

15.01.16

R - Wi

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

A. Problem und Ziel

Die im geltenden Recht enthaltenen Regelungen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt beruhen auf dem von Deutschland ratifizierten Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI). Dieses Übereinkommen soll durch das Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) abgelöst werden.

B. Lösung

Die CLNI 2012 wird in das innerstaatliche Recht eingearbeitet. Insbesondere werden die in das Binnenschifffahrtsgesetz aufgenommenen Regelungen der CLNI an die CLNI 2012 angepasst.

C. Alternativen

Der CLNI 2012 könnte unmittelbar Gesetzeskraft verliehen werden und in das innerstaatliche Recht könnten nur ergänzende Bestimmungen aufgenommen werden. Dies ginge allerdings zulasten der einfacheren Handhabbarkeit der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

Fristablauf: 26.02.16

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Die Anpassung des geltenden Rechts an die CLNI 2012, insbesondere die darin vorgesehene Erhöhung der Haftungshöchstbeträge, führt dazu, dass der Schiffseigner dann, wenn er für einen Schaden einzustehen hat, der über dem bisherigen Haftungshöchstbetrag liegt, einen höheren Ersatz zu leisten hat als bisher. Dies kann zu einer Anhebung der vom Schiffseigner zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien führen. Ob dies der Fall ist und in welcher Höhe hierdurch zusätzliche Kosten entstehen, lässt sich allerdings nicht konkret festlegen. Belastbare Aussagen von Versicherern oder betroffenen Unternehmen sind nicht erhältlich. Mit einer spürbaren Erhöhung der Versicherungsprämien ist aber nicht zu rechnen, da sich die Prämien vor allem am Risiko orientieren und dieses bei der als sehr sicher geltenden Binnenschifffahrt unverändert als gering einzustufen ist. Im Übrigen würde eine Mehrbelastung des Schiffseigners aufgrund erhöhter Versicherungsprämien durch den Gegenwert der erhöhten Absicherung gegen eine Inanspruchnahme wegen entstandener Schäden aufgewogen bzw. sogar übertroffen.

Bundesrat

Drucksache 21/16

15.01.16

R - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungs-
beschränkung in der Binnenschifffahrt**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 15. Januar 2016

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung
in der Binnenschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 26.02.16

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes

Das Binnenschifffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Sachen“ die Wörter „einschließlich Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen“ eingefügt.
2. In § 5 Nummer 1 werden nach dem Wort „Bergung“ die Wörter „einschließlich Ansprüchen auf Sondervergütung im Sinne von § 578 des Handelsgesetzbuchs“ eingefügt.
3. § 5c Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. der Eigentümer, der Mieter oder Charterer, dem ein Binnenschiff zu dessen Verwendung überlassen wird, und der Ausrüster eines Binnenschiffs;“.
4. In § 5d Absatz 2 werden die Wörter „Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt – CLNI (BGBl. 1998 II S. 1643)“ durch die Wörter „Straßburger Übereinkommens vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) (...[einsetzen: Fundstelle des Vertragsgesetzes im Bundesgesetzblatt Teil II und Seitenzahl, an der der Vertragstext beginnt])“ ersetzt.
5. § 5e wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In den Nummern 1 und 2 wird jeweils die Angabe „200“ durch die Angabe „400“ und die Angabe „700“ durch die Angabe „1 400“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 3 wird die Angabe „700“ durch die Angabe „1 400“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 und in Absatz 3 wird jeweils die Angabe „100“ durch die Angabe „200“ ersetzt.
 - c) In Absatz 4 wird die Angabe „200 000“ durch die Angabe „400 000“ ersetzt.
6. In § 5f Absatz 2 werden nach dem Wort „Schleusen“ ein Komma und das Wort „Wehren“ eingefügt.

7. § 5h wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Schäden, die direkt oder indirekt durch die Gefährlichkeit von gefährlichen, auf dem Schiff beförderten Gütern verursacht worden sind, gilt ein gesonderter Haftungshöchstbetrag, es sei denn, die Ansprüche sind solche nach § 89 des Wasserhaushaltsgesetzes.“

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Gefährliche Güter im Sinne des Satzes 1 sind alle gefährlichen Güter im Sinne des Kapitels 3.2 der dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen in der Anlage beigefügten Verordnung (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908 – Anlageband; 2010 II S. 122, 123, 1183, 1184), die zuletzt durch Beschluss des ADN-Verwaltungsausschusses vom 26. August 2014 (BGBl. 2014 II S. 1344) geändert worden ist, in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung.“

b) In Absatz 2 werden jeweils die Wörter „das Dreifache“ durch die Wörter „das Doppelte“ ersetzt und wird jeweils die Angabe „5 Millionen“ durch die Angabe „10 Millionen“ ersetzt.

c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Schleusen“ ein Komma und das Wort „Wehren“ eingefügt.

8. In § 5i Satz 1 wird die Angabe „200 000“ durch die Angabe „400 000“ und die Angabe „100 000“ durch die Angabe „200 000“ ersetzt.

9. § 5k wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „60 000“ durch die Angabe „100 000“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „720 000 Rechnungseinheiten und höchstens 12 Millionen Rechnungseinheiten“ durch die Wörter „2 Millionen Rechnungseinheiten“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird die Angabe „720 000“ durch die Angabe „2 Millionen“ ersetzt.

10. § 5l wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die in den §§ 5e bis 5k genannten Beträge nach Maßgabe der Änderungen, die gemäß Artikel 20 des Straßburger Übereinkommens vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) als angenommen gelten, zu ändern.“

11. § 5m wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt – CLNI (BGBl. 1998 II S. 1643)“ durch die Wörter „Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird aufgehoben.

12. Nach § 5m wird folgender § 5n eingefügt:

„§ 5n

(1) Die §§ 4 bis 5m in der durch das Zweite Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom ... [einsetzen: Datum der Ausfertigung und Fundstelle] geänderten Fassung sind nur anzuwenden, wenn das Ereignis, aus dem die Ansprüche entstanden sind, nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten ist.

