

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen

A. Zielsetzung

Die im Handelsgesetzbuch verankerten seehandelsrechtlichen Vorschriften sollen bei Inkrafttreten des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen an die Bestimmungen dieses Protokolls angepasst werden.

B. Lösung

Die für kleine Schiffe im Sinne des § 487a HGB und für Lotsen nach § 487c HGB geltenden Haftungshöchstbeträge werden in Anpassung an das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen angehoben.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Für den Bund, die Länder und die Gemeinden führt das geplante Gesetz zu keinen Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand.

2. Vollzugaufwand

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten eines Vollzugaufwandes belastet.

E. Sonstige Kosten

Für die Schiffseigentümer, die ihnen nach dem Protokoll von 1996 gleichgestellten Personen sowie für Lotsen können zusätzliche Kosten aufgrund der Notwendigkeit, eine weitergehende Versicherungsdeckung zu nehmen, entstehen. Zugleich werden jedoch die Geschädigten, etwa die Verletzte, wirtschaftlich entlastet, da die ihnen zur Last fallenden Aufwendungen zur Schadensdeckung, z. B. die Prämien für eine Transportversicherung, entsprechend gemindert werden. Insgesamt gesehen führt die vorgesehene Erhöhung der Haftungshöchstbeträge damit im wesentlichen zu Kostenverlagerungen. Zudem kann sich die Erhöhung der Haftung, da sie zusätzliche Anreize zur Schadensvermeidung schafft, wegen ihrer präventiven Wirkung kostendämpfend auswirken.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
0 22 (131) – 430 00 – Üb 107/00

Berlin, den 14. Februar 2000

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung
des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für See-
forderungen

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 747. Sitzung am 4. Februar 2000 gemäß Artikel 76 Abs. 2
des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu er-
heben.

Gerhard Schröder

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

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

1. § 486 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. II S. ...), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden.“

2. In § 487a wird die Zahl „500“ durch die Zahl „2 000“ ersetzt.

3. In § 487c Abs. 1 und 3 Satz 2 wird jeweils die Zahl „1 000“ durch die Zahl „2 000“ ersetzt.

Artikel 2

Dem Artikel 7 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3836) geändert worden ist, wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Haftung für Seeforderungen aus Vorfällen bis zu dem Inkrafttreten des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. II S. ...) oder bis zu dem Inkrafttreten einer späteren Änderung des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland kann nach den bis zu dem Zeitpunkt des jeweiligen Vorfalls geltenden Bestimmungen beschränkt werden.“

Artikel 3

In § 1 Abs. 1 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530) wird die Angabe „(BGBl. 1986 II S. 786; Haftungsbeschränkungsübereinkommen)“ durch die Angabe „(BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. II S. ...)“, in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen)“ ersetzt.

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Der Tag, an dem das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen nach seinem Artikel 11 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung

I. Allgemeines

Die in dem Entwurf vor gesehenen geringfügigen Änderungen des Handelsgesetzbuches, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch und der Schiff ffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung sind durch die Ratifizierung des Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen veranlasst. Wegen der Gründe, die zur Änderung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 Anlass gegeben haben, wird auf die Denkschrift zu dem Protokoll von 1996 verwiesen, die dem gleichzeitig vor gelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Protokoll beigelegt ist.

Für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden können allenfalls insoweit Kosten entstehen, als bei einem durch ein Staatsschiff verursachten Schaden wegen der auch für dieses gemäß Artikel 7 Abs. 1 EGHGB geltenden höheren Haftungshöchstbeträge eine höhere Haftung als bisher entstehen kann. Insgesamt gesehen ist jedoch mit einer deutlichen Entlastung der öffentlichen Haushalte zu rechnen. Denn durch die Anhebung der Haftungshöchstbeträge wird die Durchsetzung von Ersatz- und Rückgriffsansprüchen der öffentlichen Hand in erheblich größerem Umfang möglich sein als bisher.

