

Beschlußempfehlung und Bericht

des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung **– Drucksache 13/8220 –**

Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung **– Drucksache 13/8446 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

A. Problem

Zu a)

Das Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) ist bislang noch nicht ratifiziert worden.

Zu b)

Die Umsetzung des Übereinkommens soll zum Anlaß genommen werden, das im deutschen Binnenschifffahrtsrecht derzeit noch geltende System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners durch das System der persönlichen, jedoch summenmäßig beschränkten Haftung zu ersetzen und damit dem internationalen Einheitsrecht anzupassen. Darüber hinaus soll das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 aufgehoben werden.

B. Lösung

Zu a)

Dem Übereinkommen wird zugestimmt.

Zu b)

Die Vorschriften des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) werden in das Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet. Das auf dem bisherigen System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners aufbauende Recht wird an das neu eingeführte Summenhaftungssystem angepaßt. Auch Ansprüche wegen Schäden, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstanden sind, sollen abweichend vom Regierungsentwurf vorerst nicht von der Haftungsbeschränkung ausgenommen werden. In die derzeit noch unter der Bezeichnung „Seerechtliche Verteilungsordnung“ geführte Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung werden Vorschriften über das neue binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren aufgenommen.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf – Drucksache 13/8220 – unverändert anzunehmen,
- b) den Gesetzentwurf – Drucksache 13/8446 – in der aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 17. Juni 1998

Der Rechtsausschuß

Horst Eylmann
Vorsitzender

Dr. Wolfgang Götzer
Berichterstatter

Dr. Eckhart Pick
Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung
in der Binnenschifffahrt
– Drucksache 13/8446 –
mit den Beschlüssen des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes 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, 4 a 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;

Beschlüsse des 6. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes 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, 4 a und 5 werden durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 4

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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, festgefahrenen 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;*

§ 5

Der Haftungsbeschränkung nach § 4 unterliegen nicht

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. unverändert
5. entfällt

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

6. Ansprüche auf Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

5. unverändert

§ 5a

§ 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.

unverändert

§ 5b

§ 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.

unverändert

(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

§ 5c

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

unverändert

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 Schiffs 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 eine 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.

Entwurf

§ 5 d

(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 Schiffsverkehrsrechtlichen 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 Schiffsverkehrsrechtlichen Verteilungsordnung entsprechend anzuwenden; § 305 a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

§ 5 e

(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 anzu-

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 5 d

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

(2) unverändert

(3) unverändert

§ 5 e

(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 der §§ 5 h und 5 k handelt, wie folgt berechnet:

1. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

(2) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

setzende 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.

(3) unverändert

(4) unverändert

§ 5f

(1) Der Haftungshöchstbetrag, auf den die Haftung für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden beschränkt werden kann, beträgt, **sofern es sich nicht um Ansprüche im Sinne des § 5h handelt**, die Hälfte der nach § 5e maßgebenden Haftungshöchstbeträge.

(2) unverändert

§ 5g

unverändert

§ 5h

(1) Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Dritten entstandener Schäden durch gefährliche, auf dem Schiff des Schuldners beförderte Güter gilt,

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

wenn die Ansprüche nicht solche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz sind, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag. Der Haftungshöchstbetrag steht ausschließlich zur Befriedigung der in Satz 1 genannten Ansprüche zur Verfügung. Gefährliche Güter im Sinne von Satz 1 sind die 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.

(2) Der nach Absatz 1 maßgebliche Haftungshöchstbetrag beträgt

1. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden das Dreifache der nach § 5 e maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten;
2. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden das Dreifache der nach § 5 f maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 5 Millionen Rechnungseinheiten.

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

(4) Reicht der nach Absatz 2 Nr. 1 maßgebende Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, so steht der nach Absatz 2 Nr. 2 errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Absatz 2 Nr. 1 zur Verfügung. Die Restansprüche wegen Personenschäden haben hierbei den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden; Absatz 3 ist insoweit nicht anzuwenden.

§ 5 h

Abweichend von den §§ 5 e und 5 f Abs. 1 kann ein Berger oder Retter im Sinne von § 5 c 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 Rechnungseinheiten beschränken. § 5 f Abs. 2 und § 5 g gelten entsprechend.

§ 5 i

Abweichend von den §§ 5 e, 5 f Abs. 1 und § 5 h kann ein Berger oder Retter im Sinne von § 5 c 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 Rechnungseinheiten beschränken. § 5 f Abs. 2 und § 5 g gelten entsprechend.

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 5 i

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

§ 5 j

(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 § 5 c Abs. 1 Nr. 2 oder einen an Bord tätigen Lotsen 720 000 Rechnungseinheiten.