(2) Die Beschränkung der Haftung für Ansprüche aus einem Ereignis, das vor dem Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt eingetreten ist, bestimmt sich nach den im Zeitpunkt des Eintritts dieses Ereignisses geltenden Bestimmungen.“

13. In § 131 Absatz 3 wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Zivilprozessordnung

Die Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2014 (BGBl. I S. 890) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 305a Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.
2. § 786a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
 - „3. Ist von dem Schuldner oder für diesen ein Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) (BGBl. ... [einsetzen: Fundstelle des Vertragsgesetzes im Bundesgesetzblatt Teil II und Seitenzahl, an der der Vertragstext beginnt]) errichtet worden, so ist, sofern der Gläubiger den Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, § 52 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung anzuwenden. Sind die Voraussetzungen des § 52 Absatz 3 der Schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung nicht gegeben, so werden Einwendungen, die auf Grund des Rechts auf Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 5n des Binnenschifffahrtsgesetzes erhoben werden, nach den §§ 767, 769, 770 erledigt;

das Gleiche gilt, wenn der Fonds in dem anderen Vertragsstaat erst bei Geltendmachung des Rechts auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.“

- c) In Absatz 3 werden die Wörter „Artikel 11 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt“ durch die Wörter „Artikel 12 des Straßburger Übereinkommens vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530; 2000 I S. 149), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 10. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3786) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 35 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden die Wörter „Eigentümer, Charterer oder“ durch die Wörter „der Eigentümer oder der“ ersetzt und nach dem Wort „Binnenschiffs“ ein Komma sowie die Wörter „der Mieter oder Charterer, dem ein Binnenschiff zu dessen Verwendung überlassen wird,“ eingefügt.
 - b) In Nummer 2 werden die Wörter „Eigentümer, Charterer oder“ durch die Wörter „der Eigentümer oder der“ ersetzt, nach dem Wort „durchführt,“ die Wörter „der Mieter oder Charterer, dem ein Binnenschiff zu dessen Verwendung überlassen wird und der von diesem aus Bergungsmaßnahmen durchführt,“ eingefügt und die Wörter „der Charterer“ durch die Wörter „der Mieter oder Charterer“ ersetzt.
 - c) In dem Satzteil nach Nummer 3 wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.
2. In § 41 Nummer 1 wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.
3. In § 46 Absatz 1 wird nach dem Wort „Schleusen,“ das Wort „Wehren,“ eingefügt.
4. § 52 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Kann ein Gläubiger einen Anspruch gegen einen Fonds geltend machen, der entsprechend dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) (... [einsetzen: Fundstelle des Vertragsgesetzes im Bundesgesetzblatt Teil II und Seitenzahl, an der der Vertragstext beginnt]) in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens errichtet worden ist, so ist für Zwangsvollstreckungen wegen eines solchen Anspruchs in das Vermögen des Schuldners, von dem oder für den der Fonds errichtet worden ist, § 41 in Verbindung mit § 8 Absatz 4 und 5 entsprechend anzuwenden. Für eine Klage wegen eines solchen Anspruchs gegen einen Schuldner, von dem oder für den der Fonds errichtet worden ist, gilt § 41 in Verbindung mit § 8 Absatz 2 und 3 entsprechend, sofern das Recht, das für die Errichtung und Verteilung des Fonds maßgebend ist, diese Rechtsfolgen für die Errichtung des Fonds bestimmt.“

Artikel 4

Änderung des Umweltschadengesetzes

In § 9 Absatz 3 des Umweltschadengesetzes vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2565) geändert worden ist, wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Handelsgesetzbuchs

In § 536 Absatz 1 Satz 2 des Handelsgesetzbuchs in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BGBl. I S. 1245) geändert worden ist, wird die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

In § 28 Absatz 4 und § 30 Absatz 12 Satz 3 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 125 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird jeweils die Angabe „5m“ durch die Angabe „5n“ ersetzt.

Artikel 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag des Wirksamwerdens der Kündigung des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (BGBl. 1998 II S. 1643, 1644) durch die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

(2) Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz gibt den Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die in dem Entwurf vorgesehenen Änderungen sind durch die beabsichtigte Ratifizierung des Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) veranlasst. In Bezug auf den Inhalt, des Zwecks und der Tragweite des Übereinkommens wird auf die Denkschrift zu dem gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt verwiesen.

Mit dem Entwurf soll vor allem das Binnenschifffahrtsgesetz an die Bestimmungen des Straßburger Übereinkommens von 2012 angepasst werden. Das geltende Recht beruht auf dem von Deutschland ratifizierten Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI). Dieses wurde mit Gesetz vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2489) in das Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet. Das sollte der Klarheit und Einheitlichkeit des Binnenschifffahrtsrechts und damit der besseren Lesbarkeit und Handhabbarkeit der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt dienen. Zugleich sollte dies die Rechtsanwendung bei rein nationalen Sachverhalten erleichtern (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 29. August 1997, Bundestagsdrucksache 13/8446, S. 16).

Die Bestimmungen der CLNI 2012 bauen auf denen des Straßburger Übereinkommens vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (im Folgenden: CLNI 1988) auf und modifizieren diese. Die durch die CLNI 2012 erfolgten Änderungen müssen daher in das Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet werden. Im Übrigen soll an der bisherigen Systematik festgehalten werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die CLNI 2012 regelt – wie auch schon die CLNI 1988 – die Möglichkeit für Schiffseigentümer, Berger und Retter, ihre Haftung für Ansprüche, die aus der Verwendung des Schiffes entstehen, auf bestimmte Haftungshöchstbeträge zu beschränken. Im Vergleich zur CLNI 1988 sieht die CLNI 2012 deutlich erhöhte allgemeine Haftungshöchstbeträge und einen deutlich erhöhten Haftungshöchstbetrag wegen Passagierschäden vor. Außerdem führt sie erstmals gesonderte Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter ein. Die neuen Haftungshöchstbeträge erfordern entsprechende Anpassungen in den die Haftungshöchstbeträge regelnden Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes (BinSchG) (Artikel 1).

Die Haftungsbeschränkung kann einredeweise geltend gemacht werden oder erfolgt durch Errichtung eines Haftungsfonds. Die CLNI 2012 regelt in Artikel 14 Absatz 1, dass mit der Errichtung des Haftungsfonds alle Gläubiger, die Ansprüche gegen den Fonds geltend machen können, keine Rechte mehr gegen das sonstige Vermögen des Schiffseigentümers, Bergers oder Retters geltend machen können. Dies stellt eine wesentliche Neuerung gegenüber der CLNI 1988 dar, nach der die Errichtung des Haftungsfonds diese Wirkung nur gegenüber solchen Gläubigern entfaltet, die einen Anspruch gegen den Haftungsfonds tatsächlich geltend machen (Artikel 13 Absatz 1 CLNI 1988). Die Neuregelung macht Änderungen in der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (Artikel 2) und in der Zivilprozessordnung (Artikel 3) erforderlich.