Für die Schiffseigentümer, die ihnen nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen gleichgestellten Personen und die Lotsen können zusätzliche Kosten entstehen, die im Einzelfall zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen können. Denn die vorgesehene Erhöhung der Haftungsbeträge kann, sofern sich Schadensfälle von größerem Ausmaß ereignen, zu einer Anhebung der von den genannten Personen zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien und damit mittelbar zu einer geringfügigen Erhöhung der Entgelte für den Seetransport führen. Eine solche Verlagerung des Schadensrisikos und der Schadenskosten auf den haftpflichtigen Ursacher des Schadens wird sich aber wegen ihrer präventiven Wirkung insgesamt eher preisdämpfend auswirken. Im übrigen hat die höhere Haftung der oben genannten Personen zugleich eine wirtschaftliche Entlastung des Geschädigten zur Folge, da die ihm zur Last fallenden Aufwendungen zur Schadensdeckung, z. B. die Prämien für eine Transportversicherung, entsprechend gemindert werden. Auswirkungen auf das Preisniveau sind daher nicht zu erwarten.

Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 486 HGB)

In § 486 Abs. 1 HGB wird die Bezugnahme auf das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 durch den Hinweis auf die durch das Protokoll von 1996 geänderte Fassung dieses Übereinkommens ergänzt. Der zusätzliche Hinweis auf die jeweilige für die Bundesrepublik Deutsch-

land geltende Fassung soll vorsorglich klarstellen, dass auch etwaige künftige Änderungen nach Artikel 8 des Protokolls erfasst werden, die durch Rechtsverordnung gemäß Artikel 2 des Vertragsgesetzes in Kraft gesetzt sind.

Das Übereinkommen kann und soll auch in seiner geänderten Fassung weiterhin als „Haftungsbeschränkungsübereinkommen“ bezeichnet werden, denn aufgrund des angestrebten zeitgleichen Inkrafttretens des Protokolls von 1996 und der Kündigung des Übereinkommens von 1976 sind Überschneidungen ausgeschlossen. Die Beibehaltung der Bezeichnung als „Haftungsbeschränkungsübereinkommen“ erübrigt zudem die Änderung aller derjenigen Vorschriften, die auf dieses Übereinkommen verweisen (so beispielsweise § 305a Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1, § 786a Abs. 2 Nr. 2 Satz 1, Abs. 2 ZPO, §§ 486ff. HGB sowie zahlreiche Vorschriften der Schiff ffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung). Eine Überleitungsvorschrift wird in Artikel 7 EGHGB aufgenommen (unter Artikel 2).

Zu Nummer 2 (§ 487a HGB)

Die Änderung der Tonnagezahlen in § 487a ist eine rechtstechnische Reaktion auf die Anhebung des unteren Tonnagesockels von 500 auf 2 000 Tonnen durch Artikel 5 des Protokolls von 1996. Denn mit dieser Anhebung wird der bislang als Maßstab herangezogene Höchstbetrag für ein Schiff von 500 Tonnen dem künftigen Mindesthöchstbetrag für ein Schiff mit 2 000 Tonnen gleichgestellt.

Im Übrigen wird aber an der mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1 120) getroffenen Entscheidung festgehalten, für Schiffe bis zu 250 Tonnen Raumgehalt als Haftungshöchstgrenze für sonstige Ansprüche im Sinne des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens einen Sockel festzusetzen, der der Hälfte des im Übereinkommen festgelegten Sockelbetrages entspricht. Denn andernfalls würde das mit dem Protokoll von 1996 angestrebte Ziel, durch eine überdurchschnittliche Anhebung der Haftungshöchstbeträge insbesondere für kleinere Schiffe sicherzustellen, dass auch die durch diese Schiffe verursachten, zum Teil beträchtlichen Schäden zukünftig regelmäßig aus den Haftungssummen ersetzt werden können, in Frage gestellt.