§ 5 k

Die in diesem Abschnitt genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die nach den §§ 5 e bis 5 j 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 § 5 d 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.

§ 5 j

unverändert

§ 5 k

unverändert

§ 5 l

Die in diesem Abschnitt genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die nach den §§ 5 e bis 5 k 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 § 5 d 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.

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 5 l

Die §§ 4 bis 5 k 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 Binnenschiffahrt – 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 Binnenschiffahrt – CLNI (BGBl. 19.. II S. ...) unterliegenden Gewässer eingetreten, so bestimmt sich jedoch abweichend von § 5 j 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 „Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen“ durch das Wort „Binnenschiffahrtssachen“ 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 5 l 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;

§ 5 m

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

1. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

Ist das Ereignis auf einem ausländischen, dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt – CLNI (BGBl. 19.. II S. ...) unterliegenden Gewässer eingetreten, so bestimmt sich jedoch abweichend von § 5 k 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. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

5. unverändert

6. § 77 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 5 m geltend zu machen, bleibt unberührt.“

7. unverändert

8. unverändert

9. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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:

10. unverändert

11. unverändert

12. unverändert

13. unverändert

14. unverändert

15. unverändert

16. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

„§ 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. 17. unverändert
18. § 115 wird wie folgt gefaßt: 18. unverändert

„§ 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. 19. unverändert
20. In § 131 Abs. 3 wird die Angabe „§§ 92 bis 92f“ durch die Angabe „§§ 4 bis 5 l, 92 bis 92f“ ersetzt. 20. In § 131 Abs. 3 wird die Angabe „§§ 92 bis 92f“ durch die Angabe „§§ 4 bis 5 m, 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

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. unverändert
2. unverändert
3. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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 Schiffsverkehrsrechtlichen 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

Binnenschiffsverkehrsrechtliches Verteilungsverfahren

§ 34

Einleitung des Verteilungsverfahrens.
Anwendbare Vorschriften

(1) Zur Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des § 5 d Abs. 2 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes kann ein Binnenschiffsverkehrsrechtliches 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 Vor-

4. unverändert

5. unverändert

6. unverändert

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

„Zweiter Teil

Binnenschiffsverkehrsrechtliches Verteilungsverfahren

§ 34

unverändert

Entwurf

schriften 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 5 l 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.

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 35

Antragsberechtigung

Die Eröffnung eines Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens können beantragen:

1. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

sofern diese Personen ihre Haftung für die aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche nach den §§ 4 bis 5 m 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, **soweit diese nicht zur Anspruchsklasse D zählen,**
2. Anspruchsklasse B: Ansprüche wegen Tötung oder Verletzung von Reisenden im Sinne von § 5 k des Binnenschiffahrtsgesetzes,
3. Anspruchsklasse C: Ansprüche aus Wrackbeseitigung nach § 4 Abs. 1, 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes,
4. **Anspruchsklasse D: Ansprüche wegen Gefahrgutschäden nach § 5 h Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes.**

Entwurf

(2) Auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchs-klasse 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 Anspruchs-klasse 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 Anspruchs-klasse 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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

(2) Auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchs-klasse A **und der Anspruchs-klasse D** ist § 1 Abs. 5 mit folgenden Abweichungen anzuwenden:

1. In allen Fällen muß die Summe der Ansprüche wegen Sachschäden, **wenn es sich um Ansprüche der Anspruchs-klasse A handelt**, den in § 5 f des Binnenschiffahrtsgesetzes **oder, wenn es sich um Ansprüche der Anspruchs-klasse D handelt, den in § 5 h Abs. 2 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes** bestimmten Haftungshöchstbetrag voraussichtlich übersteigen.
2. Im Falle des § 1 Abs. 5 Nr. 1 darf, **wenn** Ansprüche wegen Personenschäden geltend gemacht werden können, die Summe **dieser** Ansprüche, **wenn es sich um solche der Anspruchs-klasse A handelt**, den in § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes **oder, wenn es sich um solche der Anspruchs-klasse D handelt, den in § 5 h Abs. 2 Nr. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes** bestimmten Haftungshöchstbetrag voraussichtlich nicht übersteigen.

(3) unverändert

§ 37

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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;

§ 38

Antrag

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

1. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

5. unverändert

Entwurf

6. im Falle der Geltendmachung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche der Anspruchs-klasse 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 Anspruchs-klasse 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 Anspruchs-klasse 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;

Beschlüsse des 6. Ausschusses

6. im Falle der Geltendmachung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche der Anspruchs-klasse A, C oder D 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. unverändert

8. unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

§ 39

unverändert

§ 40

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

3. Angaben über den Namen und Registerort oder, wenn das Binnenschiff nicht in einem Schiffsregister eingetragen ist, über den Heimatort 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 5 l 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.