III. Alternativen

Als gesetzestechnische Alternative käme in Betracht, sich darauf zu beschränken, der CLNI 2012 durch den gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) unmittelbar Gesetzeskraft zu verleihen und im Übrigen in die innerstaatlichen Gesetze, insbesondere in das Binnenschifffahrtsgesetz, nur die Ausführungsvorschriften sowie die durch die Ausübung von Vorbehalten zur CLNI 2012 zulässigen Sonderregelungen aufzunehmen. Wie unter I. dargelegt, dient die Einarbeitung der Klarheit und Einheitlichkeit des Binnenschifffahrtsrechts und damit der einfacheren Handhabbarkeit der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt. Dieses Ziel würde in Frage gestellt, wenn die hier aufgezeigte Alternative gewählt würde.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (GG) (bürgerliches Recht, gerichtliches Verfahren). Eine bundesgesetzliche Regelung ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG erforderlich, weil Haftungsbeschränkungen in der Binnenschifffahrt zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur bundeseinheitlich, nicht aber von Land zu Land unterschiedlich, festgelegt werden können.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Recht der Europäischen Union ist durch den Gesetzentwurf nicht berührt.

Die Regelungen des Entwurfs gehen über das von Deutschland im Jahr 1999 ratifizierte Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt hinaus bzw. verschärfen die Haftung. Zeitgleich mit der Ratifikation der CLNI 2012 soll die CLNI 1988 daher gekündigt werden.

Soweit die Regelungen des Entwurfs über die der CLNI 2012 hinausgehen, ist dies durch entsprechende, in dem Übereinkommen geregelte Vorbehaltsmöglichkeiten gedeckt, die es den Vertragsstaaten erlauben, für bestimmte Ansprüche das Übereinkommen nur teilweise oder gar nicht anzuwenden, mithin höhere Haftungshöchstbeträge festzusetzen oder die Haftungsbeschränkung vollständig auszuschließen.

VI. Gesetzesfolgen

Mit der Erhöhung der Haftungshöchstbeträge werden die Gläubiger der erfassten Ansprüche gegen Schiffseigentümer gestärkt.

Für die Schuldner wird mehr Rechtssicherheit hergestellt, da sie sicher sein können, dass auch bei der Errichtung eines Haftungsfonds in einem Vertragsstaat der CLNI 2012, der nicht zugleich EU-Mitgliedstaat oder Vertragsstaat des Übereinkommens vom 30. Oktober 2007 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen ist, ein Gläubiger nicht auf das Vermögen in Deutschland zugreift.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen sind nicht vorgesehen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Durch die Verschärfung der Haftung soll ein Anreiz zu noch größerer Sorgfalt beim Betrieb der Schiffe geschaffen werden. Dies schützt die Umwelt und spart Ressourcen. Der Entwurf entspricht damit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, insbesondere der Vierten Managementregel, wonach Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit zu vermeiden sind.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die geplanten Regelungen führen zu keinen Ausgaben für den Bundeshaushalt und für die Haushalte der Länder und Kommunen.

4. Erfüllungsaufwand

Finanzielle und zeitliche Belastungen, die durch die Befolgung der neuen Vorschriften den Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft sowie der öffentlichen Verwaltung entstehen, sind nicht zu erwarten. Die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge kann für Schuldner dazu führen, dass sie Schadensersatzansprüche in größerem Umfang als bislang befriedigen müssen. Die Pflicht zur Schadensersatzleistung als solche folgt jedoch nicht aus den geänderten Vorschriften. Sie ergibt sich aus dem derzeit geltenden Recht.

5. Weitere Kosten

Die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge kann zu einer Anhebung der vom Schiffseigner zu leistenden Haftpflichtversicherungsprämien führen. Ob dies der Fall ist und in welcher Höhe hierdurch zusätzliche Kosten entstehen, lässt sich allerdings nicht konkret feststellen. Belastbare Aussagen von Versicherern oder betroffenen Unternehmen sind nicht erhältlich. Statistiken oder Erfahrungswerte aus vergleichbaren Gesetzgebungsvorhaben stehen nicht zur Verfügung. Ein Grund hierfür dürfte sein, dass die Höhe einer Versicherungsprämie von einer Vielzahl von Kriterien abhängig ist. Hierzu zählen die Art der Beförderung (Personen-, Güter- oder Gefahrguttransporte), die Gefahren, die versichert werden, die betroffenen Parteien (Versicherer, Versicherungsnehmer) und vor allem das Risiko. Wie bereits in der zum Thema „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger, Straße, Schiene und Wasserstraßen“ von der PLANCO Consulting GmbH zusammen mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde herausgegebenen Studie ausgeführt wird, entfielen von den insgesamt im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2005 durch den Güterverkehr per Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff in Deutschland verursachten gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten lediglich 1,1 % auf Binnenschiffsgüterverkehre. Angesichts der auch weiterhin als sehr sicher geltenden Binnenschifffahrt ist damit das zu versichernde Unfallrisiko unverändert als gering einzustufen. Daher dürfte jedenfalls mit einer spürbaren Erhöhung der Versicherungsprämien nicht zu rechnen sein. Im Übrigen würde eine Mehrbelastung der Schiffseigner aufgrund erhöhter Versicherungsprämien durch den Gegenwert der erhöhten Absicherung gegen eine Inanspruchnahme wegen entstandener Schäden aufgewogen bzw. sogar übertroffen. Außerdem führt die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge zu einer Entlastung der potentiell Geschädigten. Denn diese können die ihnen zur Last fallenden Aufwendungen zur Absicherung gegen Schäden (einschließlich Versicherungen) bzw. zur Schadensdeckung entsprechend mindern. Schließlich dürfte sich die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge zusätzlich kostendämpfend auswirken, weil sie wegen ihrer präventiven Wirkung Anreize zur Schadensvermeidung schafft. Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Gläubiger von Ansprüchen gegen Schiffseigner, die der Haftungsbeschränkung unterfallen, können mit höheren Schadensersatzleistungen als bislang rechnen. Dies kommt auch Verbraucherinnen und Verbrauchern zugute, sofern sie Gläubiger von Ansprüchen gegen

