

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz)**

##### **A. Zielsetzung**

In Anpassung an die internationale Rechtsentwicklung und zur Verbesserung des Umweltschutzes sollen die im Handelsgesetzbuch verankerten seehandelsrechtlichen Vorschriften über Bergung bei Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung an die Bestimmungen des Übereinkommens angepasst werden. Darüber hinaus sollen die binnenschifffahrtsrechtlichen Bergungsvorschriften dem Seerecht angepasst werden.

##### **B. Lösung**

Die Vorschriften des Übereinkommens von 1989 werden in das Handelsgesetzbuch und das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche eingearbeitet. Die im Binnenschifffahrtsgesetz enthaltenen Sondervorschriften über Bergung werden aufgehoben; stattdessen wird auf die bergungsrechtlichen Vorschriften im Handelsgesetzbuch und im Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche verwiesen.

##### **C. Alternativen**

Keine

##### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

###### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Durch die Erstreckung der neuen bergungsrechtlichen Vorschriften auf Staatschiffe (vgl. Artikel 7 Abs. 1 EGHGB-E) können, wenn Bergungsmaßnahmen zugunsten eines solchen Schiffes erbracht werden und von diesem Gefahren für die Umwelt ausgehen, Mehrausgaben wegen der Verpflichtung zur Zahlung einer Sondervergütung (§ 744 HGB-E) entstehen. Andererseits kann jedoch die öffentliche Hand durch den im Entwurf geschaffenen Anspruch auf Sondervergütung dann, wenn sie selbst Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchführt, von dem Gefahren für die Umwelt ausgehen, mit höheren Einnahmen rechnen. Insgesamt gesehen ist daher nicht mit Mehrausgaben der öffentlichen Haushalte zu rechnen.

## 2. Vollzugsaufwand

Keiner

### **E. Sonstige Kosten**

Die Begründung eines Anspruchs des Bergers auf Zahlung einer Sondervergütung in Fällen, in denen umweltbezogene Maßnahmen durchgeführt werden, begründen eine finanzielle Mehrbelastung des zahlungspflichtigen Schiffseigentümers. Diese lässt sich jedoch nicht konkret beziffern.

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
022 (131) – 450 02 – Üb 39/00

Berlin, den 16. November 2000

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Platz der Republik

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und  
Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundsrat hat in seiner 756. Sitzung am 10. November 2000 gemäß Artikel 76 Abs. 2  
des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu  
erheben.

**Gerhard Schröder**



## Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderungen des Handelsgesetzbuches

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

1. In § 615 und 632 Abs. 2 werden die Wörter „Beiträge zur großen Haverei sowie Bergungs- und Hilfskosten“ durch die Wörter „Beiträge zur großen Haverei, Bergelohn einschließlich Bergungskosten“ ersetzt.
2. Der Achte Abschnitt des Fünften Buches wird wie folgt gefasst:

#### „ACHTER ABSCHNITT

#### Bergung

#### § 740

#### Pflichten des Bergers und sonstiger Personen

(1) Wer einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder von einem Seeschiff aus einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet (Berger), ist gegenüber dem Eigentümer des Schiffes sowie dem Eigentümer des sonstigen Vermögensgegenstandes verpflichtet, die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes vernünftigerweise darum ersucht wird.

(2) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind sie ferner auf vernünftiges Ersuchen des Bergers verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

(3) Als Schiff im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht.

Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne dieses Abschnitts gelten dagegen

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort in Einsatz befindet.

#### § 741

#### Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- oder Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.

#### § 742

#### Bergelohnanspruch

(1) Waren die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes dieser Gegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

## § 743

## Höhe des Bergelohns

(1) Der Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 741 Abs. 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;
9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;
10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

## § 744

## Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den dem Berger zustehenden Bergelohn übersteigt. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzen-

den Betrages sind die in § 743 Abs. 1 Satz 2 Nr. 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 741 Abs. 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 743 Abs. 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

## § 745

## Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrages angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Abschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers oder des Schiffes oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.

## § 746

## Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 741 Abs. 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

## § 747

## Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden, und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrigen Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines vor Beendigung der Reise der

Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplans, in dem der Bruchteil festgesetzt ist, der jedem Beteiligten zukommt.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

#### § 748

##### Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 743 Abs. 1 entsprechend anzuwenden; § 747 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schiffes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.

#### § 749

##### Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Wer bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschen unternimmt, kann jedoch von dem Bürger einen angemessenen Anteil an der diesem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstandes oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 741 Abs. 2) nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 746 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrages, um den er sich mindert, unmittelbar gegen den Eigentümer des Schiffes und, soweit die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren, gegen die Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 742 Abs. 3 gilt entsprechend.

#### § 750

##### Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden,

1. wenn der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. wenn die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

#### § 751

##### Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger hat für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn einschließlich Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfand- und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,
2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,
3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

#### § 752

##### Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 751 Abs. 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 751 Abs. 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 762 Abs. 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis von Pfandrechten nach § 751 Abs. 2 zu Pfandrechten nach § 726 Abs. 2.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 751 Abs. 2 erlöschen nach einem Jahr seit der Entstehung der Forderung; § 759 Abs. 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 751 Abs. 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden

Vorschriften. Die Klage ist bei Gütern, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Schiffer oder Kapitän zu richten; das gegen den Schiffer oder Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

#### § 753 Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner der Forderung die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten eine ausreichende Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben, entfernt werden.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den durch sein Verschulden dem Berger entstandenen Schaden. Hat der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt, so ist bei Anweisung des Schiffseigners § 7 Abs. 2 und 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes, sonst § 512 Abs. 2 und 3 anzuwenden.

#### § 753a Einstweilige Verfügung

Auf Antrag des Bergers kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zutreffen.“

3. In § 754 Abs. 1 Nr. 4 werden die Wörter „Bergungs- und Hilfskosten, auch im Falle des § 743,“ durch die Wörter „Forderungen auf Bergelohn oder auf Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“ ersetzt.
4. In § 762 Abs. 3 werden die Wörter „Forderungen auf Bergungs- und Hilfskosten als im Zeitpunkt der Beendigung des Bergungs- und Hilfsleistungswerks“ durch die Wörter „Forderungen auf Bergelohn einschließlich Ber-

gungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen“ ersetzt.

5. § 902 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und wie folgt gefasst:

aa) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Forderungen auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten;“

bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer angefügt:

„4. Forderungen wegen der Beseitigung eines Wracks.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Während des Laufs der Verjährungsfrist kann derjenige, der wegen einer in Absatz 1 Nr. 3 genannten Forderung in Anspruch genommen wird, die Verjährungsfrist durch eine Erklärung gegenüber dem Gläubiger verlängern. Eine weitere Verlängerung der Frist ist zulässig.“

6. § 903 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 902 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 902 Abs. 1 Nr. 2“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Verjährung der in § 902 Abs. 1 Nr. 3 und 4 genannten Forderungen beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen beendet worden sind. Die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Forderungen beginnt, jedoch erst mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen ihn oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem er den Anspruch befriedigt hat, es sei denn, der Rückgriffsschuldner wurde nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über diesen Schaden unterrichtet.“

## Artikel 2

### Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche

Das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Gesetz vom ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 7 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Folgende Vorschriften des Handelsgesetzbuches finden auch Anwendung, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt:

1. § 485 über die Haftung des Reeders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung und eines an Bord des Schiffes tätigen Lotsen,

2. die §§ 486 bis 487d über die Beschränkung der Haftung,
3. die §§ 734 bis 739 über die Haftung und die gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen,
4. die §§ 740 bis 753a, § 902 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 und § 902 Abs. 2 über die Bergung von Schiffen.

Die Vorschriften der §§ 738 und 738a des Handelsgesetzbuches finden jedoch keine Anwendung auf Kriegsschiffe und auf sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder in seinen Diensten stehen und die anderen als Handelszwecken dienen.“

2. Artikel 8 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 8

(1) Die §§ 740 bis 746, 748 bis 750, 753, 753a, 902 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 903 Abs. 3 und § 902 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches sind soweit sich auf Satz 3 und Absatz 3 nichts anderes ergibt, ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Die Aufteilung des Bergelohns oder der Sondervergütung zwischen dem Berger und seinen Bediensteten bestimmt sich jedoch, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt worden ist, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, sonst nach dem Recht, dem der zwischen dem Berger und seinen Bediensteten geschlossene Vertrag unterliegt. Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt, unterliegt jedoch das Rechtsverhältnis ausländischem Recht, so sind § 741 Abs. 1 und § 750 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches gleichwohl anzuwenden.

(2) Sind die in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften anzuwenden, so unterliegt auch der Anspruch des Bergers auf Zinsen deutschem Recht.

(3) Bei Bergungsmaßnahmen durch eine Behörde ist für die Verpflichtungen zwischen den Parteien das Recht des Staates maßgebend, in dem sich die Behörde befindet.“

### Artikel 3

#### Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

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

1. § 4 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „oder Hilfeleistung“ gestrichen.
2. In § 5 Nr. 1 werden die Wörter „oder Hilfeleistung“ gestrichen.
3. In § 5c Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „oder Hilfeleistung“ und die Wörter „oder Retter“ gestrichen.
4. In § 5e Abs. 2 Satz 1 und § 5m Satz 1 Nr. 2 werden jeweils die Wörter „Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste“ durch das Wort „Bergungsmaßnahmen“ ersetzt.

5. In § 5i Satz 1 und § 5k Abs. 3 werden jeweils die Wörter „oder Retter“ gestrichen.

6. Die Überschrift des Siebten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Zusammenstoß von Schiffen. Bergung“.

7. § 93 wird wie folgt gefasst:

„§ 93  
Bergung

Auf die Rechte und Pflichten des nicht von einem Seeschiff aus tätigen Bergers, der einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand Hilfe leistet, sowie auf die Rechte und Pflichten der sonstigen an den Bergungsmaßnahmen beteiligten Personen finden die §§ 740 bis 753a, 902 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuches sowie Artikel 8 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche entsprechende Anwendung.“

8. Die §§ 94 bis 101 werden aufgehoben.

9. In § 102 Nr. 3 werden die Wörter „die Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes“ durch die Wörter „Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“ ersetzt.

10. In § 116 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „und der Bergungs- und Hilfskosten“ gestrichen.

11. § 117 Abs. 1 Nr. 4 wird aufgehoben.

### Artikel 4

#### Änderung der Zivilprozessordnung

Nach § 29 der Zivilprozessordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird folgender § 30 eingefügt:

„§ 30

Für Klagen wegen Ansprüchen aus Bergung nach dem Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches gegen eine Person, die im Inland keinen Gerichtsstand hat, ist das Gericht zuständig, bei dem der Kläger im Inland seinen allgemeinen Gerichtsstand hat.“

### Artikel 5

#### Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„2. der Eigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster eines Seeschiffs, der von diesem Schiff aus Bergungsmaßnahmen durchführt, oder ein von dem Seeschiff aus arbeitender Berger sowie jede Person,

für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Eigentümer, der Charterer, der Reeder, der Ausrüster oder der Berger haftet,

3. ein Berger, der weder von einem Seeschiff noch von einem Binnenschiff aus Bergungsmaßnahmen für ein Seeschiff durchführt, oder der ausschließlich auf dem Seeschiff arbeitet, für das Bergungsmaßnahmen durchgeführt werden, sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Berger haftet,“.

2. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. der Schiffseigner, Eigentümer, Charterer oder Ausrüster eines Binnenschiffs, der von diesem aus Bergungsmaßnahmen durchführt, oder ein von dem Binnenschiff aus arbeitender Berger sowie jede Person, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigner, der Eigentümer, der Charterer, der Ausrüster oder der Berger haftet,“.

b) In Nummer 3 werden die Wörter „oder Retter“ gestrichen.

#### Artikel 6

##### Änderung des Gerichtsverfassungsgesetzes

In § 95 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe f des Gerichtsverfassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 1975 (BGBl. I S. 1077), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „die Bodmerei und“ sowie die Wörter „und Hilfeleistung“ gestrichen.

#### Artikel 7

##### Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen

Das Gesetz 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. § 2 Abs. 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) Ansprüche aus Bergung, namentlich auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten;“.

2. In § 3 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „oder die Hilfeleistung beendet“ gestrichen.

#### Artikel 8

##### Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes

Abschnitt B Ziffer I der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), die zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„I. Artikel 10 Abs. 1 und 3 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung (BGBl. 2000 II S. ...)“.

#### Artikel 9

##### Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 8 beruhenden Teile der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz können auf Grund der Ermächtigung in § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

#### Artikel 10

##### Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (BGBl. ... I S. ...) für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Der Tag, an dem dieses Gesetz in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## Begründung

### I. Allgemeines

1. Die im Entwurf vorgesehenen Änderungen sind durch die beabsichtigte Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung (im Folgenden: Bergungsübereinkommen) veranlasst. Wegen des genauen Inhalts, des Zwecks und der Tragweite dieses Übereinkommens wird auf die Denkschrift zu dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Übereinkommen verwiesen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen entsprechend einem aus Anlass der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ gefassten Beschluss des Bundesrates vom 19. März 1999 (Bundesratsdrucksache 50/99 (Beschluss)) die im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot (§ 740 ff. HGB) an das Bergungsübereinkommen angepasst und modernisiert werden. Wie die Havarie des Holzfrachters „Pallas“, der am 25. Oktober 1998 in Brand geraten und am 29. Oktober 1998 vor der deutschen Nordseeinsel Amrum gestrandet war, gezeigt hat, ist es im Interesse eines wirksameren Schutzes des maritimen Ökosystems dringend geboten, den im geltenden deutschen Recht (§ 741 HGB) verankerten Grundsatz, wonach Bergelohn nur bei einer erfolgreichen Bergung verlangt werden kann, aufzugeben und entsprechend den Vorgaben des Bergungsübereinkommens dem Berger, der Maßnahmen ergriffen hat, um die bei einer Schiffshavarie auftretenden Umweltschäden abzuwenden oder zu verringern, einen Vergütungsanspruch auch dann zuzubilligen, wenn die Bergung nicht erfolgreich war.

Das geltende deutsche Recht und damit auch § 741 HGB beruht noch auf dem Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot (RGBl. 1913 S. 66). Da dieses Übereinkommen nicht mehr heutigem Standard entspricht, muss es, wie in der dem Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Bergungsübereinkommen von 1989 beiliegenden Denkschrift ausgeführt, gekündigt werden; die auf dem Übereinkommen von 1910 beruhenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches sind entsprechend zu ändern.

2. Nach dem Gesetzentwurf sollen die Bestimmungen des Bergungsübereinkommens in das Handelsgesetzbuch eingearbeitet werden und nicht bloß als unmittelbar anwendbares Recht gelten. Diese Gesetzgebungstechnik entspricht derjenigen, die bei Umsetzung des Übereinkommens von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot verwendet wurde. Diese Art der Umsetzung dient der Rechtsklarheit und der besseren Handhabbarkeit des Bergungsrechts. Denn alle maßgeblichen Vorschriften über Bergung sind im Handelsgesetzbuch zu finden. Würde das Bergungsübereinkommen als unmittelbar anwendbares Recht gelten, wäre dagegen das Bergungsrecht verstreut geregelt: Die Kernvorschriften stünden in

dem als Anlage zum Vertragsgesetz im Bundesgesetzblatt Teil II veröffentlichten Bergungsübereinkommen selbst. Ergänzende Regelungen – so etwa zu Artikel 4, 5 Abs. 3, Artikel 10 Abs. 2, Artikel 13 Abs. 2, Artikel 15 Abs. 2, Artikel 23 Abs. 3, Artikel 24 des Bergungsübereinkommens – wären im Vertragsgesetz selbst oder etwa im Handelsgesetzbuch und im Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch zu finden. Die Rechtsanwendung wäre mithin bei Wahl einer anderen Umsetzungsart als der im Gesetzentwurf vorgesehenen nicht unproblematisch.

Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die gewählte Gesetzgebungstechnik bestehen nicht. Die im Handelsgesetzbuch enthaltenen bergungsrechtlichen Vorschriften können – entsprechend allgemeinen Auslegungsgrundsätzen – im Einklang mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen ausgelegt werden.

3. Die bedeutsamste, durch die Umsetzung des Bergungsübereinkommens bedingte Änderung des deutschen Rechts betrifft die Einführung eines – vom Erfolg der Bergungsmaßnahme unabhängigen – Anspruchs des Bergers auf eine sog. Sondervergütung, d. h. auf Zahlung eines Betrages mindestens in Höhe der dem Berger entstandenen Kosten wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellt (§ 744 HGB-E). Der Berger erhält dadurch erstmals einen finanziellen Anreiz, sich bei der Durchführung von Bergungsmaßnahmen für die Abwehr und Eindämmung von Umweltschäden verstärkt einzusetzen. Die Höhe der Sondervergütung bemisst sich nach den dem Berger entstandenen Kosten.
4. Die Umsetzung des Bergungsübereinkommens macht weitere Änderungen erforderlich. Insbesondere müssen die im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung geändert werden. Der Entwurf sieht vor, dass die Sondervorschriften im Binnenschiffahrtsgesetz aufgehoben werden und kraft Verweisung auf die bergungsrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches diese Vorschriften auch zur Anwendung gelangen, wenn sich die Havarie in einem Binnengewässer ereignet hat und kein Seeschiff an der Bergung beteiligt ist. Eine Beibehaltung unterschiedlicher Regelungen für das See- und Binnenschiffahrtsrecht erscheint insoweit nicht sachgerecht. Schon die im geltenden Recht vorgeschriebene Anwendung unterschiedlichen Rechts je nachdem, ob Bergungsmaßnahmen für ein Binnenschiff in Binnengewässern von einem Binnenschiff oder von Land aus ergriffen werden oder ob sich das zu bergende See- oder Binnenschiff in Seegewässern befindet (im ersteren Fall sind die §§ 93 ff. BinSchG, im letzteren Fall die §§ 740 ff. HGB anzuwenden), ist wenig überzeugend. Die Unterschiede zwischen See- und Binnenschiffahrtsrecht sind nicht derart gravierend, dass sie eine solche Differenzierung rechtfertigen. Auch führt sie zu fragwürdigen Ergebnissen. Denn

sie hat zur Folge, dass ohne Rücksicht auf etwaige Besonderheiten des Schiffes der Eigner eines Binnenschiffs in einem Fall dem Binnenschiffahrtsrecht, in einem anderen dem Seehandelsrecht unterworfen ist. Vor allem aber erscheint eine Änderung allein des Seerechts und damit die Beibehaltung der Unterscheidung von See- und Binnenschiffahrt für die Zwecke der Anwendung der Vorschriften über Bergung deshalb nicht sachgerecht, weil sie den Anschein erweckt, als würde dem Umweltschutzgedanken im Binnenschiffahrtsrecht ein geringeres Gewicht beigemessen als im Seerecht.

5. Abgesehen wird in dem Entwurf davon, Kostenerstattungsansprüche wegen der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines Wracks ähnlich wie Ansprüche auf Sondervergütung zu behandeln und auch Ansprüche wegen Wrackbeseitigung nicht der globalen Haftungsbeschränkung zu unterwerfen, wenn die Maßnahmen für ein Schiff ergriffen werden, von dem Gefahren für die Umwelt ausgehen. Zwar hätte eine solche Änderung des § 487 HGB und des § 4 Abs. 1 Satz 2 BinSchG den Vorteil, dass die öffentliche Hand als potentielle Gläubigerin von Ansprüchen wegen Wrackbeseitigung vollständigen Kostenersatz erwarten könnte. Die Regelung führt jedoch zu einer finanziellen Mehrbelastung der maritimen Wirtschaft. Hinzu kommt, dass das Bergungsübereinkommen eine solche Änderung nicht vorschreibt. Denn es befasst sich nicht mit der Behandlung von Wracks. Nach dem Entwurf bleibt es daher dabei, dass für Kostenerstattungsansprüche wegen der Hebung, Beseitigung oder Unschädlichmachung eines die Umwelt gefährdenden, nicht mehr bergungsfähigen Schiffs bzw. Wracks – anders als für den sog. Anspruch auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein die Umwelt gefährdendes Schiff – beschränkt gehaftet wird.
6. Der Entwurf lässt erwarten, dass er positive Auswirkungen auf die Umwelt hat. Durch die Begründung eines Anspruchs auf Sondervergütung (§ 744 HGB-E) wird ein finanzieller Anreiz dafür geschaffen, dass Bergungsmaßnahmen auch dann eingeleitet werden, wenn sie sich wegen der von einem havarierten Schiff ausgehenden Umweltgefahr als besonders schwierig erweisen und die Aussichten auf eine erfolgreiche Bergung eher gering sind. Denn der Anspruch auf Sondervergütung garantiert dem Bergungsunternehmen zumindest den Ersatz seiner Kosten und Auslagen. Wurden tatsächlich drohende Umweltschäden abgewendet, kann die Sondervergütung sogar um bis zu 100 % der Kosten und Auslagen erhöht werden.
7. Die finanziellen Auswirkungen des geplanten Gesetzes lassen sich nicht konkret beziffern.

Durch die Erstreckung der neuen bergungsrechtlichen Vorschriften auf Staatsschiffe (vgl. Artikel 7 Abs. 1 EGHGB-E) können, wenn Bergungsmaßnahmen zugunsten eines solchen Schiffes erbracht werden und von diesem Schiff Gefahren für die Umwelt ausgehen, Mehrausgaben wegen der Verpflichtung zur Zahlung einer Sondervergütung (§ 744 HGB-E) entstehen. Andererseits kann jedoch die öffentliche Hand, wenn sie selbst Bergungsmaßnahmen für ein Schiff erbringt, von dem

Gefahren für die Umwelt ausgehen, auch selbst einen Anspruch auf Sondervergütung geltend machen und damit den Ersatz aller ihrer Kosten und Auslagen, unter Umständen sogar noch erhöht um einen Zuschlag um bis zu 100 %, geltend machen. Sie kann insoweit mit deutlich höheren Einnahmen rechnen als bisher. Insgesamt gesehen ist daher nicht mit Mehrausgaben der öffentlichen Haushalte zu rechnen.

Dies dürfte auch insoweit gelten, als durch die auf Artikel 22 des Bergungsübereinkommens zurückgehende Einführung eines Rechts des Bergers, bei dem für die Hauptsache zuständigen Gericht eine einstweilige Verfügung auf Zahlung einer Abschlagszahlung zu beantragen (vgl. § 753a HGB-E), eine gegenüber dem gegenwärtig geltenden Recht zusätzliche Aufgabenstellung für die Gerichte begründet wird. Zusätzliche Personal- und Sachkosten dürften hierdurch nicht entstehen.

Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Zwar bedeutet die Begründung eines Anspruchs des Bergers auf Zahlung einer Sondervergütung in Fällen, in denen umweltbezogene Maßnahmen durchgeführt wurden, eine finanzielle Mehrbelastung des zahlungspflichtigen Schiffseigentümers. Diese dürfte aber nennenswerte Auswirkungen weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau haben. Im Übrigen führt die Regelung letztlich nur zu einer Kostenverlagerung. Denn derjenige, der bei Bergungsmaßnahmen bisher keine oder keine kostendeckende Vergütung erhielt, kann nunmehr mit einer angemessenen Bezahlung rechnen.

8. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die in den Artikeln 1 bis 6 enthaltenen Regelungen ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Bürgerliches Recht, Gerichtsverfassung, gerichtliches Verfahren, Rechtsanwaltschaft) und Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG (Recht des Handels). Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich, weil das Bergungsrecht in der See- und Binnenschiffahrt zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur bundeseinheitlich, nicht aber von Land zu Land unterschiedlich, geregelt werden kann.

Das vorgeschlagene Gesetz bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

## II. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften

### Artikel 1 (Änderung des Handelsgesetzbuches)

#### Zu Nummer 1 (§§ 615 und 632 Abs. 2 HGB)

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll den Änderungen im Bergungsrecht (vgl. § 742 Abs. 2 HGB-E) Rechnung getragen werden, wonach der Begriff „Hilfskosten“ nicht mehr verwendet wird, der Begriff „Bergungskosten“ den Bergelohn nicht mehr einschließt und neben dem Anspruch auf Bergelohn auch ein Anspruch auf Sondervergütung eingeführt wird. Es handelt sich insoweit um eine bloße Folgeänderung.

**Zu Nummer 2** (Achter Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches)

Die geltenden, im Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches enthaltenen Vorschriften beruhen im Wesentlichen auf dem Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot (RGBl. 1913 S. 66). Die Ersetzung dieses Übereinkommens durch das Bergungsübereinkommen von 1989 macht eine umfassendere Änderung des Achten Abschnitts des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches erforderlich.

Wie aus der nachstehenden Übersicht ersichtlich, bedingt diese Änderung wegen der Vorgaben des Bergungsüberein-

kommens, insbesondere wegen der Einführung des Anspruchs auf Sondervergütung, eine Änderung der gesamten Systematik des Achten Abschnitts des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches. So entsprechen, wie nachstehend aufgeführt, die Vorschriften des Entwurfs nur teilweise denen des geltenden Rechts; die vorgeschlagenen §§ 740, 741, 744 und 753a HGB-E haben im Handelsgesetzbuch kein Vorbild. Andererseits enthält das geltende Recht in den §§ 749, 752 Abs. 2 und § 752a HGB Regelungen, die vom Bergungsübereinkommen unberührt bleiben und daher fortbestehen können. Sie sollen im Wesentlichen unverändert in den §§ 747, 751 Abs. 2 und § 752 HGB-E übernommen werden.

Gesetzesentwurf	HGB geltender Fassung	Bergungsübereinkommen von 1989
§ 740 Pflichten des Bergers und sonstiger Personen	–	Artikel 1 Buchstaben a, b, c, Artikel 3, 6 Abs. 1, Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe a, c und d, erster Halbsatz, Absatz 2 Buchstabe a und c, Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe a und b
§ 741 Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden	–	Artikel 1 Buchstabe d, Artikel 6 Abs. 3, Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b
§ 742 Bergelohnanspruch	§ 741 Abs. 1, §§ 743, 744 Abs. 3 Satz 1, §§ 746, 750	Artikel 1 Buchstabe e, Artikel 12, 13 Abs. 2
§ 743 Höhe des Bergelohns	§ 741 Abs. 2, § 744 Abs. 1, § 745 Abs. 1 und 2	Artikel 6 Abs. 1, Artikel 13 Abs. 1 und 3
§ 744 Sondervergütung	§ 743	Artikel 12 Abs. 3, Artikel 14 Abs. 1 bis 4, 6
§ 745 Ausschluss des Vergütungsanspruchs	§ 742 Abs. 1, 2 und 3	Artikel 17, 19
§ 746 Fehlverhalten des Bergers	§ 748	Artikel 14 Abs. 5, Artikel 18
§ 747 Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung	§ 749	(Artikel 15 Abs. 2)
§ 748 Mehrheit von Bergern	§ 744 Abs. 2, § 745 Abs. 3	Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe d, Artikel 15 Abs. 1
§ 749 Rettung von Menschen	§ 751	Artikel 16
§ 750 Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags	§ 747	Artikel 6 Abs. 2, Artikel 7
§ 751 Pfandrecht, Zurückbehaltungsrecht	§ 752	Artikel 4, 20, 25, 26
§ 752 Rangfolge der Pfandrechte	§ 752a	–
§ 753 Sicherheitsleistung	§ 753	Artikel 21
§ 753a Einstweilige Verfügung	–	Artikel 22

Abweichend von Artikel 6 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens bestimmt der Entwurf nicht ausdrücklich, dass abweichende Vereinbarungen zulässig sind. Einer solchen Regelung bedarf es nicht. Nach allgemeiner Gesetzssystematik sind die gesetzlichen Vorschriften abdingbar, soweit nicht das Gesetz selber etwas anderes bestimmt. Aus diesem Grunde beschränkt sich der Entwurf darauf, die Vorschriften zu kennzeichnen, die der Disposition der Parteien entzogen sind.

Zu den im Entwurf vorgeschlagenen Regelungen ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

### Zur Überschrift

Wie in der Denkschrift zu Artikel 1 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens ausgeführt, gibt dieses die noch im Übereinkommen von 1910 vorgenommene Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfsleistung auf. Verwendet wird nur noch der Begriff „Bergung“. Entsprechend dieser Vorgabe soll die Unterscheidung auch im Handelsgesetzbuch aufgegeben und dementsprechend in der Überschrift zum Achten Abschnitt des Handelsgesetzbuches der Begriff „Hilfsleistung“ entfallen. Zwar bedeutet dies, dass die – vom Bergungsübereinkommen nicht berührte – Vorschrift über das Zurückbehaltungsrecht des Bergers (§ 752 Abs. 3 HGB), die heute die einzig verbliebene Vorschrift ist, die eine Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfsleistung rechtfertigt, nicht unverändert weitergelten kann. Wie aus § 751 Abs. 2 HGB-E ersichtlich, lässt sich dieses Problem jedoch durch eine Umformulierung lösen.

In der Überschrift gestrichen werden soll auch der Begriff „Seenot“. Dies entspricht der Vorgabe des Bergungsübereinkommens, das in der amtlichen deutschen Übersetzung von Artikel 1 Buchstabe a, wie in der Denkschrift hierzu näher erläutert, bewusst den Begriff „Gefahr“ verwendet, nicht aber den Begriff „Seenot“. Die künftig im Handelsgesetzbuch verwendete Terminologie entspricht damit insoweit § 93 Abs. 1 BinSchG.

### Zu § 740 (Pflichten des Bergers und sonstiger Personen)

Entsprechender Systematik des Bergungsübereinkommens werden in dem im Handelsgesetzbuch neu gefassten Bergungsrecht zunächst die Pflichten des Bergers und der an einer Schiffshavarie beteiligten Personen umschrieben und zugleich der Anwendungsbereich der neuen im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über Bergung bestimmt.

**Absatz 1** wiederholt zunächst den in Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens verankerten Grundsatz, dass der Berger bei Durchführung der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden hat.

Der Begriff „Bergungsmaßnahmen“ ist dabei, wie in der Denkschrift zu Artikel 8 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens ausgeführt, deutlich weiter gefasst als der im geltenden Recht verwendete Begriff „Bergung“. Bergungsmaßnahmen im Sinne des Entwurfs sind alle Maßnahmen, die ergriffen werden, um einem in See- oder Binnengewässern in Gefahr befindlichen Schiff oder einem sonstigen Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 3 Hilfe zu leisten. Darauf, wann die Verfügungsgewalt über das Schiff verlorengegangen ist, kommt es nicht an. Unbeachtlich ist

auch, wie in der Denkschrift weiter ausgeführt, ob es sich bei dem havarierten Gegenstand um ein Schiff oder einen sonstigen Vermögensgegenstand handelt. Entsprechend der Vorgabe des Artikels 1 Buchstabe b und c des Bergungsübereinkommens kann es sich bei dem Bergungsobjekt sowohl um See- und Binnenschiffe als auch um über Bord gegangene Ladung sowie Sachen handeln, die sich, wie etwa Fischereiausrüstungen, nie an Bord eines Schiffes befunden haben.