§ 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 5 m des Binnenschiffahrtsgesetzes unterliegen, und
2. unverändert

§ 42

unverändert

§ 43

Eintrag von angemeldeten Ansprüchen

Der Urkundsbeamte der Geschäftsstelle trägt angemeldete Ansprüche wegen Personenschäden und Ansprüche wegen Sachschäden entsprechend § 13 Abs. 3 getrennt ein, wenn das Verteilungsverfahren im Rahmen der Anspruchsklasse A oder D für beide Arten von Ansprüchen eröffnet worden ist.

§ 44

Erweiterung des Verfahrens auf Ansprüche wegen Personenschäden

§ 16 Abs. 1 Satz 1 ist auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A **oder der Anspruchsklasse D** 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 **folgender Betrag** tritt:

1. wenn es sich um Ansprüche der Anspruchsklasse A handelt, der in § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes **bestimmte** Haftungshöchstbetrag,
2. wenn es sich um Ansprüche der Anspruchsklasse D handelt, der in § 5 h Abs. 2 Nr. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes **bestimmte** Haftungshöchstbetrag.

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 44

Verteilung

(1) In einem Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchs-klasse 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 Teilsommen zu bilden, so bestimmt sich die Höhe der ersten Teilsomme nach § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes und die zweite Teilsomme nach § 5 f des Binnenschiffahrtsgesetzes. Wird die Verteilung aus diesen Teilsommen vorgenommen, so werden Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Personenschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsomme und Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Sachschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsomme berichtet.*

§ 45

Feststellung der Ansprüche

Die Eintragung festgestellter Ansprüche nach § 19 Abs. 2 gilt, wenn das Verfahren für Ansprüche der Anspruchs-klasse A oder der Anspruchs-klasse D eröffnet worden ist, auch hinsichtlich ihrer Zugehörigkeit zu den Ansprüchen wegen Personenschäden oder zu den Ansprüchen wegen Sachschäden sowie hinsichtlich des Rechts ihrer Gläubiger auf Teilnahme an dem Verfahren wie ein rechtskräftiges Urteil gegen alle Gläubiger und Schuldner von Ansprüchen, die an dem Verfahren teilnehmen, sowie gegen den Sachverwalter.

§ 46

Verteilung

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

(2) **Hat ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchs-klasse A oder D Wirkung sowohl für Ansprüche wegen Personenschäden als auch für Ansprüche wegen Sachschäden, so sind gemäß § 23 Abs. 3 aus der Haftungssumme zum Zwecke der Verteilung zwei Teilsommen zu bilden. Die Höhe der Teilsommen berechnet sich abweichend von § 23 Abs. 3 Satz 2 wie folgt:**

- 1. Handelt es sich um Ansprüche der Anspruchs-klasse A, so bestimmt sich die Höhe der ersten Teilsomme nach § 5 e des Binnenschiffahrtsgesetzes und die Höhe der zweiten Teilsomme nach § 5 f des Binnenschiffahrtsgesetzes.**
- 2. Handelt es sich um Ansprüche der Anspruchs-klasse D, so bestimmt sich die Höhe der ersten Teilsomme nach § 5 h Abs. 2 Nr. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes und die Höhe der zweiten Teilsomme nach § 5 h Abs. 2 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes.**

Wird die Verteilung aus diesen Teilsommen vorgenommen, so werden Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Personenschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsomme und Kosten, die aus einem Rechtsstreit über Ansprüche wegen Sachschäden entstanden sind, aus der für diese Ansprüche bestimmten Teilsomme berichtet.

§ 47

Verzeichnis der Ansprüche

Das vom Urkundsbeamten vor der Vornahme einer Verteilung nach § 26 Abs. 2 vorzulegende Verzeichnis ist sowohl bei Ansprüchen der

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 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 § 5e 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

§ 48

Nachträgliche Erweiterung des Verfahrens
bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A **oder D**

Auf ein Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren für Ansprüche der Anspruchsklasse A **und D** 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 **folgender Betrag** tritt:

1. **wenn es sich um Ansprüche der Anspruchsklasse A handelt**, der in § 5e des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmte Haftungshöchstbetrag,
2. **wenn es sich um Ansprüche der Anspruchsklasse D handelt**, der in § 5h Abs. 2 Nr. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmte Haftungshöchstbetrag.

Antragsberechtigt im Sinne des § 30 ist jedoch nur der Schuldner, der demselben Personenkreis im Sinne des § 35 Satz 1 angehört.