den Schiffseigner sind. Weitere Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher hat der Gesetzentwurf nicht. Zwar soll den Gläubigern und damit auch Verbraucherinnen und Verbrauchern entsprechend den Vorgaben der CLNI 2012 künftig auch dann ausdrücklich verwehrt werden, ihre Rechte gegen das sonstige im Inland belegene Vermögen des Haftpflichtigen geltend zu machen, insbesondere die Zwangsvollstreckung in dieses Vermögen zu betreiben, wenn der Haftpflichtige einen Fonds im Ausland errichtet hat und die Möglichkeit besteht, die Ansprüche gegen den Fonds geltend zu machen. Die geltende anderslautende Regelung, wonach bei Errichtung eines Fonds im Ausland ein Vollstreckungshindernis nur dann besteht, wenn der Gläubiger Ansprüche gegen den Fonds bereits geltend gemacht hat, hat jedoch nicht zuletzt aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH, Rs. C-39/02 – Maersk Olie & Gas, Urteil vom 14. Oktober 2004, Sammlung 2004, S. 9657) keine Bedeutung erlangt. Denn nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist die Entscheidung eines Gerichts über die Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds grundsätzlich auch dann anzuerkennen, wenn der Gläubiger keine Ansprüche gegen den Fonds geltend gemacht hat. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind ebenso wenig zu erwarten wie demografische Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt nicht in Betracht. Mit den Regelungen werden Vorschriften eines völkerrechtlichen Übereinkommens umgesetzt, welches nicht befristet ist.

Die CLNI 2012 sieht in ihrem Artikel 20 ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge vor, nach dem alle fünf Jahre die in ihm festgelegten Haftungshöchstbeträge anhand eines Inflationsfaktors zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sind. Eine Evaluierung des Gesetzes ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes – BinSchG)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 4 BinSchG)

Die vorgeschlagene Änderung dient der engeren Angleichung an Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a CLNI 2012.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 5 BinSchG)

Die Änderung von § 5 Nummer 1 BinSchG dient der Anpassung an Artikel 3 Buchstabe a CLNI 2012. Danach findet die CLNI 2012 keine Anwendung auf Ansprüche aus Bergung oder Hilfeleistung, einschließlich, soweit gegeben, auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen droht. Der Zusatz, dass auch Ansprüche auf Sondervergütung wegen Bergungsmaßnahmen für ein Schiff, das selbst oder aufgrund seiner Ladung Umweltschäden zu verursachen drohte, dem Übereinkommen nicht unterliegen, ist neu.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 5c BinSchG)

Nach § 5c Nummer 1 BinSchG stehen bei der Anwendung der Vorschriften über die Haftungsbeschränkung dem Schiffseigner der Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes gleich. Die Definition in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 2012 bezeichnet als „Schiffseigentümer“ den Eigner, Mieter oder Charterer, dem das Schiff zur Verwendung überlassen wird, sowie den Ausrüster eines Schiffes. Die Änderung des § 5c BinSchG dient der Angleichung an die CLNI 2012.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 5d BinSchG)

§ 5d Absatz 2 BinSchG stellt dar, wie die Haftungsbeschränkung bewirkt werden kann. Dies kann laut der Norm durch die Errichtung eines Fonds nach der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung oder durch Errichtung eines Fonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt geschehen. Durch die vorgeschlagene Änderung wird der Verweis auf das Straßburger Übereinkommen von 1988 durch einen Verweis auf das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt ersetzt.

Die Änderung ist notwendig, da mit der Ratifizierung der CLNI 2012 die CLNI 1988 gekündigt werden soll. Im Übrigen bleibt es weiterhin der Rechtsprechung überlassen, ob im Einzelfall der Errichtung eines Fonds in einem Nichtvertragsstaat der CLNI 2012 dieselbe Sperrwirkung beigemessen werden soll wie der Errichtung eines Fonds in einem Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens von 2012.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 5e BinSchG)**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Änderung dient der Anpassung des § 5e Absatz 1 Nummer 1 und 2 BinSchG an Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und ii CLNI 2012. Die maßgeblichen Haftungshöchstbeträge wurden gegenüber der CLNI 1988 um 100 Prozent angehoben.

Nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i CLNI 2012 sind für nicht zur Güterbeförderung bestimmte Schiffe, etwa Fahrgastschiffe oder in amtlichen Diensten stehende Binnenschiffe, nunmehr 400 statt 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung des Schiffes bei höchstzulässigem Tiefgang anzusetzen. Diese Regelung soll in § 5e Absatz 1 Nummer 1 BinSchG übernommen werden. Wenn das Schiff mit eigenem Maschinenbetrieb ausgerüstet ist, sind weitere Beträge hinzuzufügen, vgl. diesbezüglich die Änderung unter Doppelbuchstabe bb.

Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii CLNI 2012 bestimmt, dass sich für Güterschiffe der Haftungshöchstbetrag nach Tragfähigkeit und Antriebskraft des Schiffes berechnet. Anders als in der CLNI 1988 beträgt die anzusetzende Rechnungseinheit nunmehr ebenfalls 400 – statt bisher 200 – Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit des Schiffes. Diese Erhöhung soll in § 5e Absatz 1 Nummer 2 BinSchG übernommen werden. Bezüglich der die Antriebskraft des Schiffes berücksichtigenden Beträge wird auf die Änderung unter Doppelbuchstabe bb verwiesen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b dient der Anpassung an die im Vergleich zur CLNI 1988 um 100 Prozent erhöhten, die Antriebskraft der Schiffe berücksichtigenden Beträge aus Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i und ii CLNI 2012. Des Weiteren wird mit der Änderung die Rechengröße zur Berechnung des Haftungshöchstbetrags für ein Schub- oder Schleppboot aus Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii CLNI 2012 in das BinSchG übernommen.

Bei nicht der Güterbeförderung dienenden Schiffen mit eigenem Maschinenantrieb sind zwecks Berechnung des Haftungshöchstbetrags nunmehr 1 400 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen dem auf der Grundlage der Wasserverdrängung des Schiffes berechneten Betrag hinzuzurechnen (§ 5e Absatz 1 Nummer 1 BinSchG-E).