Bergungsobjekt kann allerdings nur eine Sache sein, die sich in Gefahr befindet, also noch erhalten oder wiederhergestellt werden kann. Eine solche Gefahrenlage ist bei Wracks und sonstigen gesunkenen und reparaturunfähigen Gegenständen nicht mehr anzunehmen. Gleiches gilt für Kulturgut, das sich auf dem Meeresboden befindet und von prähistorischer, archäologischer oder historischer Bedeutung ist. Zwar ließe sich aus der Vorbehaltsklausel in Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe d des Bergungsübereinkommens entnehmen, dass auch die zuletzt genannten Sachen Bergungsobjekt sein können. Wie in der Denkschrift zu Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe d des Bergungsübereinkommens ausgeführt, bestand jedoch schon auf der Diplomatischen Konferenz mehrheitlich die Auffassung, dass diese Sachen nicht in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen können; die Vorbehaltsklausel dient dementsprechend nur Klarstellungszwecken. Aus diesem Grunde verzichtet der Entwurf darauf, ausdrücklich zu bestimmen, dass Kulturgut von prähistorischer, archäologischer oder historischer Bedeutung nicht den Gegenstand einer Bergung im Sinne der vorgeschlagenen §§ 740 ff. HGB bilden kann.

Weitere Voraussetzung für das Vorliegen einer „Bergungsmaßnahme“ im Sinne des Entwurfs ist, dass sich die Gefahr in einem Seegewässer realisiert oder zumindest die Maßnahme mit Beteiligung eines Seeschiffs durchgeführt wird. Maßnahmen, die in Binnengewässern ohne Beteiligung eines Seeschiffs durchgeführt werden, fallen entsprechend der geltenden Systematik im Handelsgesetzbuch und insoweit abweichend von Artikel 1 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens nicht in den Anwendungsbereich des Handelsgesetzbuches.

Für Maßnahmen, die von einem Binnenschiff oder von Land aus oder aus der Luft für in Binnengewässern in Gefahr befindliche Binnenschiffe oder sonstige Vermögensgegenstände durchgeführt werden, sollen wie bisher die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes gelten. Zwar verweist § 93 BinSchG in der Fassung von Artikel 3 Nr. 7 des Entwurfs insoweit auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Angesichts dessen, dass das Fünfte Buch des Handelsgesetzbuches nur Regelungen enthält, die die Seeschiffahrt betreffen, erscheint es jedoch erforderlich, eigenständige Regelungen über den Anwendungsbereich der neuen bergungsrechtlichen Vorschriften sowohl in das Handelsgesetzbuch als auch in das Binnenschiffahrtsgesetz aufzunehmen.

Der Anwendungsbereich der neuen bergungsrechtlichen Vorschriften entspricht, damit in vollem Umfang dem des Bergungsübereinkommens. Zwar gestattet Artikel 30 Abs. 1 Buchstabe a und b des Bergungsübereinkommens, das neue Bergungsrecht in den in § 93 BinSchG-E genannten Fällen

nicht anzuwenden. Es erscheint jedoch, wie oben zu I.4. und in der Denkschrift zu der genannten Vorbehaltsklausel ausgeführt, nicht sachgerecht, einen Vorbehalt zu erklären und aus dem Anwendungsbereich des neuen Bergungsrechts Bergungsmaßnahmen, die in Binnengewässern und nicht von einem Seeschiff aus durchgeführt werden, auszuschließen. Abweichend vom geltenden Recht soll daher kraft einer Verweisung im Binnenschiffahrtsgesetz das im Handelsgesetzbuch verankerte Bergungsrecht künftig auch dann zur Anwendung gelangen, wenn einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichem Binnenschiff von Land aus oder aus der Luft und nicht von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird.

Die Bergungsmaßnahmen sind nach dem Entwurf „mit der gebotenen Sorgfalt“ durchzuführen. Der Begriff „gebotene Sorgfalt“ entspricht der Terminologie des Bergungsübereinkommens. Auch wenn dieser Begriff nicht im Sinne des § 680 BGB auszulegen sein dürfte, also eine Sorgfaltspflichtverletzung nicht erst bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit angenommen werden dürfte, wird im Interesse der Gewährleistung einer international einheitlichen Auslegung davon abgesehen, anstelle dieses durchaus unscharfen Begriffs die im deutschen Recht gebräuchliche Formulierung der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt“ zu verwenden.

Die weiteren in Absatz 1 aufgeführten Pflichten betreffend die Heranziehung anderer Berger werden aus Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe c und d des Bergungsübereinkommens übernommen. Ergänzend hierzu führt allerdings der Entwurf auch die Rechtsfigur des „Schiffers“ ein. Damit berücksichtigt er, dass nach § 7 Abs. 1 BinSchG in der Binnenschiffahrt der Führer eines Schiffes nicht, wie in der Seeschiffahrt, „Kapitän“, sondern „Schiffer“ heißt. Nicht übernommen wird weiter die Bestimmung des Artikels 8 Abs. 1 Buchstabe d, zweiter Halbsatz des Bergungsübereinkommens, wonach dann, wenn der Berger das Eingreifen anderer Berger auf Ersuchen des Kapitäns, Schiffseigentümers oder Eigentümers sonstiger Sachen hingenommen hat, die Höhe des dem Berger zustehenden Bergelohns nicht beeinträchtigt wird, wenn sich ein solches Ersuchen als nicht vernünftig erweisen sollte. Da es sich hier nicht um die Pflichten des Bergers, sondern um die Berechnung des dem Berger zustehenden Bergelohns bei Tätigwerden mehrerer Berger handelt, wird diese Bestimmung aus systematischen Gründen in § 748 Abs. 2 HGB-E aufgenommen.

Abgesehen wird weiter davon, in § 740 HGB-E entsprechend Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b des Bergungsübereinkommens eine Aussage über die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden zu treffen. Auf Grund der Bedeutung dieser Regelung und aus Gründen besserer Lesbarkeit enthält der vorliegende Entwurf insoweit eine eigenständige Regelung in § 741 HGB-E.

Die in Absatz 1 geregelten Pflichten treffen den Berger sowohl gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes als auch gegenüber dem Eigentümer sonstiger in Gefahr befindlicher Vermögensgegenstände. Um Missverständnissen zu begegnen, verknüpft dabei der Entwurf abweichend vom Bergungsübereinkommen die Personen, denen gegenüber der Berger verpflichtet ist, mit dem Wort „sowie“.

Die Verwendung des Begriffs „Eigentümer des Schiffes“ steht in Übereinstimmung mit dem Bergungsübereinkommen. Eine Ersetzung dieses Begriffs durch den Begriff „Reeder“ dürfte nicht im Einklang mit dem Übereinkommen stehen, da als Reeder nur der Eigentümer eines Schiffes angesehen wird, das zum Erwerb durch die Seeschiffahrt verwendet wird (§ 484 HGB).

Zugleich mit der Umschreibung der Pflichten des Bergers wird in dem vorgeschlagenen Absatz 1 eine Legaldefinition des Begriffs „Berger“ eingeführt. Berger ist, wie die Legaldefinition in Absatz 1 besagt, derjenige, der Hilfeleistungen für ein in Seegewässern in Gefahr befindliches See- oder Binnenschiff, für einen in Seegewässern in Gefahr befindlichen sonstigen Vermögensgegenstand, für ein in Binnengewässern in Gefahr befindliches Seeschiff oder schließlich von einem Seeschiff aus für in Binnengewässern in Gefahr befindliche Binnenschiffe oder sonstige Vermögensgegenstände erbringt. Darauf, ob vor Aufnahme der Bergungsarbeiten ein Bergungsvertrag geschlossen wurde; kommt es, wie auch das Bergungsübereinkommen bestimmt (arg. e Artikel 6 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens), nicht an. Unbeachtlich ist auch, ob die Bergungsmaßnahmen behördlicher Art sind oder behördlich überwacht werden. Dies wird zwar nicht ausdrücklich im Entwurf bestimmt. Es entspricht jedoch allgemeiner Auffassung, dass eine Behörde bei einem Einsatz in Erfüllung einer öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Gefahrenabwehr sowohl hoheitlich als auch privatrechtlich vorgehen kann und sich in letzterem Falle auch auf privatrechtliche Vorschriften berufen kann (vgl. BGHZ 40, 28 (29 ff.), 63, 167 (169 ff.)). Aus diesem Grunde bedarf es auch keiner Ausführungsbestimmung zu Artikel 5 Abs. 1 und 3 des Bergungsübereinkommens, der es der Regelung jedes einzelnen Vertragsstaates überlässt, ob die bergungsrechtlichen Vorschriften auch in Fällen gelten, in denen eine Behörde tätig wird und Bergungsmaßnahmen ergreift bzw. ergreifen lässt.

**Absatz 2** regelt spiegelbildlich zu Absatz 1 die Pflichten der durch eine Havarie betroffenen Personen, nämlich des Schiffseigentümers, des Schiffers oder Kapitäns und des Eigentümers eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstandes. Die Vorschrift entspricht Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a und c des Bergungsübereinkommens. Abweichend hiervon spricht der Entwurf – ebenso wie Absatz 1 – aber nicht nur vom Kapitän, sondern auch vom Schiffer. Auch hier wird damit berücksichtigt, dass nach § 7 Abs. 1 BinSchG in der Binnenschiffahrt der Führer eines Schiffes nicht, wie in der Seeschiffahrt, „Kapitän“, sondern „Schiffer“ heißt. In der Sache ergeben sich hieraus keine Änderungen.

Abweichend vom Bergungsübereinkommen verwendet der Entwurf weiter bei der Aufzählung der genannten Personen bzw. Personengruppen nicht das Wort „oder“, sondern das Wort „sowie“. Durch diese Änderung soll klargestellt werden, dass alle genannten Personen Pflichten gegenüber dem Berger haben.

Nicht in Absatz 2 enthalten ist die Regelung des Artikels 8 Abs. 2 Buchstabe b des Bergungsübereinkommens. Sie findet sich in § 741 HGB-E wieder.

**Absatz 3** enthält ergänzende Regelungen über die Definition der Begriffe „Schiff“ und „Vermögensgegenstand“ und

umgrenzt damit genauer den sachlichen Anwendungsbereich der bergungsrechtlichen Sondervorschriften. So bestimmt **Satz 1** entsprechend Artikel 1 Buchstabe b des Bergungsübereinkommens, dass als Schiff im Sinne der bergungsrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches auch ein schwimmendes Gerät oder ein schwimmendes Bauwerk anzusehen ist. Die Vorschrift dient, wie in der Denkschrift zu Artikel 1 Buchstabe b des Übereinkommens ausgeführt, der Klarstellung, soweit sie schwimmende Geräte betrifft; soweit sie schwimmfähige Bauwerke erfasst, hat sie dagegen konstitutive Wirkung. Bedeutung dürfte der Vorschrift vor allem im Zusammenhang mit § 744 HGB-E zukommen, wonach eine Sondervergütung nur dann zu zahlen ist, wenn der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt hat. Ihre praktische Relevanz dürfte allerdings vergleichsweise gering sein.

**Satz 2** bestimmt entsprechend Artikel 1 Buchstabe c des Bergungsübereinkommens, dass der im Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches verwendete Begriff „Vermögensgegenstand“ nicht nur körperliche Gegenstände, sondern auch gefährdete Ansprüche auf die Fracht umfasst. Zwar erschien es naheliegender, als Vermögensgegenstand im Sinne des Absatzes 1 nur körperliche Gegenstände anzusehen, da auch nur solche, wie bereits in der Denkschrift zu Artikel 1 Buchstabe c des Bergungsübereinkommens ausgeführt, den Gegenstand von Bergungsmaßnahmen bilden können. Gleichwohl wird zur Gewährleistung einer international einheitlichen Auslegung an der Terminologie des Übereinkommens festgehalten.

**Satz 3** schließlich beschränkt den Anwendungsbereich des im Achten Abschnitts des Handelsgesetzbuches geregelten Bergungsrechts entsprechend den Vorgaben des Bergungsübereinkommens. So bestimmt **Nummer 1** entsprechend Artikel 1 Buchstabe c des Bergungsübereinkommens, dass eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache nicht Gegenstand von Bergungsmaßnahmen im Sinne des Achten Abschnitts des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches sein kann. Im Falle der Bergung schwimmender Brücken oder Pontons ist mithin allgemeines Auftragsrecht anwendbar. Gleiches gilt für die in **Nummer 2** aufgeführten Plattformen oder Bohreinrichtungen. Die Regelung entspricht Artikel 3 des Bergungsübereinkommens.

#### Zu § 741 (Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden)

**Absatz 1** bestimmt in den **Sätzen 1 und 2**, welche Pflichten den Berger, den Schiffseigentümer, den Eigentümer sonstiger in Gefahr befindlicher Vermögensgegenstände sowie den Schiffer oder Kapitän in Bezug auf den Schutz der Umwelt treffend. Entsprechend der Vorgabe des Artikels 8 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe b des Bergungsübereinkommens verpflichtet der Entwurf die genannten Personen, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Schiffseigentümer, sonstige Eigentümer und Schiffer oder Kapitän sind allerdings nach dem Wortlaut der Vorschrift entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens nur dem Berger gegenüber verpflichtet, die gebotene Sorgfalt walten zu lassen, um Umweltschäden

zu verhüten oder zu begrenzen. Verpflichtungen untereinander bestehen insoweit nicht.

Der in Satz 1 und 2 genannte Personenkreis ist derselbe wie in § 740 HGB-E. Wie in § 740 HGB-E wird ausdrücklich auch der Schiffer erwähnt und damit berücksichtigt, dass das neue Bergungsrecht wie das bisherige Recht auch für Binnenschiffe gelten soll.

Die in Satz 1 gewählte Formulierung „während der Bergungsmaßnahmen“ entspricht der in Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a des Bergungsübereinkommens. Eine Übernahme der in Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b des Bergungsübereinkommens enthaltenen Formulierung „bei Erfüllung der Pflicht, die Bergungsmaßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen“ erschien nicht zweckmäßig, da sie für die Umschreibung der Pflichten des Schiffseigentümers, des Eigentümers sonstiger Vermögensgegenstände sowie des Schiffers oder Kapitäns nicht passt.

Die Pflicht zur Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden unterliegt nicht der Disposition der Parteien. Entsprechend Artikel 6 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens bestimmt daher **Satz 3**, dass eine von Satz 1 und 2 abweichende Vereinbarung nichtig ist.

Was unter dem Begriff „Umweltschaden“ im Sinne von Absatz 1 zu verstehen ist, definiert **Absatz 2**. Die Definition entspricht der des Artikels 1 Buchstabe d des Bergungsübereinkommens.

#### Zu § 742 (Bergelohnanspruch)

Die Vorschrift enthält eine der zentralen Regelungen des Bergungsrechts. Sie ersetzt im Wesentlichen § 741 Abs. 1, die §§ 743 und 744 Abs. 3 sowie die §§ 746 und 750 HGB.