§ 49

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 § 46 Abs. 2 gebildet werden.“

8. unverändert
9. Der bisherige § 34 wird § 50.
10. Der bisherige § 35 wird § 51.
11. Nach dem bisherigen § 35 wird folgender § 52 eingefügt:

„§ 52

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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.

12. unverändert

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 5 l 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,

Artikel 3

Änderung der Zivilprozeßordnung

Die Zivilprozeßordnung in 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) unverändert
- 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 5 m 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 k des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen.“

- c) unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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 5 l 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

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 5 m 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. unverändert

2. Ist nach Artikel 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) von dem Schuldner oder für ihn ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden, so sind, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, die Vorschriften des § 50 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 50 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

Entwurf

den Fonds geltend gemacht hat, § 49 der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 49 Abs. 3 der Schiffsrechtsrechtlichen 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 „Schiffsrechtsrechtlichen“ ersetzt.
2. In der Überschrift zum Zweiten Abschnitt wird das Wort „seerechtlichen“ durch das Wort „schiffsrechtsrechtlichen“ ersetzt.
3. § 19b Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Schiffsrechtsrechtliches Verteilungsverfahren“.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Wort „Seerechtlichen“ wird jeweils durch das Wort „Schiffsrechtsrechtlichen“ 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

Beschlüsse des 6. Ausschusses

den Fonds geltend gemacht hat, § 52 der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Hat der Gläubiger den Anspruch nicht gegen den Fonds geltend gemacht oder sind die Voraussetzungen des § 52 Abs. 3 der Schiffsrechtsrechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 5m 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) unverändert

Artikel 4

Änderung des Rechtspflegergesetzes

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

1. unverändert
2. unverändert
3. § 19b Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) unverändert
 - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) unverändert
 - bb) In Nummer 3 wird nach der Angabe „30“ die Angabe „und 44“ eingefügt.

Artikel 5

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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.

Artikel 6

unverändert

Artikel 7

unverändert

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. unverändert

2. unverändert

3. unverändert

4. unverändert

5. **Die Anlage 1 (Kostenverzeichnis) wird wie folgt geändert:**

- a) unverändert

Entwurf**Beschlüsse des 6. Ausschusses**

- b) In Nummer 4305 werden die Worte „der Seerechtlichen Verteilungsordnung“ durch die Angabe „SVertO“ ersetzt.

- b) unverändert

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 „schifffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
2. § 81a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird das Wort „Seerechtliches“ durch das Wort „Schifffahrtsrechtliches“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 wird jeweils das Wort „Seerechtlichen“ durch das Wort „Schifffahrtsrechtlichen“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 Nr. 2 wird nach der Angabe „§ 8 Abs. 5“ die Angabe „und § 41“ eingefügt.

Artikel 9

unverändert

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 „Schifffahrtsrechtlichen“ ersetzt.

Artikel 10

unverändert

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 „Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung“ ersetzt.

Artikel 11

unverändert

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.

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) unverändert

Entwurf

- 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.

Beschlüsse des 6. Ausschusses

- b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Die Vorschriften der §§ 486 bis 487e des Handelsgesetzbuchs sowie der §§ 4 bis 5 m des Binnenschiffahrtsgesetzes bleiben unberührt.“

2. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) unverändert

- b) unverändert

- c) Absatz 12 wird wie folgt geändert:

- aa) unverändert

- bb) unverändert

- cc) Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Die Vorschriften der §§ 486 bis 487 e des Handelsgesetzbuchs sowie der §§ 4 bis 5 m des Binnenschiffahrtsgesetzes bleiben unberührt.“

Artikel 13

unverändert

Artikel 14

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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 15

unverändert

Artikel 16

unverändert

Artikel 17

unverändert

Artikel 18

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

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 19

unverändert

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 20

unverändert

Artikel 21**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Artikel 21

unverändert

Bericht der Abgeordneten Dr. Wolfgang Götzer und Dr. Eckhart Pick

I. Zum Beratungsverfahren

Der Deutsche Bundestag hat die Gesetzentwürfe – Drucksachen 13/8220 und 13/8446 – in seiner 194. Sitzung vom 1. Oktober 1997 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Rechtsausschuß sowie zur Mitberatung an den Sportausschuß, den Ausschuß für Verkehr und den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen.