Bei Güterschiffen mit eigener Antriebskraft sind zur Berechnung des Haftungshöchstbetrags dem nach der Tragfähigkeit des Schiffes berechneten Betrag weitere 1 400 Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen hinzuzurechnen (§ 5e Absatz 1 Nummer 2 BinSchG-E).

Die Regelung über die Berechnung des Haftungshöchstbetrags für Schlepp- oder Schubboote entspricht Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii CLNI 2012. Danach sind 1 400 – statt bisher 700 – Rechnungseinheiten je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen anzusetzen (§ 5e Absatz 1 Nummer 3 BinSchG-E).

Zu Buchstabe b

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll zum einen § 5e Absatz 2 Satz 1 BinSchG an Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv und Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a CLNI 2012 angeglichen werden. Die Tragfähigkeit der fest mit einem Schubboot verbundenen Schubleichter ist bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrags für das Schubboot nunmehr mit 200 Rechnungseinheiten je Tonne Tragfähigkeit der Schubleichter zu berücksichtigen. Auch dies stellt eine Erhöhung um 100 Prozent gegenüber den bisherigen Beträgen dar. Um den gleichen Betrag vermindert sich der Haftungshöchstbetrag für jeden starr mit dem Schubboot verbundenen Schubleichter.

Zum anderen soll mit der Änderung des § 5e Absatz 3 BinSchG in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v und Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b CLNI 2012 erreicht werden, dass sich auch beim Koppelungsverband der Haftungshöchstbetrag für das Schiff mit eigener Antriebskraft, welches andere mit ihm fest gekoppelte Schiffe – ausgenommen Anlagen oder Geräte im Sinne von § 5e Absatz 1 Nummer 4 BinSchG – fortbewegt, um nunmehr 200 Rechnungseinheiten je Kubikmeter Wasserverdrängung oder je Tonne Tragfähigkeit der anderen fest gekoppelten Schiffe erhöht. Um den gleichen Betrag vermindert sich der Haftungshöchstbetrag für jedes fest gekoppelte Schiff.

Zu Buchstabe c

Die vorgeschlagene Änderung des § 5e Absatz 4 BinSchG ist durch Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d CLNI 2012 veranlasst. Wie dort soll der Haftungshöchstbetrag in keinem Fall unter 400 000 Rechnungseinheiten liegen.

Wie bislang sollen allerdings Leichter, die nur zum Umladen in Häfen verwendet werden (sogenannte Hafenschuten), von der Regelung ausgenommen werden. Insofern soll von der Vorbehaltsmöglichkeit in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d CLNI 2012 Gebrauch gemacht werden. Durch die Beibehaltung einer Ausnahmeregelung für Hafenschuten wird vermieden, dass der Schiffseigner eines solchen Fahrzeuges unverhältnismäßig hoch belastet wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Wert einer Hafenschute in der Regel erheblich niedriger als der in § 5e Absatz 4 CLNI 2012 vorgesehene Mindestbetrag von 400 000 Rechnungseinheiten ist und dass von Hafenschuten, da sie nicht motorisiert sind, regelmäßig eine nur sehr geringe Betriebsgefahr ausgeht. Daher ist auch bei Haftungshöchstbeträgen, die den genannten Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten unterschreiten, mit einer ausreichenden Befriedigung von geschädigten Gläubigern zu rechnen.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 5f BinSchG)

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 5f Absatz 2 BinSchG soll eine Angleichung an Artikel 6 Absatz 2 CLNI 2012 erfolgen. Nach dieser Vorschrift kann jeder Vertragsstaat in seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bestimmen, dass die in dem Artikel genannten Ansprüche Vorrang vor den sonstigen Sachschadensansprüchen haben. Bei diesen Ansprüchen handelt es sich um Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken, Navigationshilfen und – abweichend von der CLNI 1988 – auch von Wehren. Die Erwähnung der Ansprüche wegen der Beschädigung von Wehren wurde von den Verfassern der CLNI 2012 für erforderlich gehalten, da

Zweifel bestanden, ob die Ansprüche wegen der Beschädigung von Schleusen, die bereits unter der CLNI 1988 von der Privilegierungsmöglichkeit erfasst waren, auch die Beschädigung von Wehren mit einschließen.

Im Übrigen soll § 5f Absatz 2 BinSchG unverändert beibehalten werden. Mit der Vorschrift wurde von der Privilegierungsmöglichkeit, die in Artikel 6 Absatz 2 der CLNI 1988 geregelt ist, Gebrauch gemacht. Nach Auffassung der Bundesregierung sollte an der Inanspruchnahme der nunmehr nahezu gleichlautend in Artikel 6 Absatz 2 CLNI 2012 geregelten Möglichkeit festgehalten werden, da damit die Bereitstellung leistungsfähiger Anlagen gefördert und die öffentliche Hand, die in der Regel Gläubiger der privilegierten Ansprüche ist, entlastet werden kann.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 5h BinSchG)

Zu Buchstabe a

Der geltende § 5h BinSchG, der einen gesonderten Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden vorsieht, beruht nicht auf einer entsprechenden Regelung in der CLNI 1988. In dieser war kein gesonderter Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden geregelt. Die Vorbehaltsmöglichkeit in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b CLNI 1988 erlaubte es den Vertragsstaaten jedoch, abweichende Regelungen zu erlassen. Danach ist es jedem Staat möglich, die Bestimmungen des Übereinkommens nur teilweise oder gar nicht auf Ansprüche wegen Schäden anzuwenden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, soweit diese Ansprüche unter ein internationales Übereinkommen oder innerstaatliche Rechtsvorschriften fallen, welche die Haftungsbeschränkung ausschließen oder höhere als die in der CLNI 1988 vorgesehene Haftungshöchstbeträge festsetzen. § 5h BinSchG stellt eine derartige innerstaatliche Rechtsvorschrift dar.

Zu Doppelbuchstabe aa

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird § 5h Absatz 1 Satz 1 BinSchG an den Wortlaut des Einleitungssatzes von Artikel 7 Absatz 1 CLNI 2012 angeglichen. So präzisiert die neugefasste Regelung, dass die Schäden, für die der Anspruch geltend gemacht wird, ihre Ursache in der Gefährlichkeit dieser Güter haben müssen. Zugleich wird der Anwendungsbereich der Regelung ausgeweitet: Erfasst sind künftig nicht mehr nur Ansprüche wegen Schäden Dritter, sondern auch Ansprüche wegen Schäden der Vertragspartner des Haftpflichtigen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Mit der vorgeschlagenen Neufassung von § 5h Absatz 1 Satz 3 BinSchG wird die Definition des Begriffs „gefährliche Güter“ in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d CLNI 2012 übernommen.