**Absatz 1** bestimmt zunächst **Satz 1**, unter welchen Voraussetzungen Bergelohn verlangt werden kann. Entsprechend den Vorgaben des Artikels 12 Abs. 1 und 2 des Bergungsübereinkommens gilt wie schon bisher (§ 741 Abs. 1 HGB) der Grundsatz, dass nur bei erfolgreichen Bergungsmaßnahmen Bergelohn verlangt werden kann. Waren die Bergungsmaßnahmen erfolglos, besteht allenfalls ein Anspruch auf Sondervergütung nach § 744 HGB-E. Durch die Formulierung „Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns“ wird der in Artikel 1 Buchstabe e des Übereinkommens definierte und im Übereinkommen wiederholte Begriff „Zahlung“ aufgegriffen. Hierdurch wird klargestellt, dass der Bergelohn in Geld zu leisten ist. Einer weiteren, dem § 744 Abs. 3 Satz 1 HGB entsprechenden Regelung, wonach der Bergelohn in Geld festzusetzen ist, bedarf es daher nicht.

**Satz 2** stellt entsprechend Artikel 12 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens und § 743 HGB klar, dass ein Bergelohn auch dann beansprucht werden kann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören. Wie in der Denkschrift zu Artikel 12 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens ausgeführt, hat die Regelung vor allem Bedeutung für die Schiffsbesatzung, die nach § 747 HGB-E einen Anteil am Bergelohn verlangen kann. Darüber hinaus ermöglicht die Regelung, dass der Eigentümer des bergenden Schiffes an dem geretteten Schiff, dass ihm ebenfalls ge-

hört, ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB erwerben kann.

Abweichend von der Formulierung in Artikel 12 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens spricht die vorgeschlagene Regelung nicht von dem „Schiff, das die Bergungsmaßnahmen durchgeführt hat“, sondern von dem „Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Denn das Schiff selbst kann nicht als Person angesehen werden, die Bergungsmaßnahmen durchführt.

**Absatz 2** hat im Bergungsübereinkommen kein Vorbild. Der Klarstellung halber erscheint es jedoch zweckmäßig, entsprechend geltendem Recht (§ 94 Abs. 2 BinSchG) zu bestimmen, dass neben dem Anspruch auf Bergelohn nicht noch ein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen, die zum Zwecke der Bergens entstanden sind, geltend gemacht werden kann. Nach der Bergung entstandene Aufwendungen können hingegen, wie sich aus Satz 2 ergibt, noch gesondert verlangt werden. Diese ebenfalls ohne internationalrechtliche Vorgaben in den Entwurf aufgenommene Regelung entspricht § 746 HGB. Aus Gründen besserer Zitierbarkeit führt der Entwurf dabei eine Legaldefinition des Begriffs „Bergungskosten“ ein. Dieser Begriff ist zwar auch schon dem geltenden Recht bekannt. Anders als dort soll der Begriff jedoch nur die in Absatz 2 Satz 2 genannten Kosten, Gebühren und Abgaben erfassen und nicht auch den Bergelohn.

**Absatz 3** legt fest, wer zur Zahlung verpflichtet ist. Entsprechend Artikel 13 Abs. 2 Satz 1 des Bergungsübereinkommens bestimmt er, dass die Eigentümer des geborgenen Schiffes und sonstiger Vermögensgegenstände für den Bergelohn pro rata in Höhe des Wertes der ihnen gehörenden Gegenstände haften. Die weitere Regelung, wonach dasselbe auch für die Verpflichtung zur Zahlung der in Absatz 2 Satz 2 genannten Kosten und Gebühren der Behörden, Zölle und sonstigen Abgaben sowie Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände gilt, ist ohne internationalrechtliche Vorgabe. Die Vorschrift entspricht geltendem Recht (§ 750 HGB).

Abweichend vom Bergungsübereinkommen spricht der Entwurf nicht von „Beteiligten, denen das geborgene Schiff und die geborgenen sonstigen Vermögensgegenstände gehören oder zustehen“, sondern vom Schiffseigentümer und vom Eigentümer der geborgenen Vermögensgegenstände. Wie in der Denkschrift zu Artikel 13 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens ausgeführt, dürfte sich aus der in der englischen Fassung verwendeten Formulierung „property interests“ entnehmen lassen, dass nur Eigentümer gemeint sind. Dies wird im Entwurf klargestellt.

Verzichtet wird im Entwurf dagegen darauf, ausdrücklich klarzustellen, ob zu den Schuldern des Bergelohns nur die Sacheigentümer oder aber auch die Inhaber eines erhalten gebliebenen Anspruchs auf Fracht zählen. Denn das Bergungsübereinkommen erscheint hierzu zweideutig und soll daher zur Wahrung international einheitlicher Auslegung wortgetreu umgesetzt werden. Zwar bestimmt es in seinem Artikel 1 Buchstabe c ausdrücklich, dass als Vermögensgegenstand im Sinne des Übereinkommens auch ein gefährdeter Frachtanspruch anzusehen ist. Ein solcher Anspruch

kann aber, wie zu § 740 HGB-E ausgeführt, nicht Gegenstand von Bergungsmaßnahmen sein und dürfte daher kein „geborgener Vermögensgegenstand“ im Sinne des Artikels 13 Abs. 2 Satz 1 des Bergungsübereinkommens sein.

Von der in Artikel 13 Abs. 2 Satz 2 des Bergungsübereinkommens eröffneten Möglichkeit, abweichend von der dargestellten Regelung zu bestimmen, dass die Zahlung des Bergelohns nur von einem der an der Havarie Beteiligten zu leisten ist, soll nicht Gebrauch gemacht werden. Als Lösung käme hier nur die Begründung einer Gesamtschuldnerschaft oder die Kanalisierung der Haftung auf den Reeder in Betracht. Die Begründung einer Gesamtschuldnerschaft scheidet aus, da das Übereinkommen nicht gestattet, eine dem bisherigen § 750 Abs. 1 Satz 2 HGB entsprechende Regelung zu erlassen und zu bestimmen, dass jeder der Gesamtschuldner nur bis zur Höhe des Wertes der für ihn geborgenen Sachen haftet. Ohne eine dem § 750 Abs. 1 Satz 2 HGB entsprechende Regelung führt aber die Begründung einer Gesamtschuldnerschaft dazu, dass auch der Eigentümer eines verhältnismäßigen geringwertigen Gutes bis zur Höhe des Wertes des Schiffes in Anspruch genommen werden kann. Dies erscheint nicht sachgerecht. Aber auch die Kanalisierung der Haftung auf den Reeder begegnet Bedenken. Denn da die neuen bergungsrechtlichen Vorschriften auch dann Anwendung finden, wenn einer in einem Gewässer befindlichen Sache Hilfe geleistet wird, ohne dass zusätzlich auch ein Schiff in Not ist, würde die Kanalisation der Haftung auf den Reeder in diesem Falle ins Leere gehen.

#### Zu § 743 (Höhe des Bergelohns)

**Absatz 1** entspricht Artikel 13 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens. Abweichend hiervon, jedoch in Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens, stellt er dabei zunächst in **Satz 1** ausdrücklich klar, dass die Regelung über die Bestimmung der Höhe des Bergelohns nur zum Tragen kommt, wenn die Parteien nichts Abweichendes vereinbart haben. Dies entspricht dem geltenden § 744 Abs. 1 HGB.

Die in **Satz 2** aufgeführten Kriterien sind nahezu wortgleich mit denen des Artikels 13 Abs. 1 Satz 2 des Bergungsübereinkommens. Wie dort ist auch nach dem Entwurf die Reihenfolge der aufgeführten Kriterien unmaßgeblich. Dies gilt abweichend vom geltenden Recht (§ 745 Abs. 2 HGB) insbesondere auch für die in **Nummer 1** aufgeführten Kriterien. Abweichend vom Bergungsübereinkommen werden allerdings anstelle der in Artikel 13 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens aufgeführten Buchstaben entsprechend der üblichen Gesetzgebungspraxis Nummern verwendet. Außerdem wird in **Nummer 2** zum besseren Verständnis dessen, was unter einem Umweltschaden zu verstehen ist, eine Verweisung auf die Legaldefinition in § 741 Abs. 2 HGB in der Fassung des Entwurfs vorgenommen. In der Sache ergeben sich keine Abweichungen.

Bei der Festlegung des Bergelohns räumt der Entwurf wie schon bisher § 744 Abs. 1 HGB dem Gericht einen Ermessensspielraum ein. Der Entwurf zwingt nicht dazu, im Falle einer erfolgreichen Bergung vor allem geringwertiger Gegenstände, von denen eine Gefahr für die Umwelt ausging, den Bergelohn in einer Höhe festzusetzen, die an den Wert

dieser Gegenstände heranreicht. Dies entspricht der auf der Diplomatischen Konferenz verabschiedeten Einvernehmlichen Auffassung zu Artikel 13 und 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung, wonach „das Gericht bei Festsetzung eines Bergelohns nach Artikel 13 und Bestimmung einer Sondervergütung nach Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 nicht verpflichtet [ist], vor Bestimmung der nach Artikel 14 zu zahlenden Sondervergütung einen Bergelohn nach Artikel 13 in Höhe des Höchstwertes des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände festzusetzen“.

**Absatz 2** entspricht Artikel 13 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens. Ebenso wie § 741 Abs. 2 HGB bestimmt er zunächst, dass der Bergelohn den Wert der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen darf. Nicht einzurechnen sind Zinsen, Bergungskosten und etwaige Verfahrenskosten. Zu der Frage, ob zu den geborgenen Vermögensgegenständen auch die gefährdeten und erhalten gebliebenen Frachtsprüche zählen, soll der Entwurf keine Aussage treffen. Insoweit wird auf die Ausführungen zu § 740 HGB-E über die Bedeutung des Wortes „geborgene Vermögensgegenstände“ verwiesen.

#### Zu § 744 (Sondervergütung)

Die Regelung entspricht Artikel 14 des Bergungsübereinkommens. Wie in der Denkschrift zu Artikel 14 des Übereinkommens ausgeführt, ist sie eine der zentralen Regelungen des neuen Bergungsrechts. Mit ihr wird erstmalig von dem Bergungsrecht beherrschenden Grundsatz „no cure no pay“ abgewichen und zur Verbesserung des Umweltschutzes dem Berger auch dann eine Vergütung zugebilligt, wenn die Bergung nicht erfolgreich war. Voraussetzung ist jedoch, dass der Berger Maßnahmen ergriffen hat, die dem Schutz der Umwelt zugute kommen oder zumindest zugute kommen können.

Auch wenn § 744 HGB mit Artikel 14 des Bergungsübereinkommens übereinstimmt, gliedert er die im Übereinkommen aufgeführten Regelungen neu. Dies soll dem besseren Verständnis der Vorschrift dienen. Dem dient auch die Nichtübernahme der in Artikel 14 Abs. 5 des Bergungsübereinkommens enthaltenen Regelung, wonach bei schuldhaft versäumter Begrenzung von Umweltschäden der Anspruch auf Sondervergütung versagt werden kann. Aus systematischen Gründen soll diese Regelung in die Vorschrift über das Fehlverhalten des Bergers (§ 746 HGB-E) aufgenommen werden.

**Absatz 1** übernimmt die Regelungen in Artikel 14 Abs. 1 und 4 des Bergungsübereinkommens. So bestimmt zunächst **Satz 1** entsprechend Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 des Bergungsübereinkommens, dass der Berger die Zahlung einer Sondervergütung verlangen kann, wenn er Bergungsmaßnahmen für ein Schiff erbracht hat, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte. Die weitere in Satz 1 normierte Voraussetzung, wonach Sondervergütung nur zu zahlen ist, soweit sie den Bergelohn übersteigen, entspricht der Vorgabe des Artikels 14 Abs. 1 und 4 des Bergungsübereinkommens. Diese Regelung besagt allerdings nicht, dass der Richter verpflichtet ist, vor der Fest-

legung der Sondervergütung einen Bergelohn in einer Höhe zu bestimmen, die der Wertobergrenze des § 743 Abs. 2 HGB-E entspricht. Wie in der Begründung zu § 743 Abs. 1 HGB-E ausgeführt, räumt der Entwurf entsprechend der auf der Diplomatischen Konferenz verabschiedeten Einvernehmlichen Auffassung zu Artikel 13 und 14 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung dem Gericht einen Ermessensspielraum bei der Festlegung des Bergelohns ein.

**Satz 2** entspricht § 742 Abs. 1 Satz 2 HGB-E. Entsprechend der Vorgabe des Artikels 12 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens stellt sie wie in § 742 Abs. 1 Satz 2 HGB-E klar, dass auch dann, wenn das geborgene Schiff und das bergende Schiff demselben Eigentümer gehören, ein Anspruch auf Sondervergütung geltend gemacht werden kann.

**Absatz 2** regelt entsprechend Artikel 14 Abs. 1 und 3 des Bergungsübereinkommens, wie die Sondervergütung grundsätzlich zu bemessen ist. Abweichend vom Bergungsübereinkommen geht er dabei zunächst von dem Grundfall aus, dass Bergungsmaßnahmen für einen Gegenstand erbracht wurden, der eine Gefahr für die Umwelt darstellte. Darauf, ob der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden verhütet oder begrenzt hat, kommt es für die Zwecke des Absatzes 2 nicht an. Diesen Fall regelt Absatz 3.

Entsprechend der im Übereinkommen gewählten Terminologie übernimmt der Entwurf in **Absatz 2 Satz 1** den Begriff „Unkosten“ und bestimmt, dass die Sondervergütung diesen dem Berger entstandenen Unkosten entspricht. Was unter Unkosten zu verstehen ist, wird in **Satz 2 und 3** entsprechend Artikel 14 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens genauer präzisiert.

**Absatz 3** regelt entsprechend Artikel 14 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens, wie die Sondervergütung zu bemessen ist, wenn der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden verhütet oder begrenzt hat. Nach **Satz 1** entspricht die Sondervergütung in diesem Falle nicht bloß den dem Berger entstandenen Unkosten; sie enthält vielmehr noch einen Zuschlag auf die Unkosten. Dieser Zuschlag liegt entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens bei bis zu 30 %. Nach **Satz 2** kann dem Berger jedoch auch bis zu 100 % der ihm entstandenen Unkosten zugesprochen werden, wenn dies unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles billig und gerecht erscheint. Bei dieser Abwägung sind insbesondere die in § 743 Abs. 1 Satz 2 HGB-E genannten Kriterien zu berücksichtigen.

#### Zu § 745 (Ausschluss des Vergütungsanspruchs)

Entsprechend Artikel 17 des Bergungsübereinkommens ist auch nach **Absatz 1** die Entstehung eines Vergütungsanspruchs ausgeschlossen, wenn in Erfüllung eines vor der Gefahrenlage abgeschlossenen Vertrages Bergungsleistungen erbracht werden. Die Regelung erfasst damit insbesondere die derzeit in § 742 Abs. 2 und 3 HGB geregelten Fälle, in denen die Leistungen von der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes oder einem Schlepper erbracht werden. Sie gilt darüber hinaus aber auch für alle sonstigen Fälle, in denen die Bergungsmaßnahmen in Erfüllung eines bereits geschlossenen Vertrages erbracht werden.

Der Begriff „Vergütung“ umfasst sowohl den Bergelohn als auch die Sondervergütung.