Der **Sportausschuß** hat die Vorlagen in seiner 45. Sitzung vom 14. Januar 1998 beraten und einstimmig mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Abwesenheit der Vertreter der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS beschlossen, unter der Voraussetzung, daß keine Ungleichbehandlung zwischen gewerblicher und Sportschifffahrt erfolge, das heißt der Status quo erhalten bleibe bzw. keine Schlechterstellung erfolge, die Annahme der Vorlagen zu empfehlen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat die Vorlagen in seiner 74. Sitzung vom 17. Juni 1998 beraten. Er empfiehlt einstimmig, Artikel 1 § 5 h Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 13/8446 in der Fassung der Formulierungshilfe des Bundesministeriums der Justiz wie folgt zu fassen:

„2. für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Sachschäden das Dreifache der nach § 5 f maßgebenden Haftungshöchstbeträge, mindestens jedoch 2,5 Mio. Rechnungseinheiten.“

Im übrigen empfiehlt er einstimmig, den Gesetzentwurf auf Drucksache 13/8446 insgesamt in der geänderten Fassung anzunehmen.

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt weiterhin einstimmig, die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 13/8220 vorzuschlagen.

Der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat in seiner 70. Sitzung am 4. März 1998 die Vorlagen beraten und empfiehlt einstimmig bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Abwesenheit der Gruppe der PDS, die Gesetzentwürfe anzunehmen.

Der **Rechtsausschuß** hat die Vorlagen auf den Drucksache 13/8446 und 13/8220 in seiner 110. Sitzung vom 11. Februar 1998 und in seiner 124. Sitzung vom 17. Juni 1998 beraten.

In seiner 110. Sitzung vom 11. Februar 1998 hat er einstimmig die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 13/8220 empfohlen.

In seiner 124. Sitzung stimmte der Rechtsausschuß sowohl den einzelnen Artikeln als auch dem Gesetzentwurf insgesamt mit den vom Ausschuß beschlossenen Änderungen einstimmig zu. Die Zustimmung

zu Artikel 1 des Gesetzentwurfs und zu dem Gesetz insgesamt erfolgte bei Enthaltung seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Der Rechtsausschuß hat die beiden Gesetzentwürfe einmütig begrüßt. Dem Votum des Sportausschusses, auch der Sportschifffahrt die Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung nach §§ 4 ff. Binnenschiffahrtsgesetz zu eröffnen, ist der Ausschuß nicht gefolgt. Er ist der Ansicht, daß die Haftungshöchstbeträge vor allem wegen der grundsätzlichen Anknüpfung an die Größe des Schiffes nicht auf die vergleichsweise sehr kleinen Sportboote übertragbar seien.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnte die Haftungsbeschränkung für Gefahrguttransporte ab, die der Rechtsausschuß zusätzlich in den Gesetzentwurf aufgenommen hat. Das hohe Schadensrisiko lasse die Beschränkung nicht angemessen erscheinen.

Die Ausschußmehrheit hielt dagegen eine sofortige unbegrenzte Haftung für die Binnenschifffahrt, die durch die derzeitige Regelung stark begünstigt werde, nicht für zumutbar. Sie verwies zudem auf die unbeschränkte Haftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz für Gewässerschäden.

Die vom Ausschuß für Verkehr empfohlene weitergehende Beschränkung der Haftung für Sachschäden bei Gefahrguttransporten lehnte der Rechtsausschuß hingegen als zu weitgehend ab.

II. Zum Inhalt der Beschlußempfehlung

1. Allgemeines

Mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 13/8220 wird dem Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt zugestimmt. Es baut auf dem Prinzip der summenmäßig beschränkten, persönlichen Haftung des Schiffseigentümers sowie des Bergers und Retters auf. Diese Personen haben die Möglichkeit, für Ansprüche, die aus der Verwendung des Schiffes entstehen, ihre grundsätzlich unbeschränkte Haftung auf bestimmte Höchstsummen zu beschränken. Die Haftungsbeschränkung kann einredeweise geltend gemacht werden oder erfolgt durch Errichtung eines Haftungsfonds, aus dem alle Gläubigerforderungen zu befriedigen sind.

Die Vorlage auf Drucksache 13/8446 dient der Einarbeitung der Vorschriften des Straßburger Übereinkommens in das deutsche Recht. Zugleich wird dadurch das bisherige System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners durch eine persönliche aber summenmäßig beschränkte Haftung ersetzt und damit dem internationalen Einheitsrecht angepaßt. Auch Ansprüche wegen Schäden, die durch die

Beförderung gefährlicher Güter entstanden sind, sollen abweichend vom Regierungsentwurf vorerst nicht von der Haftungsbeschränkung ausgenommen werden. In die derzeit noch unter der Bezeichnung „Seerechtliche Verteilungsverordnung“ geführte Schiffsverkehrsrechtliche Verteilungsordnung werden Vorschriften über das neue binnenschiffsverkehrsrechtliche Verteilungsverfahren aufgenommen. Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 wird aufgehoben.