Zu Buchstabe b

Nach § 5h Absatz 2 BinSchG geltender Fassung beträgt der Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden grundsätzlich das Dreifache der Beträge, die nach den §§ 5e und 5f BinSchG für sonstige Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden vorgesehen sind, mindestens aber 5 Millionen Rechnungseinheiten. Durch die Normierung dieses Haftungshöchstbetrags sollte laut Beschlussempfehlung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt (vgl. Bundestagsdrucksache 13/11031, S. 31) dem Umstand Rechnung getragen werden, dass bei Gefahrgutschäden deutlich höhere Schäden entstehen können als in sonstigen Fällen.

Die CLNI 2012 regelt in Artikel 7 Absatz 1 nunmehr erstmals eigenständige Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter. Danach belaufen sich die Haftungshöchstbeträge für derartige Ansprüche auf das Doppelte der allgemeinen Höchstbeträge, mindestens aber auf jeweils 10 Millionen Rechnungseinheiten für Ansprüche wegen Personenschäden und für sonstige Ansprüche.

Nach dem Entwurf soll der neue Mindesthaftungshöchstbetrag von 10 Millionen Rechnungseinheiten in § 5h Absatz 2 Nummer 1 und 2 BinSchG übernommen werden. Dieser Mindesthaftungshöchstbetrag liegt in den meisten Fällen über dem Doppelten oder auch Dreifachen der allgemeinen Haftungshöchstbeträge. So beläuft sich etwa der allgemeine Haftungshöchstbetrag für Sachschäden bei Einsatz eines modernen Doppelhüllenschiffs mit einer Antriebsleistung von 1 000 kw und einer Tragfähigkeit auf 1,04 Millionen Rechnungseinheiten; das Doppelte oder Dreifache liegt mithin deutlich unter 10 Millionen Rechnungseinheiten. Aus diesem Grunde erscheint es nicht geboten, von der Regelung in Artikel 7 Absatz 1 CLNI 2012 abzuweichen, wonach sich die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden aus der Beförderung gefährlicher Güter auf das Doppelte der allgemeinen Haftungshöchstbeträge belaufen.

Zu Buchstabe c

Die Regelung in § 5h Absatz 3 BinSchG beruht nicht auf einer entsprechenden Vorschrift in der CLNI 2012. Gleichwohl soll sie nach Einschätzung der Bundesregierung im Grundsatz beibehalten werden. Denn eine Privilegierung der in Absatz 3 genannten Ansprüche vor sonstigen Sachschadensansprüchen erscheint aus denselben Gründen, wie sie oben unter Nummer 5 zu § 5f Absatz 2 BinSchG aufgeführt wurden, sachgerecht. Völkerrechtliche Bedenken hiergegen bestehen nicht. Die Regelung ist vielmehr von Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b CLNI 2012 gedeckt. Zwar setzt § 5h Absatz 3 BinSchG selbst keine höheren als die in Artikel 7 CLNI 2012 festgelegten Haftungshöchstbeträge fest. Sie steht jedoch in einem derart engen Zusammenhang mit § 5h Absatz 2 BinSchG, der zu höheren als den in Artikel 7 Absatz 2 CLNI 2012 vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen führen kann, dass sich der Vorbehalt auch auf sie erstreckt.

Geändert werden soll § 5h Absatz 3 BinSchG lediglich dahingehend, dass auch das Wort „Wehren“ aufgenommen wird. Damit soll entsprechend Artikel 6 Absatz 2 CLNI 2012 und § 5f Absatz 2 BinSchG-E auch im Rahmen des § 5h Absatz 3 BinSchG klargestellt werden, dass auch die Ansprüche wegen der Beschädigung von Wehren zu den privilegierten Ansprüchen gehören.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 5i BinSchG)

§ 5i Satz 1 BinSchG-E dient der Anpassung an Artikel 6 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 1 Buchstabe d CLNI 2012. Danach soll für Berger, die entweder ausschließlich auf dem Binnenschiff, für das Bergungsdienste erbracht werden, oder von Luft oder Land aus tätig sind, ein Haftungshöchstbetrag für Ansprüche wegen Personenschäden in Höhe von 400 000 Rechnungseinheiten und für sonstige Ansprüche in Höhe von 200 000 Rechnungseinheiten gelten.

Die Erhöhung gilt im gleichen Maße für einen an Bord tätigen Lotsen. Auch wenn in der CLNI 2012 insoweit eine Regelung fehlt, ist – wie bereits in der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ausgeführt wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 13/8446, S. 30) – anerkannt, dass die Haftung der Personen, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Schiffseigentümer einzustehen hat, also insbesondere die Haftung des Lotsen, weitergehend als in dem Übereinkommen vorgesehen, von den Vertragsstaaten begrenzt werden kann.

Zu Nummer 9 (Änderung des § 5k BinSchG)**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 5k Absatz 2 Satz 1 BinSchG wird der darin geregelte Haftungshöchstbetrag für Ansprüche von Reisenden wegen Personenschäden an den neuen Höchstbetrag in Artikel 8 Absatz 1 CLNI 2012 angeglichen. Danach beträgt der Haftungshöchstbetrag für solche Ansprüche nunmehr 100 000 – statt bisher 60 000 – Rechnungseinheiten, multipliziert mit der Anzahl der Reisenden, die das Schiff nach dem Schiffszeugnis befördern darf.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die vorgeschlagene Änderung des § 5k Absatz 2 Satz 3 BinSchG dient der Angleichung an Artikel 8 Absatz 1 Satz 2 CLNI 2012. Danach darf der Haftungshöchstbetrag 2 Millionen Rechnungseinheiten nicht unterschreiten. Da Artikel 8 CLNI 2012 – anders als Artikel 7 Absatz 1 CLNI 1988 – keine absolute Haftungsobergrenze mehr kennt, wird zudem die in § 5k Absatz 2 Satz 3 BinSchG vorgesehene absolute Haftungsobergrenze von 12 Millionen Rechnungseinheiten gestrichen.