Die in **Absatz 2** vorgeschlagene Regelung entspricht Artikel 19 des Bergungsübereinkommens. In Übereinstimmung mit dem geltenden Recht (§ 742 Abs. 1 HGB) versagt sie dem Berger einen Anspruch auf Bergelohn, wenn er gegen das ausdrückliche und vernünftige Verbot des Kapitäns des in Gefahr befindlichen Schiffes Bergungsmaßnahmen durchführt. Abweichend vom geltenden Recht versagt der Entwurf entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens aber auch dann einen Anspruch auf Vergütung, wenn das Verbot von dem Eigentümer des Schiffes oder dem Eigentümer eines nicht an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstandes ausgesprochen wurde.

#### **Zu § 746 (Fehlverhalten des Bergers)**

Die in **Absatz 1** vorgeschlagene Regelung geht auf Artikel 18 des Bergungsübereinkommens zurück. Sie ermöglicht eine Herabsetzung oder sogar eine vollständige Versagung des Anspruchs auf Bergelohn, wenn der Berger durch sein Verschulden Bergungsmaßnahmen notwendig oder schwieriger gemacht hat oder wenn er sich unredlich verhalten hat. Wie in der Denkschrift zu Artikel 18 des Bergungsübereinkommens ausgeführt, entspricht die Vorschrift im Wesentlichen geltendem Bergungsrecht (§ 748 HGB), erweitert jedoch die Möglichkeit der Versagung und Herabsetzung der Vergütung des Bergers um den Fall der Erschwerung der Bergungsmaßnahmen.

Abweichend von Artikel 18 des Bergungsübereinkommens beschränkt sich die Regelung in Absatz 1 allein auf den Fall des Bergelohns. Aus systematischen Gründen wird die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Anspruch auf Sondervergütung versagt werden kann, in **Absatz 2** behandelt.

Absatz 2 regelt für den Anspruch auf Sondervergütung zwei Fälle: Zum einen greift er gemäß Artikel 18 des Bergungsübereinkommens den in Absatz 1 des Entwurfs genannten Fall auf, dass die Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder dass sich der Berger eines unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat. Zum andern regelt er den in Artikel 14 Abs. 5 des Bergungsübereinkommens angesprochenen Fall, dass der Berger schuldhaft die Begrenzung von Umweltschäden versäumt hat. Es erscheint zweckmäßig, aus systematischen Gründen beide Fälle in einer einheitlichen Regelung zu erfassen.

#### **Zu § 747 (Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung)**

Die vorgeschlagene Regelung ist ohne Vorgabe im Bergungsübereinkommen. Sie soll in Ausübung der in Artikel 15 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens ausdrücklich erwähnten Befugnis eines jeden Staates erlassen werden, die Aufteilung der dem Berger zustehenden Vergütung zwischen ihm, dem Kapitän und den anderen im Dienst des bergenden Schiffes stehenden Personen eigenständig zu regeln.

Abweichend vom Bergungsübereinkommen wird die vorgeschlagene Regelung der des § 748 HGB-E über die Aufteilung der Vergütung unter mehrere Berger vorangestellt.

Denn § 747 HGB-E betrifft nicht den Fall des Tätigwerdens mehrerer Berger, sondern den Fall, dass der Berger ein Schiffseigner oder Reeder ist, der vom Schiffer oder Kapitän des Schiffes sowie von der Schiffsbesatzung unterstützt wird. In diesem Fall ist entsprechend dem geltenden Recht als Berger im Sinne des Entwurfs nur der Schiffseigner oder Reeder anzusehen; der Kapitän als Vertreter des Reeders, der Schiffer als Vertreter des Schiffseigners und die übrigen Personen der Schiffsbesatzung als Gehilfen des Kapitäns sind dagegen nicht Berger.

Gleichwohl soll den Personen der Schiffsbesatzung wie bisher (§ 749 HGB) ein Anspruch auf einen Anteil am Bergelohn oder an der Sondervergütung zugebilligt werden. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass es nicht unwesentlich das Verdienst dieser Personen ist, dass der Berger eine Vergütung wegen ergriffener Bergungsmaßnahmen erhält.

**Absatz 1** bestimmt zunächst in weitergehender Entscheidung von § 749 Abs. 1 HGB, dass in den Fällen, in denen die Bergungsmaßnahmen von einem Schiff aus durchgeführt wurden, die Schiffsbesatzung des bergenden Schiffes je ein Sechstel des Betrages verlangen kann, der dem die Unkosten übersteigenden Teil der wegen der Bergungsmaßnahmen zu zahlenden Vergütung entspricht.

Abweichend vom geltenden Recht umfasst die unter den in § 747 HGB-E genannten Personen aufzuteilende Vergütung nicht nur den Bergelohn, sondern auch die Sondervergütung. Es erscheint sachgerecht, den Personen der Schiffsbesatzung anders als nach § 748 HGB-E anderen Bergern einen Anteil auch an der Sondervergütung zuzusprechen. Andernfalls würde das zweifelhafte Ergebnis erzielt, dass der Berger in einem Fall, in dem die Bergung zwar erfolgreich war, aber dank des Einsatzes der Schiffsbesatzung Umweltschäden verhütet werden konnten, keiner Ausgleichspflicht unterliegen würde, selbst wenn die ihm zustehende Vergütung höher wäre als ein zu zahlender Bergelohn im Falle einer erfolgreichen Bergung.

Der Anspruch der Schiffsbesatzung richtet sich gegen den Schiffseigner oder Reeder. Abweichend von Artikel 15 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens spricht der Entwurf hier bewusst nicht vom Eigentümer des Schiffes. Würde an der Verwendung des Begriffs „Eigentümer des Schiffes“ festgehalten, würde in den Fällen, in denen der Berger nicht der Eigentümer des Schiffes ist, sondern der Ausrüster (§ 2 BinSchG, § 510 HGB), weder dem Kapitän noch der Schiffsbesatzung einen Anteil an der Vergütung zustehen. Dies erscheint wenig sachgerecht. Durch die Verwendung sowohl der Begriffe „Schiffseigner“ als auch des Begriffs „Reeder“ wird zugleich dem Umstand Rechnung getragen, dass das Bergungsrecht sowohl für Binnenschiffe als auch für Seeschiffe gilt.

Abweichend von § 749 Abs. 1 HGB verwendet der Entwurf weiter an Stelle des Wortes „Betriebsmehrkosten“ den in Artikel 14 des Bergungsübereinkommens und in § 744 Abs. 2 HGB-E verwendeten Begriff „Unkosten“. Hierdurch soll klargestellt werden, dass im Falle der Zahlung einer Sondervergütung eine Beteiligung der Schiffsbesatzung hieran nicht in Betracht kommt, wenn der Berger umweltbezogene Maßnahmen ergriffen, jedoch einen Umweltschaden

weder verhütet noch begrenzt hat und er dementsprechend nach § 744 Abs. 2 HGB-E nur einen Anspruch auf eine Sondervergütung in Höhe der entstandenen Unkosten hat.

Gestrichen wurden auch die in § 749 Abs. 1 HGB enthaltenen Wörter „welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind“. Angesichts dessen, dass nach § 744 Abs. 2 HGB-E zu den Unkosten auch die Vorhaltekosten zählen, erscheint die Beibehaltung der in § 749 Abs. 1 HGB enthaltenen Formulierung zu eng.

**Absatz 2** entspricht ebenfalls weitgehend geltendem Seehandelsrecht (§ 749 Abs. 2 HGB). Eingefügt wurden lediglich im Hinblick auf die ebenfalls erfasste Binnenschiffahrt die Wörter „Schiffers oder“. Aus rein redaktionellen Gründen wurde außerdem der letzte Halbsatz in § 749 Abs. 2 Satz 2 HGB überarbeitet.

Gestrichen wurde dagegen § 749 Abs. 3 HGB. Eine unveränderte Beibehaltung der Regelung schied schon deshalb aus, weil deren Anwendung auf die Binnenschiffahrt nicht sachgerecht erscheint. Denn Seemannsämter sind nach § 1 des Seemannsgesetzes nur für Kauffahrteischiffe zuständig, die nach dem Flaggenrechtsgesetz die Bundesflagge führen. Eine Zuständigkeit für Binnenschiffe besteht mithin nicht. Im Übrigen erscheint eine Beibehaltung von § 749 Abs. 3 HGB auch nicht erforderlich. Denn sie führt nur dazu, dass vor Einschaltung eines Gerichts noch das Seemannsamt über den Verteilungsplan zu entscheiden hat; die Anrufung eines ordentlichen Gerichts bleibt in jedem Fall möglich.

**Absatz 3** entspricht § 749 Abs. 4 HGB. Abweichend von der zuletzt genannten Vorschrift präzisiert jedoch der Entwurf, welche Vereinbarungen gemeint sind. Es handelt sich um Vereinbarungen, die zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung gehen.

**Absatz 4** entspricht § 749 Abs. 5 HGB. Entgegen vereinzelter, in der Literatur vertretener Auffassung erscheint es nicht sachgerecht und auch nicht nach dem Bergungsübereinkommen geboten, die Sonderregelung über die Verteilung der Vergütung zwischen Schiffseigner/Reeder und Schiffsbesatzung auf den Fall der Bergung durch ein Bergungs- oder Schleppschiff zu erstrecken. Die Regelung des § 747 HGB-E hat wie ihr Vorgänger ihren Grund vor allem darin, dass ein Anreiz geschaffen werden soll, damit fremde Schiffe oder Ladungen gerettet werden, und dass der Schiffseigner oder Reeder in aller Regel davon profitiert, dass die Besatzung seines Schiffes Bergungsmaßnahmen ergreift. Wird ein Bergungs- oder Schleppschiff für Bergungsmaßnahmen eingesetzt, bedarf es jedoch weder eines Anreizes für die Schiffsbesatzung dieses Bergungs- oder Schleppschiffs, noch ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Berger von den Leistungen seiner Schiffsbesatzung besonders profitiert. Ebenso wenig wie sonstigen Bediensteten nach deutschem Recht eine Beteiligung am Bergelohn zugebilligt wird, gebieten es Billigkeitsgesichtspunkte, der Besatzung eines Bergungs- oder Schleppschiffs einen Anteil am Bergelohn oder an der Sondervergütung zuzubilligen. Dies erkennt auch das Bergungsübereinkommen an. Denn Artikel 15 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens überlässt es ausdrücklich jedem einzelnen Vertragsstaat zu regeln, ob und wie die Aufteilung zwischen dem Eigentümer, dem Kapitän und anderen im Dienst eines bergenden Schiffes ste-

henden Personen vorgenommen werden soll. Es zwingt daher nicht, das geltende Recht zu ändern.

#### Zu § 748 (Mehrheit von Bergern)

Die am Vorbild von § 745 Abs. 3 in Verbindung mit § 744 Abs. 2 HGB ausgerichtete Regelung in **Absatz 1** geht auf die Vorgabe des Artikels 15 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens zurück. Danach ist der Bergelohn in Fällen, in denen mehrere Berger an der Bergung mitwirken, anteilig an die Berger zu verteilen. Die Höhe der Anteile bemisst sich nach den Kriterien, die in § 743 Abs. 1 HGB-E aufgeführt sind.

Von Absatz 1 unberührt bleibt, wie Satz 2 ausdrücklich bestimmt, § 747 HGB. Für die Aufteilung der Vergütung zwischen dem Schiffseigner bzw. Reeder und seiner Schiffsbesatzung gilt mithin die Sonderregelung in der vorgenannten Vorschrift.

**Absatz 2** entspricht Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe d, zweiter Halbsatz des Bergungsübereinkommens. Entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens bestimmt der Entwurf, dass der Berger, der entsprechend seiner in § 740 Abs. 1 HGB-E normierten Pflicht das Eingreifen anderer Berger hingenommen hat, nicht bloß einen Anteil vom Bergelohn, sondern den ihm zustehenden vollen Bergelohn verlangen kann, wenn sich später herausstellt, dass die Hinzuziehung weiterer Berger nicht sachgerecht war.

§ 748 HGB-E gilt entsprechend Artikel 15 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens nur für die Aufteilung des Bergelohns; auf die Sondervergütung (§ 744 HGB-E) findet sie keine Anwendung. Eine Beteiligung anderer Berger an der Sondervergütung würde zu dem Ergebnis führen, dass im Falle der Verhütung von Umweltschäden die Berger, die hierzu nicht beigetragen haben, über § 748 HGB-E einen Anteil an der wegen der Verhütung von Umweltschäden gewährten Sondervergütung beanspruchen könnten. Dies wäre nicht sachgerecht.

#### Zu § 749 (Rettung von Menschen)

Die Regelung geht auf Artikel 16 des Bergungsübereinkommens zurück. In der Sache entspricht sie weitgehend § 751 HGB.

**Absatz 1** bestimmt zunächst entsprechend Artikel 16 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens und in Anlehnung an die Formulierung in § 751 Abs. 3 HGB, dass Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung schulden. Durch die Formulierung „weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung“ soll dabei klargestellt werden, dass andere Ansprüche durch § 749 HGB-E unberührt bleiben, mithin wie bisher gegen diejenigen, dessen Leben gerettet worden ist, durchaus ein Anspruch auf Aufwendungsersatz nach § 683 BGB geltend gemacht werden kann.

**Absatz 2** bestimmt entsprechend Artikel 16 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens, dass derjenige, der im Rahmen von Bergungsmaßnahmen für ein Schiff oder für sonstige Vermögensgegenstände Menschenleben Handlungen zur Rettung von Menschen vornimmt, einen angemessenen Anteil am Bergelohn oder an der Sondervergütung verlangen kann.

Die in **Satz 1** gewählte Formulierung weicht allerdings von der des Bergungsübereinkommens ab: Zum einen werden die in Artikel 16 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens verwendeten Worte „im Rahmen der Leistungen, die aus Anlass des die Bergung auslösenden Unfalls erbracht worden sind“ durch die Worte „bei Bergungsmaßnahmen“ ersetzt. Dies dient der besseren Lesbarkeit der Vorschrift. In der Sache bestehen keine Abweichungen..

Zum andern wird die Formulierung in Artikel 16 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens, wonach Anspruchsberechtigter derjenige ist, der Menschenleben gerettet hat, durch die Formulierung „wer Handlungen zur von Menschenleben unternimmt“ ersetzt. Die Formulierung des Bergungsübereinkommens erweckt den irrigen Eindruck, als müsse die Rettung gelungen sein. Dies entspricht jedoch nicht Sinn und Zweck des Übereinkommens. Zur Vermeidung von Missverständnissen lehnt sich der Entwurf daher der bereits in § 751 Abs. 1 HGB enthaltenen Formulierung an, verwendet dabei allerdings eine modernisierte Fassung.

Der Anspruch richtet sich nach Satz 1 auf anteilige Beteiligung am Bergelohn oder an der Sondervergütung. Um dies klarzustellen, spricht der Entwurf von der nach den Vorschriften dieses Abschnitts zuerkannten Vergütung.

