzuentwickeln (vgl. BR-Drucksache 75/93 [Beschluß]), kaum verständlich sein.

Die Einführung eines Haftungshöchstbetrags für Gefahrgutansprüche erscheint im übrigen aus Sicht der Bundesregierung nicht sachgerecht, solange nicht zugleich die Anspruchsgrundlagen verschärft werden, etwa – wie in den Niederlanden – eine Gefährdungshaftung für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden begründet wird.

Aus Sicht der Bundesregierung ist auch nicht zu befürchten, daß die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Regelung, wie der Bundesrat annimmt, zu einem exorbitanten, wirtschaftlich unzumutbaren Anstieg der Versicherungsprämien führen wird. Zum einen gilt die Binnenschifffahrt zu Recht als äußerst sicherer Verkehrsträger für Gefahrguttransporte, so daß mit häufigen Schadensfällen auch in Zukunft nicht zu rechnen ist, was u. a. für die Risikoabschätzung der Versicherer im Rahmen der Prämienkalkulation von Belang ist. Zu berücksichtigen ist aber auch, daß schon heute eine unbeschränkte Haftung für Schäden nach dem Wasserhaushaltsgesetz besteht und sich das Binnenschiffahrtsgewerbe hierauf in Eigenverantwortung eingestellt hat. Im übrigen läßt die von der geplanten Regelung über Gefahrguttransporte ausgehende Präventivwirkung erwarten, daß – noch mehr als bisher – im Bereich der Gefahrgutbeförderung die äußerste Sorgfalt beachtet wird und damit mögliche Schadensfälle einschließlich hoher Kostenbelastungen vermieden werden.

Auch ein Wettbewerbsnachteil der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber ausländischen Mitbewerbern läßt sich aus der vorgeschlagenen Regelung nicht herleiten. Denn bei einem Gefahrgutunfall in Deutschland bestimmt sich die Frage, ob ein Anspruch einer Haftungsbeschränkung unterliegt, nicht nach der Nationalität des Schuldners, sondern nach dem Recht des Schadensortes.

Schließlich ist auch nicht zu befürchten, daß bei Ausschluß der globalen Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Gefahrgutunfällen künftig Gefahrguttransporte von der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Denn die Verkehrsträger Straße und Schiene kennen das System einer globalen Haftungsbeschränkung überhaupt nicht. Die Schifffahrt genießt insoweit ein Privileg.