Zu Buchstabe b

Angelehnt an § 5i Satz 1 BinSchG enthält § 5k Absatz 3 BinSchG eine Sonderregelung für Berger im Sinne des § 5c Absatz 1 Nummer 2 BinSchG und für an Bord tätige Lotsen bezüglich der Berechnung der Haftungshöchstsumme bei Ansprüchen von Reisenden wegen Personenschäden. Anders als bei den allgemeinen Haftungshöchstbeträgen, für die in Artikel 6 Absatz 3 CLNI 2012 eine entsprechende Sonderregelung für Berger getroffen wurde, fehlt in der CLNI 2012 – wie auch schon in der CLNI 1988 – eine vergleichbare Regelung. Dies dürfte auf einem Redaktionsversehen beruhen. Denn auch bei der Regelung der Höchstbeträge für Ansprüche von Reisenden bedarf es einer Beantwortung der Frage, welcher Berechnungsmaßstab herangezogen werden soll, wenn der Berger kein von ihm verwendetes Schiff zur Bergung eingesetzt hat und daher auch insoweit kein Schiff für die Bemessung des Haftungshöchstbetrages zur Verfügung steht.

Wegen der Sonderregelung für die an Bord tätigen Lotsen wird auf die obige Begründung unter Nummer 7 verwiesen.

Entsprechend § 5i Satz 1 BinSchG, der in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 3 CLNI 2012 als allgemeinen Haftungshöchstbetrag für einen Berger oder einen an Bord tätigen Lotsen den Betrag übernimmt, der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d CLNI 2012 in keinem Fall unterschritten werden darf, wird in § 5k Absatz 2 BinSchG für die Bemessung des Haftungshöchstbetrags für Ansprüche wegen Passagierschäden auf den Betrag abgestellt, der für diese Ansprüche in keinem Fall unterschritten werden darf. Dieser Betrag beläuft sich nach Artikel 8 Absatz 1 Satz 2 CLNI 2012 auf 2 Millionen Rechnungseinheiten und nicht mehr, wie in Artikel 7 Absatz 1 CLNI 1988, auf 720 000 Rechnungseinheiten. Daher soll § 5i Absatz 3 entsprechend angepasst werden.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 5l BinSchG)**Zu Buchstabe a**

Die in Buchstabe a vorgeschlagene Änderung des § 5l BinSchG ist bedingt durch die vorgeschlagene Anfügung eines neuen Absatzes in § 5l BinSchG.

Zu Buchstabe b

Die CLNI 2012 sieht in ihrem Artikel 20 ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge vor. Nach diesem Artikel sind die Vertragsstaaten an einen Änderungsvorschlag des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nach Ablauf einer Frist von einem Jahr und neun Monaten nach Notifikation dieses Vorschlags gebunden, es sei denn, ein Drittel der Vertragsstaaten lehnt den Vorschlag innerhalb eines Jahres nach Notifikation ab. Nach dem zeitgleich mit diesem Gesetzentwurf vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zu dem Straßburger Übereinkommen vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) stimmt der Gesetzgeber diesem Anpassungsverfahren zu. Da eine gemäß Artikel 20 CLNI 2012 beschlossene Änderung ebenso wenig wie die CLNI 2012 unmittelbar anzuwenden ist, erscheint es erforderlich, durch eine Rechtsverordnungsermächtigung die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Änderungen zügig innerstaatlich umgesetzt werden können. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, in § 5I Absatz 2 BinSchG-E das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zu ermächtigen, die für Deutschland verbindlich werdenden Änderungen der in der CLNI 2012 genannten Beträge durch Rechtsverordnung in die entsprechenden Vorschriften im Binnenschifffahrtsgesetz zu übernehmen. Der Gegenstand der Änderungen ist durch die Verweisung auf Artikel 20 CLNI 2012 und die dort enthaltenen detaillierten Regelungen über die Voraussetzungen und das Ausmaß möglicher Änderungen nach Inhalt, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt.

Zu Nummer 11 (Änderung des § 5m BinSchG)**Zu Buchstabe a**

Nach § 5m Satz 1 Nummer 1 BinSchG sind die im Binnenschifffahrtsgesetz enthaltenen Vorschriften über die Haftungsbeschränkung ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden, wenn im Zeitpunkt des haftungsbe gründenden Ereignisses das Schiff, für das die Haftung beschränkt werden soll, ein deutsches Gewässer oder ein sonstiges dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt unterliegendes Gewässer befahren hat. Aufgrund der beabsichtigten Kündigung der CLNI 1988 und Ratifizierung der CLNI 2012 ist der Verweis auf das Straßburger Übereinkommen von 1988 durch einen Verweis auf die CLNI 2012 zu ersetzen.

Auch wenn die CLNI 2012 einen gegenüber der CLNI 1988 deutlich erweiterten räumlichen Anwendungsbereich vorsieht – während sich der geographische Anwendungsbereich der CLNI 1988 im Wesentlichen auf den Rhein und die Mosel beschränkt, erstreckt sich der Anwendungsbereich der CLNI 2012 grundsätzlich auf sämtliche Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates liegen –, sind aufgrund des allgemein gehaltenen Wortlauts des § 5m Satz 1 Nummer 1 BinSchG keine weiteren Anpassungen in der Vorschrift erforderlich.

Zu Buchstabe b

Die Ausnahmeregelung in § 5m Satz 2 BinSchG erscheint nicht mehr erforderlich und sollte daher gestrichen werden. Die Vorschrift regelt – als Ausnahme von dem in Satz 1 normierten Grundsatz der Anwendbarkeit der §§ 4 bis 5I BinSchG auch bei Schadensfällen auf ausländischen, der CLNI 1988 unterliegenden Gewässern –, dass sich bei Schadensfällen auf einer der CLNI 1988 unterfallenden ausländischen Wasserstraße die Bemessung des Haftungshöchstbetrags für Ansprüche wegen Passagierschäden nach dem nach Internationalem Privatrecht anzuwendenden Recht, d. h. grundsätzlich nach dem Ortsrecht, richtet.