Der Anspruch richtet sich gemäß Satz 1 grundsätzlich gegen den Gläubiger des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung. Ausnahmsweise richtet er sich nach **Satz 2** jedoch gegen die Eigentümer der geborgenen Gegenstände, wenn dem Berger aufgrund eines Fehlverhaltens keine Vergütung zusteht. Zwar trifft das Bergungsübereinkommen zu der Frage, gegen wen sich der Anspruch des Menschenretters richtet, keine Aussage. Es erscheint jedoch geboten, an der mit dem Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 967) zur Klarstellung eingeführten Regelung in § 751 Abs. 1 und 2 HGB festzuhalten, wonach Schuldner des Anspruchs grundsätzlich der Vergütungsberechtigte und ausnahmsweise die Eigentümer der geborgenen Gegenstände sind. Denn nur so kann vermieden werden, dass die bis zum Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes bestehende Diskussion zu der Frage, ob der Anspruch gegen den Schuldner des Bergelohnanspruchs oder gegen den Gläubiger dieses Anspruchs zu richten ist, wieder auflebt. Abweichend von § 751 Abs. 2 HGB billigt **Satz 2** allerdings dem Menschenretter, wenn er gegen den Berger nicht vorgehen kann, grundsätzlich nur einen Anspruch gegen den Schiffseigentümer zu. Damit trägt der Entwurf dem Umstand Rechnung, dass der Anspruch auf Sondervergütung nach § 744 Abs. 1 Satz 1 HGB-E nur gegen den Schiffseigentümer geltend gemacht werden kann. Nur dann, wenn die Bergungsmaßnahmen erfolgreich waren und damit auch ein Anspruch auf Bergelohn entsteht, kann der Anspruch auch gegen sonstige Sacheigentümer geltend gemacht werden.

#### **Zu § 750** (Abschluss und Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags)

Die im Entwurf vorgeschlagene Regelung beruht auf Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 des Bergungsübereinkommens. Sie betrifft den Fall, dass die an einer Bergung beteiligten Personen in Ergänzung oder abweichend von den ge-

setzlichen Vorschriften einen Vertrag über die zu leistenden Bergungsmaßnahmen schließen.

**Absatz 1** regelt zunächst Fragen der Vertretungsmacht. So bestimmt **Satz 1** entsprechend Artikel 6 Abs. 2 Satz 2 des Bergungsübereinkommens, dass sowohl der Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes als auch der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes die gesetzliche Vertretungsmacht für alle Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Sachen hat. Die Vertretungsmacht erstreckt sich also nicht auf den Eigentümer von Sachen, die sich nicht an Bord des Schiffes befinden, oder auf den Inhaber von Frachtforderungen.

Die vorgeschlagene Regelung weicht, wie in der Denkschrift zu Artikel 6 Abs. 2 Satz 2 des Bergungsübereinkommens ausgeführt, nicht unwesentlich vom geltenden deutschen Recht ab. Denn dieses kennt eine gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffseigentümers für die Ladungseigentümer nicht. Und auch der Schiffer oder Kapitän ist nach geltendem Recht nicht befugt, Ladungseigentümer durch Verträge persönlich zu verpflichten. Da die Regelung speziell auf den Abschluss von Bergungsverträgen zugeschnitten ist, erscheint es dementsprechend geboten, sie in den Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches aufzunehmen. Hierdurch wird deutlich, dass es sich um eine Sonderregelung allein für den Abschluss von Bergungsverträgen handelt.

**Satz 2** erweitert die gesetzliche Vertretungsmacht beim Schiffer oder Kapitän. Dieser ist entsprechend Artikel 6 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens berechtigt, auch den Schiffseigentümer zu vertreten und in dessen Namen einen Bergungsvertrag abzuschließen. Anders als nach den §§ 15, 16 BinSchG oder §§ 526, 527 HGB kann danach der Schiffer den Schiffseigner oder der Kapitän den Reeder grundsätzlich auch dann vertreten, wenn sich das Schiff im Heimathafen befindet. Dies gilt aber auch nur für den Abschluss von Bergungsverträgen.

**Absatz 2** bestimmt, unter welchen Voraussetzungen ein Bergungsvertrag für nichtig erklärt oder abgeändert werden kann. Die Vorschrift geht auf Artikel 7 des Bergungsübereinkommens zurück. In der Sache entspricht sie § 747 HGB. Die Formulierung „auf Antrag durch Urteil“ entspricht der der §§ 343 und 655 BGB und stellt damit klar, dass – ebenso wie nach geltendem Recht – die Nichtigerklärung oder Abänderung nur auf Antrag erfolgt und vom Gericht durch Urteil vorgenommen werden kann.

#### **Zu § 751** (Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht)

Die vorgeschlagene Regelung ist nicht durch das Bergungsübereinkommen veranlasst. Das Übereinkommen regelt nicht, ob und unter welchen Voraussetzungen Pfandrechte entstehen. Artikel 20 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens bestimmt vielmehr, dass die nach internationalem oder innerstaatlichem Recht dem Berger gewährten Schiffgläubigerrechte, also Pfandrechte am Schiff, unberührt bleiben.

In Ausübung der nach dem Bergungsübereinkommen eingeräumten Befugnis, die Voraussetzungen, unter denen dem Berger ein Schiffsgläubigerrecht zusteht, eigenständig zu regeln, bestimmt **Absatz 1**, dass dem Berger oder einem Zessionar des Bergelohn- oder Sondervergütungsanspruchs

für seinen Anspruch ein Schiffsgläubigerrecht an dem geborgenen Schiff zusteht. Diese Regelung entspricht weitgehend § 752 Abs. 1 HGB. Anders als das geltende Recht gewährt sie jedoch nicht nur den Anspruch auf Bergelohn einschließlich der in § 742 Abs. 2 Satz 2 HGB-E genannten Bergungskosten ein Schiffsgläubigerrecht, sondern auch für den Anspruch auf Sondervergütung. Einer weiteren Regelung darüber, dass auch für den Anspruch auf Zinsen und für die Kosten für die Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung das Schiffsgläubigerrecht gewährt wird, bedarf es nicht. Denn dies wird bereits in § 755 Abs. 2 HGB bzw. in § 105 BinSchG geregelt.

Das Schiffsgläubigerrecht wird an dem geborgenen Schiff gewährt. Bezogen sich die Bergungsmaßnahmen ausschließlich auf Sachen, die außerhalb eines Schiffes in Gefahr waren, greift also die vorgeschlagene Regelung nicht. Im Falle der nicht erfolgreichen Bergung des Schiffes geht mithin die Vorschrift ins Leere, da hier das Pfandobjekt fehlt.

**Absatz 2** regelt den Fall, dass sich andere Sachen als das Schiff in Gefahr befunden haben und diese geborgen wurden. Entsprechend geltendem Recht (§ 752 Abs. 2 HGB) gewährt Absatz 2 für diesen Fall dem Gläubiger des Bergelohnanspruchs ein Pfandrecht an den geborgenen Sachen. Ein Pfandrecht an der Frachtforderung wird nicht begründet. Entsprechend der mit Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1992 (BGBl. I S. 966) getroffenen Entscheidung wird daran festgehalten, dass eine Mithaftung der Fracht für das Schiffsgläubigerrecht nicht mehr sachgerecht ist.

Das Pfandrecht besteht nur für die Forderung auf Bergelohn einschließlich der in § 742 Abs. 2 Satz 2 HGB-E genannten Bergungskosten. Einer weiteren Regelung darüber, dass auch für den Anspruch auf Zinsen das Pfandrecht gewährt wird, bedarf es nicht. Dies ergibt sich bereits aus § 1289 BGB.

Für die Forderung auf Sondervergütung wird kein Pfandrecht an den geborgenen Sachen gewährt. Denn da nach § 744 Abs. 1 Satz 1 HGB-E nur der Schiffseigentümer Schuldner eines Anspruchs auf Sondervergütung ist, erscheint es nicht sachgerecht, die Sachen anderer Eigentümer für den Anspruch auf Sondervergütung mithaften zu lassen.

Neben dem Pfandrecht steht dem Gläubiger nach dem Entwurf auch ein Zurückbehaltungsrecht zu. Entsprechend dem bisherigen Recht (§ 752 Abs. 3 HGB) gilt dies allerdings nur, wenn sich die Sache im Alleinbesitz des Gläubigers befindet. Ein Zurückbehaltungsrecht besteht also nicht an Sachen, über die die Eigentümer noch die Verfügungsgewalt haben und an denen sie damit noch Besitz haben.

Nicht übernommen werden in Absatz 2 die in § 752 Abs. 3 HGB enthaltenen Wörter „bis zur Sicherheitsleistung“. Insofern wird auf die Sonderregelung in Absatz 3 Nr. 2 verwiesen.

**Absatz 3** dient der Umsetzung der Artikel 20 Abs. 2, Artikel 25 und 26 des Bergungsübereinkommens. Auch wenn das Übereinkommen die Voraussetzungen für die Entstehung eines Pfand- oder Zurückbehaltungsrechts nicht regelt, bestimmt es doch, dass der Berger seine Rechte unter

bestimmten Voraussetzungen nicht geltend machen oder ausüben darf.

Nach **Nummer 1** ist dies der Fall, wenn dem Gläubiger für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist. Die Vorschrift ist nahezu wortgleich mit Artikel 20 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens. Abweichend vom deutschsprachigen Text der genannten Regelung spricht der Entwurf jedoch nicht vom Schiffsgläubigerrecht, sondern ganz allgemein vom Pfandrecht. Es erscheint sachgerecht und unter Berücksichtigung des englischsprachigen Textes des Übereinkommens auch geboten, nicht nur Pfandrechte an Schiffen, also Schiffsgläubigerrechte im Sinne des deutschen Rechts, sondern auch Pfandrechte an Sachen, die im englischen Text ebenfalls als „maritime lien“ angesehen werden, von der Regelung zu erfassen.

Nach **Nummer 2** ist ferner die Geltendmachung oder Ausübung eines Pfand- oder Zurückbehaltungsrechts untersagt, wenn es sich bei den geborgenen Schiffen oder sonstigen Sachen um solche handelt, die Staatseigentum sind und zu nichtgewerblichen Zwecken verwendet werden und die im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießen. Erfasst werden damit nicht nur die – abweichend vom Bergungsübereinkommen, jedoch gemäß der in seinem Artikel 4 eingeräumten Wahlmöglichkeit – in den Anwendungsbereich der bergungsrechtlichen Vorschriften einbezogenen Kriegs- und sonstige Staatsschiffe, sondern auch staatseigene Ladung, die nach Artikel 25 des Bergungsübereinkommens ohne Zustimmung des Eigentümerstaats nicht für ein dingliches Verfahren oder zur Zurückbehaltung herangezogen werden darf. Die Regelung entspricht allgemein völkerrechtlichen Grundsätzen.

**Nummer 3** bestimmt entsprechend Artikel 26 des Bergungsübereinkommens, dass geborgene Sachen auch dann nicht zurückbehalten werden können oder der Pfandverwertung unterworfen werden können, wenn es sich hierbei um von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendete Ladung handelt. Voraussetzung ist jedoch, dass sich der Staat, der die Ladung gespendet hat, bereit erklärt hat, die für diese Sachen erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

#### **Zu § 752 (Rangfolge der Pfandrechte)**

§ 752 HGB-E ist nicht auf Vorgaben des Bergungsübereinkommens zurückzuführen. Er entspricht der Regelung des geltenden Rechts (§ 752a HGB). Es besteht keine Notwendigkeit, aus Anlass der Umsetzung des Bergungsübereinkommens diese Regelung grundlegend zu ändern. Erforderlich sind lediglich geringfügige Anpassungen: Das Wort „gerettet“ muss gestrichen werden, da zwischen Bergung und Hilfeleistung nicht mehr unterschieden wird. Weiter müssen die Verweisungen an die geänderte Zählung der Paragraphen angepasst werden. Schließlich muss in Absatz 4 neben dem Kapitän auch der Schiffer erwähnt werden, da die Regelung auch für Pfandrechte an Binnenschiffen gilt. Rein redaktioneller Art ist im Übrigen die Ersetzung des Wortes „wegen“ durch das Wort „für“. Dies dient der sprachlichen Angleichung an § 751 HGB-E.

**Zu § 753 (Sicherheitsleistung)**

Die vorgeschlagene Regelung dient der Umsetzung von Artikel 21 des Bergungsübereinkommens.

**Absatz 1** begründet zunächst entsprechend Artikel 21 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens einen Anspruch des Bergers gegenüber dem Schuldner des Bergelohns oder der Sondervergütung und eines etwaigen Kostenerstattungsanspruchs auf Zahlung einer Sicherheit. Zwar ist ein vergleichbarer Anspruch bereits in § 257 Satz 2 BGB normiert. Anders als dort besteht jedoch nach dem Entwurf der Anspruch auf Zahlung einer Sicherheit auch dann, wenn die Verbindlichkeit bereits fällig ist. Die nach dem Vorbild des Bergungsübereinkommens formulierte Regelung in **Satz 1** dürfte damit vor allem für die Fälle gelten, in denen noch nicht sicher ist, ob der Schuldner seine Schuld überhaupt tilgen wird.

Die Höhe der zu leistenden Sicherheit bestimmt sich nach dem Wert der Forderung, der Zinsen und der Kosten. Um welche Kosten es sich im Einzelnen handelt, präzisiert das Übereinkommen nicht. Dementsprechend soll auch für die Zwecke des vorgeschlagenen Absatzes 1 Satz 1 nicht näher umschrieben werden, was unter Kosten im Sinne der Vorschrift zu verstehen ist.

Eine Ausnahme von der in Satz 1 enthaltenen Regelung bestimmt **Satz 2** für den Fall, dass sich die Bergungsmaßnahmen auf ein Schiff beziehen, das einem Staat gehört, nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt. Es erscheint nicht erforderlich, in den Fällen, in denen der Staat selber Schuldner ist, noch eine Verpflichtung zur Leistung einer Sicherheit zu normieren.

Die in Satz 2 enthaltene Regelung bezieht sich nur auf Schiffe, die nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießen. Zwar erschiene es durchaus sachgerecht, die Einschränkung auf alle Fälle zu erstrecken, in denen der Staat selber Schuldner ist. Eine solche Regelung lässt das Bergungsübereinkommen jedoch nicht zu. Nur bei Staatsschiffen räumt es den Vertragsstaaten in seinem Artikel 4 eine Gestaltungsmöglichkeit ein.

**Absatz 2** verpflichtet den Eigentümer des geborgenen Schiffes entsprechend Artikel 21 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens, nach besten Kräften dafür zu sorgen, dass die Eigentümer der Ladung Sicherheit leisten, bevor die Ladung freigegeben wird. Durch die Formulierung „unbeschadet des Absatzes 1“ wird entsprechend der Vorgabe des Artikels 21 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens klar gestellt, dass der Schuldner der Vergütungsforderung in jedem Fall dem Berger auf dessen Verlangen ausreichende Sicherheit zu stellen hat.

**Absatz 3** entspricht Artikel 21 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens. Wie dort verbietet auch der Entwurf, die geborgenen Sachen von dem Ort, an den sie verbracht wurden, zu entfernen, bevor der Berger der Herausgabe zugestimmt hat oder ausreichende Sicherstellung geleistet wurde. Aus Vereinfachungsgründen verwendet der Entwurf dabei nicht die im Bergungsübereinkommen enthaltene Formulierung „solange nicht für dessen Forderung hinsichtlich des betreffen-

den Schiffes oder Vermögensgegenstandes eine ausreichende Sicherheit geleistet worden ist“. Vielmehr spricht er davon, dass die geborgenen Gegenstände „nicht vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderung des Bergers“ herausgegeben werden können. Damit stellt er zugleich klar, dass eine Befugnis zur Herausgabe auch dann besteht, wenn die Ansprüche des Bergers befriedigt wurden. Die Formulierung ist § 753 Abs. 1 HGB nachgebildet.