2. Zu den einzelnen Vorschriften

Zur Begründung der einzelnen Vorschriften wird zunächst auf die Einzelbegründungen zu den ursprünglichen Fassungen der Gesetzentwürfe auf den Drucksachen 13/8220 und 13/8446 verwiesen. Darüber hinaus werden im folgenden insbesondere die vom Rechtsausschuß empfohlenen Änderungen erläutert.

Zu Artikel 1 (Änderung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes – BinSchG)

Zu Nummer 1 (§§ 4 bis 51)

Zu § 4

Die Regelung über den Ausschluß der Haftungsbeschränkung bei Einsatz eines zu Sport- oder Erholungszwecken verwendeten Fahrzeuges bleibt unverändert. Dies entspricht der geltenden Rechtslage. Denn der selbstfahrende Eigner eines Sportschiffes kann selbst bei nautischem Verschulden seine Haftung gegenwärtig nicht auf Schiff und Fracht beschränken. Da ein Sportverein, der seine Sportboote seinen Mitgliedern zur Nutzung zur Verfügung stellt, für seine Mitglieder weder nach § 3 BinSchG noch nach allgemeinem Zivilrecht haftet und deshalb durch die Neuregelung des Rechts der Haftungsbeschränkung nicht beeinträchtigt wird, bedarf es auch insoweit keiner Änderung des Regierungsentwurfs.

Zu § 5

Abweichend vom Regierungsentwurf sollen Ansprüche wegen Schäden, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstanden sind, nicht von der Haftungsbeschränkung ausgenommen werden. Für diese Ansprüche sieht daher § 5h BinSchG-Entwurf einen gesonderten Haftungshöchstbetrag vor.

Zu § 5d

Wegen der vorgeschlagenen Einführung eines neuen § 5h muß in Absatz 1 die Verweisung auf „§ 5j“ durch die Verweisung auf „§ 5k“ ersetzt werden.

Zu § 5e

Im Hinblick darauf, daß nach dem neuen § 5h BinSchG-Entwurf für Ansprüche wegen Personenschäden, die durch gefährliche Güter verursacht wurden, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag zur Verfügung gestellt werden soll, wird in Absatz 1 der Klarstellung halber bestimmt, daß dieser Personenschadensersatzansprüche, für die nach § 5h BinSchG-

Entwurf ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, nicht erfaßt.

Zu § 5f

Im Hinblick darauf, daß nach dem neuen § 5h BinSchG-Entwurf für Ansprüche wegen Sachschäden, die durch gefährliche Güter verursacht wurden, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag zur Verfügung gestellt werden soll, wird in Absatz 1 der Klarstellung halber bestimmt, daß dieser Schadenersatzansprüche wegen Sachschäden, für die nach § 5h BinSchG-Entwurf ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, nicht erfaßt.

Zu § 5h

Der vorgeschlagene neue § 5h regelt die Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden. Durch ihn soll vermieden werden, daß die gewerbliche Binnenschifffahrt, die heute nur mit Schiff und Fracht haftet, ohne einen Übergang mit einer äußerst scharfen Haftung konfrontiert wird. Die vorgeschlagene Regelung ist allerdings nur als Zwischenlösung zu verstehen. Sie schließt nicht aus, daß – etwa im Zusammenhang mit einer verkehrsträgerübergreifenden Regelung – die Haftung für Gefahrgutschäden auch im Binnenschifffahrtsbereich verschärft wird.

Nach Absatz 1 ist für Ansprüche wegen durch gefährliche Güter verursachte Schäden Dritter ein gesonderter Haftungshöchstbetrag zur Verfügung zu stellen. Die Definition der Ansprüche entspricht der des § 5 Nr. 5 BinSchG in der Fassung des Regierungsentwurfs. Da nach § 5 Nr. 4 BinSchG-Entwurf Ansprüche nach § 22 Wasserhaushaltsgesetz, wie schon im Regierungsentwurf vorgesehen, nicht der Haftungsbeschränkung unterliegen, wird der Klarstellung halber in Absatz 1 Satz 1 bestimmt, daß diese Ansprüche nicht als Ansprüche wegen Gefahrgutschäden anzusehen sind. Wird also die Beschaffenheit des Wassers durch gefährliche Güter verändert, so bleibt es – entsprechend dem Regierungsentwurf – dabei, daß für derartige Schadenersatzansprüche eine Haftungsbeschränkung nicht möglich ist. § 5h (neu) kommt insoweit nicht zur Anwendung.