In der Sache ergibt sich damit eine deutliche Anhebung der für die Schiffe mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen maßgeblichen Haftungshöchstgrenzen, nämlich eine Anhebung von 85 500 Sonderziehungsrechten (umgerechnet etwa 108 714,5 Euro oder 212 627 DM) auf 500 000 Sonderziehungsrechte (umgerechnet etwa 650 985 Euro oder 1 273 216 DM). Dies soll gewährleisten, dass auch die durch kleinere Schiffe verursachten, oft beträchtlichen Schäden in der Regel aus der angehobenen Haftungssumme ersetzt werden können.

Zu Nummer 3 (§ 487c HGB)

Die Änderung der Tonnagezahlen in § 487c HGB ist wie in § 487a HGB eine rechtstechnische Reaktion auf die Anhe-

bung des unteren Tonnagesockels von 500 auf 2 000 Tonnen durch Artikel 5 des Protokolls von 1996. Denn mit dieser Anhebung wird der bislang als Maßstab herangezogene Höchstbetrag für ein Schiff von 1 000 Tonnen dem künftigen Mindesthöchstbetrag für ein Schiff mit 2 000 Tonnen gleichgestellt.

Im Übrigen wird aber an der mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. I S. 1120) getroffenen Entscheidung festgehalten, einem Lotsen zu ermöglichen, seine Haftung auf niedrigere als die in dem Übereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge zu begrenzen und damit sicherzustellen, dass sein Haftungsrisiko nicht seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit übersteigt.

In der Sache er gibt sich damit gleichwohl eine Anhebung der für Lotsen maßgeblichen Haftungshöchstgrenzen. Denn künftig haftet der Lotse, wenn er ein Schiff lotst, das einen Raumgehalt von 2 000 Tonnen oder mehr hat, nicht wie bisher mit höchstens 583 000 Sonderziehungsrechten (umgerechnet etwa 759 048 Euro oder 1 484 570 DM), sondern bis zu einem Betrag von 2 Mio. Sonderziehungsrechten (umgerechnet etwa 2,6 Mio. Euro oder 5,1 Mio. DM). Den Lotsen trifft hiernach eine Haftung, die der des Beraters nach Artikel 6 Abs. 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens entspricht.

Zu Artikel 2

Der Artikel 7 EGHGB angefügte neue Absatz 3 enthält eine Überleitungsvorschrift für Haftungsereignisse vor dem Inkrafttreten der Neuregelung.

Artikel 9 Abs. 4 des Protokolls von 1996 sieht vor, dass die geänderte Fassung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nur für Ansprüche gelten soll, die aus Verträgen nach

dem Inkrafttreten dieses Protokolls für jeden Staat entstanden sind. Daraus er gibt sich jedoch nicht unmittelbar, welches Recht auf Ereignisse vor dem Inkrafttreten der geänderten Fassung anwendbar sein soll, wenn zeitgleich das Übereinkommen in seiner Fassung von 1976 durch Kündigung außer Kraft tritt, wie es für Deutschland angestrebt ist.

Artikel 7 Abs. 3 soll hier Rechtsklarheit schaffen und sieht ausdrücklich vor, dass in solchen Fällen die vor der Änderung maßgeblichen bisherigen Vorschriften weiter gelten. Ein Haftpflichtiger kann sich also bei einem solchen Alt-Ereignis weiterhin auf die niedrigeren Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens 1976 berufen, ein bereits eingeleitetes Verteilungsverfahren wird weiter geführt. Diese Regel soll auch für etwaige künftige, weitere Erhöhungen der Haftungsgrenzen im Verfahren nach Artikel 8 des Protokolls von 1996 gelten.

Zu Artikel 3

Die Bezugnahme in § 1 Abs. 1 der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung wird nach dem Vorbild von § 486 Abs. 1 HGB angepasst.

Zu Artikel 4

Die Änderungen von HGB, EGHGB und der SV-VertO sind inhaltlich mit dem Protokoll von 1996 verknüpft und müssen deshalb zeitgleich mit diesem in Kraft treten (Absatz 1).

Nach Absatz 2, der Artikel 4 Abs. 2 des Vertragsgesetzes entspricht, ist der Tag, an dem das Protokoll von 1996 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