Absatz 3 wird ergänzt durch **Absatz 4**, der entsprechend dem geltenden Recht (§ 753 HGB) bestimmt, welche Folgen sich daraus ergeben, dass geborgene Sachen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers herausgegeben wurden. Wie schon das geltende Recht begründet Absatz 4 eine Schadensersatzpflicht des Kapitäns, wenn er entgegen Absatz 3 geborgene Ladung herausgegeben hat. Diese Schadensersatzpflicht trifft nach Satz 2 den Reeder, wenn er dem Kapitän eine Weisung zur Herausgabe erteilt hat. Für den in der Binnenschifffahrt tätigen Schiffer verweist die Regelung auf § 7 Abs. 2 und 3 BinSchG. Diese Verweisung entspricht § 99 Abs. 2 BinSchG. Es erscheint geboten, auch in den Fällen, in denen wie bisher nicht Binnenschifffahrtsrecht zur Anwendung gelangte, jedoch ein Binnenschiff betroffen war, den vom Seehandelsrecht abweichenden Grundsatz beizubehalten, dass der Schiffer, der auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat, nur dann in Anspruch genommen werden kann, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

**Zu § 753a (Einstweilige Verfügung)**

Die im Entwurf vorgeschlagene Regelung geht auf Artikel 22 des Bergungsübereinkommens zurück. Wie in der Denkschrift ausgeführt, eröffnet die Regelung die Möglichkeit, bei Gericht im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes den Antrag auf Zubilligung einer Abschlagszahlung zu stellen. Ob das Gericht dem Antrag stattgibt, in welcher Höhe es eine Abschlagszahlung festsetzt und ob hierfür die Stellung einer Sicherheit ausreicht, richtet sich danach, was das Gericht nach den Umständen des Falles als billig und gerecht erachtet.

In Umsetzung dieser Regelung sieht der Entwurf vor, in die Vorschriften des Handelsgesetzbuches eine Regelung über die einstweilige Verfügung aufzunehmen. Die Änderung der Zivilprozessordnung, nämlich des § 940 ZPO, erscheint nicht sachgerecht, weil die Regelung nur für den Fall der Bergung gelten soll.

Durch die Formulierung „durch einstweilige Verfügung“ soll die Verknüpfung mit der Zivilprozessordnung hergestellt werden. Die Voraussetzungen, unter denen die einstweilige Verfügung erlassen werden konnte, regelt indes § 753a HGB-E. Um dies klarzustellen, bestimmt Satz 2, dass die in den §§ 935, 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht erfüllt sein müssen. Es ist also ausschließlich in das Ermessen des Gerichts gestellt, ob es eine Abschlagszahlung auf eine Vergütung wegen geleisteter Bergungsmaßnahmen zubilligt. Welche Kriterien das Gericht hierbei anzuwenden hat, bleibt entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens offen.

**Zu Nummer 3** (§ 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB)

Die vorgeschlagene Änderung des § 754 Abs. 1 Nr. 4 HGB ist durch die Änderung des Achten Abschnitts des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches geboten. Da das Rechtsinstitut der „Hilfeleistung“ aufgegeben wird und nach § 742 Abs. 2 HGB-E in der Fassung von Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs dem Begriff „Bergungskosten“ eine abweichende Bedeutung beigemessen wird, bedarf es einer Umformulierung. Im Übrigen wird aus Vereinfachungsgründen davon abgesehen, die Regelung beizubehalten, wonach auch dann, wenn die Bergung zwischen mehreren Schiffen desselben Eigentümers stattgefunden hat, ein Schiffsgläubigerrecht für die Forderung auf Bergelohn gewährt wird. In der Sache ergeben sich keine Änderungen.

**Zu Nummer 4** (§ 762 Abs. 3 HGB)

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll den Änderungen im Bergungsrecht (vgl. § 742 Abs. 2 HGB-E) Rechnung getragen werden, wonach der Begriff „Hilfskosten“ nicht mehr verwendet wird, der Begriff „Bergungskosten“ den Bergelohn nicht mehr einschließt und neben dem Anspruch auf Bergelohn auch ein Anspruch auf Sondervergütung eingeführt wird. Es handelt sich insoweit um eine bloße Folgeänderung.

**Zu Nummer 5** (§ 902 HGB)

Durch die in **Buchstabe b** vorgeschlagene Anfügung eines neuen Absatzes an § 902 HGB geltender Fassung soll Artikel 23 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens umgesetzt werden. Danach soll der in Anspruch genommene Schuldner des Bergelohns oder der Sondervergütung die Möglichkeit haben, die Verjährungsfrist jederzeit durch Erklärung gegenüber dem Gläubiger zu verlängern. Eine solche Möglichkeit sieht das geltende Recht derzeit nicht vor. Für Ansprüche auf Bergelohn oder Sondervergütung muss daher eine entsprechende Ergänzung in das Handelsgesetzbuch eingefügt werden.

Diese Änderung macht es erforderlich, den bisherigen Wortlaut von § 902 HGB, wie in **Buchstabe a** vorgeschlagen, in einen Absatz einzustellen und die Forderungen wegen Bergung und die wegen der Beseitigung eines Wracks in gesonderten Absätzen zu behandeln. Dabei soll zugleich den Änderungen im Bergungsrecht Rechnung getragen werden, wonach der Begriff „Hilfskosten“ nicht mehr verwendet wird, der Begriff „Bergungskosten“ den Bergelohn nicht mehr einschließt und neben dem Anspruch auf Bergelohn auch ein Anspruch auf Sondervergütung eingeführt wird. Die in Buchstabe aa vorgeschlagene Neufassung stellt insoweit eine bloße Folgeänderung dar.

**Zu Nummer 6** (§ 903 HGB)

Die in **Buchstabe a** vorgeschlagene Änderung des § 903 Abs. 2 HGB ist bedingt durch die in Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a des Entwurfs vorgeschlagene Einführung eines neuen Absatzes in § 902 HGB. Eine sachliche Änderung beinhaltet der Vorschlag nicht.

Die in **Buchstabe b** vorgeschlagene Neufassung des § 903 Abs. 3 HGB stellt zum einen eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nr. 5 des Entwurfs vorgeschlagenen Änderung des

§ 902 HGB dar. Die Regelung entspricht Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 des Bergungsübereinkommens. Zum anderen soll durch sie von der in Artikel 23 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, eine Sonderregelung für Rückgriffsansprüche einzuführen. Der in Umsetzung dieses Artikels vorgeschlagene **Satz 2** ist § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB nachgebildet. Wie dort soll der Beginn der Verjährungsfrist auf den Tag verschoben werden, an dem das Urteil gegen den Rückgriffsgläubiger rechtskräftig wurde oder an dem der Rückgriffsgläubiger seinen eigenen Gläubiger befriedigt hat. Zum Schutz des Rückgriffsschuldners wird dabei bestimmt, dass der Verjährungsbeginn nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wird, wenn der Rückgriffsschuldner nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, über den Schaden unterrichtet wurde.

**Artikel 2** (Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche)**Zu Nummer 1** (Artikel 7 EGHGB)

Mit der vorgeschlagenen Neufassung des Artikels 7 Abs. 1 EGHGB soll der Anwendungsbereich der Vorschriften über Bergung im Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches erweitert werden. Entsprechend der Vorgabe des Bergungsübereinkommens, das eine generelle Beschränkung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens Kauffahrteischiffe nicht kennt, sollen mit **Satz 1 Nr. 4** die im Achten Abschnitt des Fünften Buches des Handelsgesetzbuches enthaltenen Vorschriften über Bergung künftig auch auf nicht gewerblich genutzte Schiffe angewendet werden. Erfasst werden damit insbesondere Sportschiffe.

Darüber hinaus werden aber auch durch die vorgenannte Regelung Staatsschiffe erfasst. Damit soll von der in Artikel 4 des Bergungsübereinkommens eingeräumten Befugnis Gebrauch gemacht werden, die Vorschriften über Bergung auch auf derartige Schiffe anzuwenden. Wie in der Denkschrift zu der genannten Vorschrift ausgeführt, ist kein sachlicher Grund dafür ersichtlich, Bergungsmaßnahmen für Nichterwerbsschiffe rechtlich anders zu behandeln als Bergungsmaßnahmen für Kauffahrteischiffe. Nur in Ausnahmefällen ist eine Unterscheidung zwischen derartigen Maßnahmen geboten. Dies gilt zum einen für die Geltendmachung oder Ausübung eines Pfand- oder Zurückbehaltungsrechts durch den Gläubiger eines Bergelohn- oder Sondervergütungsanspruchs, zum anderen für den Anspruch des Gläubigers auf Sicherheitsleistung. Wie in Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs vorgeschlagen, sollen die hierfür erforderlichen Ausnahmeregelungen jedoch bereits in die vorgeschlagenen §§ 751 bis 753 HGB-E aufgenommen werden. Einer Sonderregelung in Artikel 7 EGHGB bedarf es insoweit daher nicht.

Infolge der Erweiterung der Liste der Vorschriften, die auch für nichtgewerblich genutzt Schiffe gelten sollen, erscheint es geboten, Artikel 7 Abs. 1 EGHGB redaktionell zu überarbeiten. Dies dient dem Interesse besserer Lesbarkeit der Vorschrift. Mit Ausnahme der Regelung in Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 EGHGB-E bleibt aber Artikel 7 EGHGB in der Sache unverändert: Die in dem vorgeschlagenen Absatz 1

Satz 1 Nr. 1 bis 3 enthaltenen Regelungen entsprechen geltendem Recht. Satz 2 bleibt unverändert.

#### Zu Nummer 2 (Artikel 8 EGHGB)

Im Hinblick darauf, dass der geltende Artikel 8 EGHGB gegenstandslos geworden ist, soll dieser durch eine andere Regelung ersetzt werden.

Mit dem vorgeschlagenen Artikel 8 EGHGB sollen kollisionsrechtliche Fragen behandelt und damit zugleich die Sondervorschriften des Bergungsübereinkommens hierzu umgesetzt werden.

**Absatz 1** regelt, unter welchen Voraussetzungen die auf dem Bergungsübereinkommen beruhenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches anzuwenden sind. Entsprechend Artikel 2 und 23 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens bestimmt **Satz 1**, dass diese Vorschriften ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht als *lex fori* anzuwenden sind. Nicht in die Verweisungskette aufgenommen ist § 747 HGB; für die darin geregelten Ansprüche gilt entsprechend Artikel 15 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens die Sonderregelung in **Satz 2**. Nicht aufgeführt werden ferner die nicht auf Vorgaben des Bergungsübereinkommens beruhenden §§ 751 und 752 HGB. Insoweit sollen die allgemeinen kollisionsrechtlichen Regelungen der Artikel 43 ff. EGBGB zur Anwendung kommen.

Durch den in Satz 1 aufgenommenen Einschub „ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht“ soll klargestellt werden, dass die genannten Vorschriften unabhängig davon anzuwenden sind, ob etwa nach Artikel 28 oder 39 EGBGB deutsches Recht zur Anwendung gelangt. Wie sich aus **Satz 3** ergibt, bleibt allerdings das den Parteien nach Artikel 27 und 42 EGBGB eingeräumte Recht, das auf den Vertrag oder das außervertragliche Schuldverhältnis anwendbare Recht zu wählen, unberührt. Die Parteien können also auch weiterhin bei internationalen Sachverhalten ein anderes als das deutsche Recht wählen. Diese Regelung steht in Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens, der den Grundsatz der Privatautonomie festschreibt. In Fortschreibung dieses Grundsatzes erscheint es geboten, den Parteien auch das Recht zuzubilligen, eine andere als die deutsche Rechtsordnung zu wählen. Dies darf aber nicht dazu führen, dass die Rechtswahl zu einer Abbedingung der im Entwurf vorgeschlagenen Regelungen in § 741 Abs. 1 und § 750 Abs. 2 HGB führt. Denn auch nach Artikel 6 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens sind diese Regelungen der Disposition durch die Parteien entzogen. Satz 3 bestimmt daher, dass die zuletzt genannten Regelungen international zwingend sind. Es handelt sich insoweit um Regelungen im Sinne des Artikels 34 EGBGB.

Die Vorschrift kommt nur zur Anwendung, wenn ein Verfahren vor einem deutschen Gericht anhängig ist. Von einer Übernahme der in Artikel 2 des Bergungsübereinkommens enthaltenen Regelung, wonach die im Handelsgesetzbuch umgesetzten Vorschriften des Bergungsübereinkommens auch dann zur Anwendung kommen, wenn ein Gerichtsverfahren in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens anhängig ist, wird abgesehen. Die Übernahme dieser Regelung erscheint entbehrlich. Denn in dem Fall, in dem das

Gericht dieses anderen Vertragsstaates angerufen ist, ist das Gericht seinerseits nach Artikel 2 des Übereinkommens gehalten, die Regelungen des Bergungsübereinkommens als *lex fori* anzuwenden.

**Satz 2** beruht auf Artikel 15 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens. Danach wird, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt wurde, die Aufteilung des Bergelohns oder der Sondervergütung zwischen dem Eigentümer, dem Kapitän und den anderen Bediensteten des Schiffes, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, durch das Recht der Flagge dieses Schiffes bestimmt. In sonstigen Fällen wird auf das auf den Vertrag zwischen dem Berger und seinen Bediensteten anzuwendende Recht verwiesen. Bei diesen Verweisungen dürfte es sich um Sachrechtsverweisungen handeln.

Führt das bergende Schiff die deutsche Flagge, ist mithin nach Satz 2 der im Entwurf vorgeschlagene § 746 HGB anzuwenden. Führt das Schiff dagegen eine fremde Flagge, gilt das Recht des Flaggenstaates; eine Anwendung des § 746 HGB als *lex fori*, wie sie Satz 1 für die sonstigen bergungsrechtlichen Vorschriften vorschreibt, scheidet aus.

Wurden die Bergungsmaßnahmen nicht von einem Schiff aus erbracht, so ist nach Satz 2 für die Frage, ob und in welchem Verhältnis die Bediensteten des Bergers einen Anteil an dem Bergelohn oder der Sondervergütung beanspruchen können, auf das Recht abzustellen, dem der Dienstvertrag untersteht. Kommt danach deutsches Recht zur Anwendung, ist ein Anspruch der Bediensteten zu verneinen. Denn mangels einer spezialgesetzlichen Regelung ist ein dem § 746 HGB-E entsprechender Anspruch sonstiger Bediensteter zu verneinen.

Nach **Absatz 2** unterliegen in den Fällen, in denen die im Handelsgesetzbuch vereinbarten Vorschriften über Bergung anzuwenden sind, auch die damit zusammenhängenden Ansprüche des Bergers auf Zinsen deutschem Recht. Die Regelung beruht auf Artikel 24 des Bergungsübereinkommens. Inwieweit auch ein Anspruch auf Kostenersatz besteht, richtet sich dagegen nach dem Recht, das durch das autonome Internationale Privatrecht berufen wird.