Die maßgeblichen Haftungshöchstbeträge belaufen sich nach Absatz 2 grundsätzlich auf das Dreifache der Beträge, die nach den §§ 5e und 5f BinSchG-Entwurf für sonstige Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden vorgesehen sind. Durch die Verdreifachung der Beträge soll dem Umstand Rechnung getragen werden, daß bei Gefahrgutschäden deutlich höhere Schäden entstehen können. Um zu verhindern, daß der bei einem Gefahrgutunfall mit einem kleinen Schiff geschädigte Gläubiger unzureichend Ersatz erlangt, wird jedoch für Personen- und Sachschäden zusätzlich ein Mindestbetrag von jeweils 5 Millionen Sonderziehungsrechten, umgerechnet etwa 12 Mio. DM, vorgesehen. Dieser Betrag entspricht in etwa dem, der heute auf dem deutschen Versicherungsmarkt als Haftpflichtdeckung für Personenschäden und für Sachschäden angeboten wird. Der für Personen- und Sachschäden maßgebliche Haftungshöchstbetrag von insgesamt 10 Millionen

Sonderziehungsrechten entspricht im übrigen dem Betrag, der in Artikel 9 Abs. 1 des im Jahre 1996 verabschiedeten Internationalen Übereinkommens über die Haftung und die Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) als Mindesthaftungsbetrag vorgesehen wird.

Im Hinblick darauf, daß auf Ansprüche wegen Gefahrgutschäden die §§ 5e und 5f BinSchG-Entwurf keine Anwendung finden, sieht Absatz 3 eine eigenständige Regelung für die Behandlung von Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen vor. Die Regelung entspricht § 5f Abs. 2 BinSchG-Entwurf.

Eigenständig geregelt wird auch das Verhältnis der Ansprüche wegen Personenschäden zu Ansprüchen gegen Sachschäden. Die in Absatz 4 vorgeschlagene Regelung entspricht in der Sache § 5g BinSchG-Entwurf.

Zu § 5i

Durch die Verweisung auf den neuen § 5h BinSchG-Entwurf wird klargestellt, daß der darin genannte Haftungshöchstbetrag nicht für Berger oder Retter oder für einen an Bord tätigen Lotsen gilt. Hier bleibt es bei dem Konzept des Regierungsentwurfs, daß für diese Personen ein eigenständiger Haftungshöchstbetrag vorgesehen wird.

Zu § 5l

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des neuen § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu § 5m

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des neuen § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu Nummer 6 (§ 77 Abs. 1 Satz 2)

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu Nummer 20 (§ 131 Abs. 3)

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu Artikel 2 (Änderung der Seerechtlichen Verteilungsordnung – SVertO)

Zu Nummer 7 (Zweiter Teil)

Zu § 35

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu § 36

Im Hinblick darauf, daß für Gefahrgutansprüche im Sinne von § 5h BinSchG-Entwurf ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt und damit auch ein gesondertes Verteilungsverfahren durchzuführen ist, bedarf es der Aufführung einer eigenständigen Anspruchs-klasse in Absatz 1. Da sowohl in der Anspruchs-klasse A als auch in der Anspruchs-klasse D Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden erfaßt sind, wird der Klarstellung halber Absatz 1 Nr. 1 durch den Zusatz, daß Ansprüche der Anspruchs-klasse D nicht – auch – Ansprüche der Anspruchs-klasse A sind, ergänzt.

Absatz 2 wird auch auf Ansprüche der Anspruchs-klasse D erstreckt, da auch diese sowohl Ansprüche wegen Personen- als auch Ansprüche wegen Sachschäden erfaßt. Auch für diese Ansprüche bedarf es daher einer Regelung über das Verhältnis dieser Ansprüche zueinander.

Zu § 38

Da nach dem geänderten § 36 Abs. 1 Nr. 4 SVertO-Entwurf auch Ansprüche der Anspruchs-klasse D geltend gemacht werden können, bedarf es in Absatz 1 Nr. 6 einer entsprechenden Berücksichtigung dieser Anspruchs-klasse.

Zu § 41

Die vorgeschlagene Änderung der Nummer 1 stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5h BinSchG-Entwurf dar.

Zu § 43

Die Einfügung des vorgeschlagenen neuen § 43 ist erforderlich, um klarzustellen, daß die nach § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO-Entwurf anzuwendende Regelung des § 13 Abs. 3 SVertO, wonach Ansprüche wegen Personenschäden und Ansprüche wegen Sachschäden getrennt einzutragen sind, nicht nur auf Ansprüche der Anspruchs-klasse A, sondern auch auf Ansprüche der Anspruchs-klasse D Anwendung findet.