**Absatz 3** dient schließlich der Umsetzung des Artikels 5 Abs. 3 des Bergungsübereinkommens. Durch ihn wird sichergestellt, dass in den Fällen, in denen etwa eine deutsche Behörde tätig wird, auch deutsches Recht zur Beurteilung der Frage, ob und in welcher Höhe ein Vergütungsanspruch besteht, zur Anwendung gelangt. Die Regelung weicht grundsätzlich von den in den Absätzen 1 und 2 vorgeschlagenen Regelungen ab. Um dies deutlich zu machen, wird Absatz 1 ausdrücklich unter den Vorbehalt des Absatzes 3 gestellt.

#### Artikel 3 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Wie oben unter I.4. ausgeführt, sollen die Unterschiede zwischen See- und Binnenschiffahrtsrecht im Bereich der Bergung aufgegeben und die auf dem Bergungsübereinkommen beruhenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches auch angewendet werden, wenn die Bergungsmaßnahmen ohne Beteiligung eines Seeschiffes in einem Binnengewässer durchgeführt werden. Diese Entscheidung soll in der Weise um-

gesetzt werden, dass die im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Vorschriften über Bergung aufgehoben werden und lediglich auf die seehandelsrechtlichen Vorschriften der §§ 740 ff. HGB verwiesen wird.

Diese Ersetzung führt vor allem zu folgenden grundlegenden Änderungen:

Die derzeit noch bestehende, in § 100 BinSchG geregelte dingliche Haftung des Schuldners für Bergungs- und Hilfskosten wird durch eine persönliche ersetzt. Damit wird in der Binnenschiffahrt das nachvollzogene, was mit dem Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) im Seerecht eingeführt und bei Vorlage des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschiffahrt (Bundestagsdrucksache 13/8446) auch für die Binnenschiffahrt bereits angekündigt wurde (a. a. O., S. 16 f.): die vollständige Umstellung des Systems der dinglich-beschränkten Haftung auf das System der persönlichen Haftung. Wie auch in der Seeschiffahrt erscheint es nicht sachgerecht, im Falle der Bergung die Verwirklichung des Anspruchs auf Bergelohn auch weiterhin von dem Schicksal des Schiffes nach dem anspruchsbegründenden Ereignis abhängig zu machen.

Neu ist weiter – insoweit wie im Seerecht – die Aufgabe der Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfeleistung, die Statuierung von Sorgfalts- und Mitwirkungspflichten der an der Havarie beteiligten Personen (§§ 740, 741 HGB-E), die Berücksichtigung der Sachkunde und der Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden bei der Bemessung des Bergelohns (§ 743 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 HGB-E), die Begründung eines Anspruchs auf Sondervergütung, wenn der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt hat, die Neudefinition des Begriffs „Bergungskosten“ (§ 742 Abs. 2 Satz 2 HGB-E) und die Eröffnung der Möglichkeit, bei Gericht zu beantragen, dass durch einstweilige Verfügung dem Berger eine Abschlagszahlung zugesprochen wird (§ 753a HGB-E).

Darüber hinaus wird künftig auch im Binnenschiffahrtsrecht erstmalig geregelt sein, wie hoch der Ausgleichsanspruch der Schiffsbesatzung ist, wenn von einem Schiff aus Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden (§ 747 HGB-E), wer beim Abschluss eines Bergungsvertrages den Eigentümer des havarierten Schiffes und die Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände vertreten kann und unter welcher Voraussetzung der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen für nichtig erklärt oder abgeändert werden können (§ 750 HGB-E).

Im Übrigen treten an die Stelle der Regelungen des Binnenschiffahrtsgesetzes im Wesentlichen die folgenden im Entwurf vorgeschlagenen Vorschriften des Handelsgesetzbuches:

BinSchG geltender Fassung	HGB-E
§ 93	§ 742 Abs. 1
§ 94	§ 742 Abs. 2, § 743
§ 95	§§ 748, 749 Abs. 2
§ 96	§ 745 Abs. 2
§ 97	§ 751
§ 99	§ 753 Abs. 3 und 4

An die Stelle des § 98 BinSchG treten die allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen.

#### Zu Nummer 1 (§ 4 Abs. 1 BinSchG)

Die Angleichung von See- und Binnenschiffahrtsrecht im Bereich der Bergung macht es erforderlich, die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes hieran anzupassen. Die vorgeschlagene Änderung berücksichtigt, dass nach § 93 BinSchG-E in Verbindung mit §§ 740 ff. HGB-E künftig auch im Binnenschiffahrtsrecht nur noch das Rechtsinstitut der Bergung bestehen und nicht mehr zwischen Bergung und Hilfeleistung unterschieden werden soll. Dementsprechend sollen auch in § 4 Abs. 1 Satz 1 BinSchG die Wörter „oder Hilfeleistung“ gestrichen werden. Zwar beruht § 4 Abs. 1 BinSchG auf dem Straßburger Übereinkommen von 1989 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1644), das seinerseits in Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c noch den Begriff „oder Hilfeleistung“ verwendet. Diese Vorschrift erscheint jedoch entbehrlich, wenn es die Hilfeleistung als besonderes Rechtsinstitut nicht mehr gibt.

#### Zu den Nummern 2 bis 6 (§ 5 Nr. 1, § 5c Abs. 1 Nr. 2, § 5e Abs. 2 Satz 1, § 5i Satz 1, § 5k Abs. 3, § 5m Satz 1 Nr. 2 BinSchG, Überschrift des Siebten Abschnitts des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Die vorgeschlagene Streichung der Wörter „Hilfeleistung“, „Hilfeleistungsdienste“ und „Retter“ ist bedingt durch die Aufgabe der Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfeleistung im Seehandelsrecht und der Anwendung der neuen seehandelsrechtlichen Vorschriften auf die Binnenschiffahrt. Auf die Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a dieses Artikels wird verwiesen.

#### Zu Nummer 7 (§ 93 BinSchG)

Da vom Handelsgesetzbuch abweichende Sondervorschriften über die Bergung in der Binnenschiffahrt nicht mehr fortgelten sollen, soll entsprechend dem Vorbild früherer im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltener Vorschriften (vgl. § 26 BinSchG in der bis zum Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) am 1. Juli 1998 geltenden Fassung, § 92 BinSchG in der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vom 30. August 1972 (BGBl. 1972 II S. 1005) am 6. September 1972 geltenden Fassung) auf das Bergungsrecht des Handelsgesetzbuches verwiesen werden.

Nach dem Entwurf sollen die für die Seeschiffahrt geltenden bergungsrechtlichen Sondervorschriften auf die Binnenschiffahrt entsprechend angewendet werden. Es handelt sich hierbei um die im Handelsgesetzbuch verankerten Vorschriften über die Rechte und Pflichten des Bergers und der anderen an der Havarie und der Bergung beteiligten Personen, über das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht und die Sicherheitsleistung und über die Verjährung sowie um die im

Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche verankerte Regelung über die kollisionsrechtliche Anknüpfung der genannten bergungsrechtlichen Vorschriften. Einer Verweisung auf Artikel 7 Abs. 1 EGHGB-E, wonach die Vorschriften des Handelsgesetzbuches auch dann anzuwenden sind, wenn die Verwendung des Schiffes nicht des Erwerbes wegen erfolgt, bedarf es nicht. Denn anders als in der Seeschifffahrt ist es in der Binnenschifffahrt unerheblich, ob das Schiff zu gewerblichen oder zu sonstigen Zwecken betrieben wird.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 93 BinSchG ist, dass in Binnengewässern eine Havarie stattgefunden hat und an den Bergungsmaßnahmen kein Seeschiff beteiligt ist. Ist hingegen ein Seeschiff beteiligt, finden aufgrund des in Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs vorgeschlagenen § 740 HGB die Vorschriften des Handelsgesetzbuches unmittelbare Anwendung.

#### **Zu Nummer 8** (§ 94 bis 101 BinSchG)

Da, wie oben ausgeführt, die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Bergung auch in der Binnenschifffahrt zur Anwendung gelangen sollen, müssen die Sondervorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes über Bergung und Hilfeleistung ersatzlos entfallen. Zu den hieraus folgenden Änderungen im Binnenschifffahrtsrecht wird auf die einleitenden Ausführungen zu Artikel 3 verwiesen.

#### **Zu Nummer 9** (§ 102 Nr. 3 BinSchG)

Die Ersetzung der Wörter „die Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes“ durch die Wörter „Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Bergungskosten“ ist bedingt durch die Aufgabe der Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfeleistung und die Neudefinition des Begriffs „Bergungskosten“ in den §§ 740, 742 Abs. 2 Satz 2 HGB-E. Dies muss auch bei der Regelung der Schiffsgläubigerrechte in § 102 Nr. 3 BinSchG berücksichtigt werden.

#### **Zu Nummer 10** (§ 116 Abs. 1 BinSchG)

Die Streichung der Wörter „und der Bergungs- und Hilfskosten“ ist erforderlich, weil die Rangordnung der Pfandrechte für Bergungsmaßnahmen künftig auch für die Binnenschifffahrt in § 752 HGB geregelt sein soll. Die Streichung stellt insoweit eine bloße Folgeänderung dar.

#### **Zu Nummer 11** (§ 117 Abs. 1 Nr. 4 BinSchG)

Im Hinblick darauf, dass § 93 BinSchG-E für die Bestimmung der Rechte und Pflichten der an einer Bergung beteiligten Personen auch auf die in Artikel 1 Nr. 5 und 6 des Entwurfs geänderten Verjährungsregelungen der §§ 902 und 903 Abs. 3 HGB verweist, bedarf es keiner eigenständigen Verjährungsregelung für Ansprüche aus Bergung im Binnenschifffahrtsgesetz. Aus diesem Grunde soll § 117 Abs. 1 Nr. 4 BinSchG ersatzlos gestrichen werden.

#### **Artikel 4** (Änderung der Zivilprozessordnung)

Die Einführung eines Klägergerichtsstandes für Klagen wegen Ansprüchen auf Zahlung von Bergelohn oder Sonder-

vergütung soll der wirksamen Durchsetzung des Bergungsübereinkommens dienen. Denn da das Übereinkommen bisher keineswegs weltweit gilt – es fehlen für die Schifffahrt bedeutsame Staaten wie Panama und Liberia –, läuft der Berger, der einen Anspruch gegen einen Schiffseigentümer ohne Niederlassung im Inland hat, Gefahr, dass er mangels Gerichtsstands im Inland nicht nur vor einem ausländischen Gericht klagen muss, sondern dass das ausländische Gericht den Anspruch auch nicht nach dem Bergungsübereinkommen beurteilt. Insbesondere bei Bergungsmaßnahmen ohne Abschluss eines Vertrages liefe damit der Berger Gefahr, dass einem nach dem Bergungsübereinkommen bestehenden Anspruch auf Sondervergütung nicht stattgegeben würde. Dies aber liefe der Intention des Bergungsübereinkommens zuwider, dem Bergungsübereinkommen möglichst weite Verbreitung und im Interesse eines wirksamen Umweltschutzes eine effektive Durchsetzung zu garantieren.

#### **Artikel 5** (Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung)

Die vorgeschlagenen Änderungen der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung sind bedingt durch die Aufgabe der Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfeleistung im Handelsgesetzbuch. Aus diesem Grunde sollen in § 1 Abs. 3 Nr. 2 und 3 SVertO die Begriffe „Bergungs- oder Hilfeleistungsdienste“ durch den Begriff „Bergungsmaßnahmen“ ersetzt werden und der Begriff „Retter“ gestrichen werden. Gleiches gilt für § 35 SVertO.

#### **Artikel 6** (Änderung des Gerichtsverfassungsgesetzes)

Die vorgeschlagene Änderung des § 95 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe f des Gerichtsverfassungsgesetzes ist bedingt durch die Streichung des Rechtsinstituts der Hilfeleistung im Handelsgesetzbuch. Es handelt sich um eine bloße Folgeänderung.

Die vorgesehene Streichung des Wortes „Bodmerei“ dient darüber hinaus der Rechtsbereinigung. Denn das Rechtsinstitut der Bodmerei wurde bereits durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I S. 966) beseitigt.

#### **Artikel 7** (Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen)

##### **Zu Nummer 1** (§ 2 Abs. 1 Buchstabe e)

Die Änderung des Bergungsrechts im Handelsgesetzbuch und die Anwendbarkeit der neuen Regelungen auch auf die Binnenschifffahrt machen eine Anpassung des § 2 Abs. 1 Buchstabe e des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen hieran erforderlich. Durch die vorgeschlagene Streichung der Wörter „oder Hilfeleistung“ in § 2 Abs. 1 Buchstabe e des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen wird berücksichtigt, dass das Rechtsinstitut der „Hilfeleistung“ gestrichen wird. Ferner wird durch die Streichung der Wörter „sowie vertragliche Ansprüche wegen Hilfe bei einer Schifffahrtsgefahr“ berücksichtigt, dass nach dem Entwurf

(§ 93 BinSchG-E in Verbindung mit § 740 HGB-E) jede Art der Hilfeleistung für einen in Gewässern befindlichen Gegenstand als Bergungsmaßnahme anzusehen ist. Der gesonderten Erwähnung der vertraglichen Ansprüche wegen Hilfe bei einer Schifffahrtsgefahr bedarf es daher nicht.

#### **Zu Nummer 2** (§ 3 Abs. 1 Satz 2)

Bei der vorgeschlagenen Änderung handelt es sich um eine Folgeänderung zu der im Entwurf vorgeschlagenen Änderung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt und der Streichung des Rechtsinstituts der „Hilfeleistung“.

#### **Artikel 8** (Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes)

Die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz führt in ihrem Abschnitt B Ziffer I als Internationale Schiffssicherheitsregelung im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes Artikel 11 des Internationalen Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot auf. Da dieses Übereinkommen, wie in der Denkschrift zum Bergungsübereinkommen ausgeführt, gekündigt und durch das Bergungsübereinkommen von 1989 ersetzt werden soll, erscheint es geboten, in die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz die dem Artikel 11 des Bergungsübereinkommens von 1910 entsprechende Regelung des Bergungsübereinkommens von 1989 aufzunehmen. Dies ist Artikel 10 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens von 1989. Danach ist jeder Kapitän verpflichtet, jeder auf See in Lebensgefahr befindlichen Person Hilfe zu leisten, soweit er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines

Schiffes und der Person an Bord in der Lage ist. Mit Ausnahme dieser Vorschrift in die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz soll zugleich der Forderung des Artikels 10 Abs. 2 des Bergungsübereinkommens entsprochen werden, die zur Durchsetzung der in Artikel 10 Abs. 1 des Bergungsübereinkommens genannten Pflicht die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

#### **Artikel 9** (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Die vorgeschlagene Entsteinerungsklausel soll sicherstellen, dass die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz einschließlich Abschnitt B Ziffer I der Anlage zu diesem Gesetz auch weiterhin durch Rechtsverordnung auf Grund der Ermächtigung in § 15 Schiffssicherheitsgesetz geändert werden kann.

#### **Artikel 10** (Inkrafttreten)

Die in den Artikeln 1 bis 9 des Gesetzentwurfs vorgeschlagenen Vorschriften sind inhaltlich mit dem Bergungsübereinkommen verknüpft und müssen deshalb zeitgleich mit diesem in Kraft treten. Dies berücksichtigt **Absatz 1** des Entwurfs.

Da nach Absatz 1 des Entwurfs bei Verkündung des Gesetzes noch nicht genau bestimmt werden kann, wann dieses in Kraft tritt, soll im Interesse der Rechtssicherheit nach **Absatz 2** der Tag, an dem das Gesetz in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt Teil I bekannt gegeben werden.