Zu § 44

Die im Regierungsentwurf enthaltene Regelung des § 43 SVertO-Entwurf beruht noch auf dem Konzept, daß Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden nur solche der Anspruchs-klasse A sein können. Angesichts der Einfügung der Anspruchs-klasse D nach § 36 Abs. 1 Nr. 4 SVertO-Entwurf bedarf die nunmehr in § 44 SVertO-Entwurf vorgesehene Regelung einer Änderung. Sie berücksichtigt, daß auch für Ansprüche der Anspruchs-klasse D ein Binnenschiffahrts-rechtliches Verteilungsverfahren nur mit Wirkung für Ansprüche wegen Sachschäden eröffnet werden kann. Auch in diesem Falle muß die Möglichkeit bestehen, das Verfahren auf Ansprüche wegen Personenschäden zu erweitern.

Zu § 45

Der vorgeschlagene neue § 45 SVertO-Entwurf modifiziert § 19 Abs. 2 SVertO, soweit dieser nach § 34

Abs. 2 Satz 1 SVertO-Entwurf auf das Binnenschiff-fahrtsrechtliche Verteilungsverfahren anzuwenden ist. Er berücksichtigt, daß nicht nur bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A, sondern auch bei Ansprüchen der Anspruchsklasse D die Eintragung der festgestellten Ansprüche wie ein rechtskräftiges Urteil hinsichtlich der Zugehörigkeit dieser Ansprüche zu denen wegen Personenschäden und zu denen wegen Sachschäden zählt.

Zu § 46

Durch die vorgeschlagene Änderung der bisher in § 44 SVertO in der Fassung des Regierungsentwurfs enthaltenen Regelung wird dem Umstand Rechnung getragen, daß nach § 36 Abs. 1 Nr. 4 SVertO-Entwurf auch Ansprüche der Anspruchsklasse D geltend gemacht werden können. Im Interesse besserer Lesbarkeit wird aus diesem Grunde Absatz 2 neu gefaßt.

Zu § 47

Durch die Einfügung eines neuen § 47 SVertO-Entwurf soll dem Umstand Rechnung getragen werden, daß die nach § 34 Abs. 2 Satz 1 SVertO-Entwurf auch auf das Binnenschiffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren anzuwendende Regelung des § 26 Abs. 2 SVertO nur Ansprüche der Anspruchsklasse A, nicht aber Ansprüche der Anspruchsklasse D berücksichtigt. Da die in § 26 Abs. 2 SVertO enthaltene Regelung auch für Ansprüche der Anspruchsklasse D gelten muß, wird in § 47 SVertO der § 26 Abs. 2 SVertO für die Zwecke des Binnenschiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens modifiziert.

Zu § 48

Die vorgeschlagene Änderung hat zum Ziel sicherzustellen, daß eine nachträgliche Erweiterung des Verfahrens nicht nur bei Ansprüchen der Anspruchsklasse A, sondern auch bei Ansprüchen der Anspruchsklasse D möglich ist. Denn in beiden Fällen können Ansprüche sowohl wegen Personenschäden als auch wegen Sachschäden geltend gemacht werden.

Zu § 49

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Neunummerierung des bisherigen § 44 SVertO-Entwurf dar.

Zu den Nummern 9 bis 11 (§§ 50 bis 52)

Die vorgeschlagenen Änderungen stellen eine notwendige Folgeänderung zur Neunummerierung der Vorschriften des Zweiten Teils der im Entwurf vorliegenden Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung dar.

Zu Artikel 3 (Änderung der Zivilprozeßordnung)

Zu Nummer 1 (§ 305 a)

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5 h BinSchG-Entwurf und Neunummerierung der §§ 5 i bis 5 l BinSchG-Entwurf dar.

Zu Nummer 2 (§ 786 a)

Die vorgeschlagenen Änderungen stellen eine notwendige Folgeänderung zur Einfügung des § 5 h BinSchG-Entwurf und Neunummerierung der §§ 5 i bis 5 l BinSchG-Entwurf und zur Neunummerierung der Vorschriften des Dritten Teils der im Entwurf vorliegenden Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung dar.

Zu Artikel 4 (Änderung des Rechtspflegergesetzes)

Zu Nummer 3 (§ 19 b Abs. 1)

Die vorgeschlagene Änderung stellt eine notwendige Folgeänderung zur Neunummerierung des bisherigen § 43 SVertO-Entwurf dar.

Zu Artikel 8 (Änderung des Gerichtskostengesetzes)

Zu Nummer 5 (Anlage 1 [Kostenverzeichnis])

Die Einfügung des ersten Satzteils dient der Behebung eines Redaktionsversehens.

Zu Artikel 12 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Die vorgeschlagenen Änderungen stellen eine notwendige Folgeänderung zu der Neunummerierung der §§ 5 i bis 5 l BinSchG-Entwurf dar.

Bonn, den 17. Juni 1998

Dr. Wolfgang Götzer

Berichterstatter

Dr. Eckhart Pick

Berichterstatter