Hintergrund der Regelung in § 5m Satz 2 BinSchG ist, dass Deutschland von der Vorbehaltsmöglichkeit des Artikels 18 Absatz 2 CLNI von 1988 Gebrauch gemacht hat. Dieser erlaubt den Vertragsstaaten der CLNI 1988, für Ansprüche von Reisenden wegen Perso-

nenschäden aus Ereignissen auf ihren Wasserstraßen die in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 Buchstaben a und b CLNI 1988 geregelten absoluten Haftungsobergrenzen nicht anzuwenden. Dementsprechend wurden diese Haftungsobergrenzen nicht in § 5k Absatz 2 Satz 3 BinSchG übernommen. Da sich die Vorbehaltsmöglichkeit in Artikel 18 Absatz 2 CLNI 1988 jedoch auf Schadensfälle beschränkt, die sich auf den Gewässern des Vorbehaltsstaats ereignen, war eine Ausnahmeregelung für Schadensereignisse erforderlich, die nicht auf deutschen, sondern auf ausländischen, der CLNI 1988 unterliegenden Gewässern eingetreten sind. Die CLNI 2012 sieht jedoch absolute Haftungsobergrenzen für Ansprüche von Reisenden nicht mehr vor; dementsprechend findet sich in Artikel 18 CLNI 2012 auch keine entsprechende Vorbehaltsmöglichkeit. Daher sind auch Sonderregelungen im Binnenschiffahrtsgesetz nicht mehr notwendig.

Zu Nummer 12 (Einfügung des § 5n BinSchG)

Mit § 5n BinSchG soll eine Übergangsvorschrift eingeführt werden, mit der klargestellt wird, dass die durch diesen Gesetzentwurf geänderten Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes in der geänderten Fassung nur auf Ereignisse anzuwenden sind, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzentwurfs eingetreten sind. Für Ereignisse, die vor diesem Zeitpunkt eingetreten sind, gelten die im Zeitpunkt des Ereignisses geltenden Bestimmungen.

Zu Nummer 13 (Änderung des § 131 BinSchG)

Die vorgeschlagene Änderung von § 131 Absatz 3 BinSchG stellt eine Folgeänderung zu der in Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Artikel 2 (Änderung der Zivilprozessordnung – ZPO)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 305a ZPO)

Die vorgeschlagene Änderung von § 305a Absatz 1 Satz 2 ZPO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 786a ZPO)

Zu Buchstabe a

Die vorgeschlagene Änderung von § 786a Absatz 1 ZPO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Buchstabe b

Die Neufassung hat folgende Änderungen zum Gegenstand: In dem neu gefassten § 786a Absatz 2 Nummer 3 Satz 1 ZPO wird nicht mehr auf die CLNI 1988 verwiesen, sondern auf die CLNI 2012. Des Weiteren wird aufgrund der Regelung in Artikel 14 Absatz 1 CLNI 2012 die Unterscheidung danach, ob der Gläubiger den Anspruch gegen den in einem anderen Vertragsstaat errichteten Fonds geltend gemacht hat oder nicht, aufgegeben. Maßgeblich ist nur noch, ob der Gläubiger seinen Anspruch gegen den in einem anderen Vertragsstaat der CLNI 2012 errichteten Fonds geltend machen kann. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Begründung zu Artikel 3 Nummer 4 verwiesen.

Nach dem neu gefassten § 786a Absatz 2 Nummer 3 Satz 2 ZPO kommt es grundsätzlich nicht mehr darauf an, ob der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat oder nicht. Maßgeblich ist nur noch, ob der Gläubiger seinen Anspruch gegen den in einem anderen Vertragsstaat der CLNI 2012 errichteten Fonds geltend machen kann. Im Übrigen wird die Verweisung auf das Binnenschiffahrtsgesetz aufgrund der in Artikel 1 Nummer 10 dieses Gesetzentwurfs vorgeschlagenen Einführung eines neuen § 5n BinSchG geändert.

Zu Buchstabe c

Mit der Änderung wird der Verweis auf Artikel 11 CLNI 1988 durch einen Verweis auf die weitgehend inhaltsgleiche Vorschrift in Artikel 12 CLNI 2012 ersetzt.

Zu Artikel 3 (Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung – SVertO)**Zu Nummer 1 (Änderung des § 35 SVertO)****Zu Buchstabe a**

Die vorgeschlagene Änderung von § 35 Satz 1 Nummer 1 SVertO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 2 vorgeschlagenen Änderung der Aufzählung in § 5c Nummer 1 BinSchG dar.

Zu Buchstabe b

Die vorgeschlagene Änderung von § 35 Satz 1 Nummer 2 SVertO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 2 vorgeschlagenen Änderung der Aufzählung in § 5c Nummer 1 BinSchG dar.

Zu Buchstabe c

Die vorgeschlagene Änderung des letzten Halbsatzes von § 35 Satz 1 SVertO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 41 SVertO)

Die vorgeschlagene Änderung von § 41 Nummer 1 SVertO stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Nummer 3 Änderung des § 46 SVertO)

Die vorgeschlagene Änderung des § 46 Absatz 1 SVertO deckt sich mit den in § 5f Absatz 2 und § 5h Absatz 3 BinSchG vorgenommenen Änderungen. Den bei der Verteilung des Haftungshöchstbetrags vorrangig zu berücksichtigenden Sachschadenansprüchen werden entsprechend Artikel 6 Absatz 2 CLNI 2012 Ansprüche wegen der Beschädigung von Wehren hinzugefügt.

Zu Nummer 4 Änderung des § 52 SVertO)

§ 52 SVertO regelt die Wirkungen, die die Errichtung eines Haftungsfonds in einem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens in Deutschland entfaltet. Danach treten hinsichtlich von Maßnahmen der Zwangsvollstreckung (§ 52 Absatz 1 Satz 1 SVertO) und hinsichtlich anhängiger Rechtsstreitigkeiten (§ 52 Absatz 1 Satz 2 SVertO) im Wesentlichen die gleichen Wirkungen wie im Falle der Eröffnung eines inländischen Verteilungsverfahrens ein. Dies gilt allerdings gemäß § 52 Absatz 1 Satz 1 SVertO bislang – entsprechend Artikel 13 Absatz 1 CLNI 1988 – nur, wenn der Gläubiger seinen Anspruch gegen den in dem anderen Vertragsstaat des Straßburger Übereinkommens errichteten Fonds auch tatsächlich geltend gemacht hat.

Mit der vorgeschlagenen Änderung von § 52 Absatz 1 Satz 1 SVertO wird zum einen die Verweisung auf die CLNI 1988 durch eine Verweisung auf die CLNI 2012 ersetzt. Damit soll berücksichtigt werden, dass die CLNI 2012 die CLNI 1988 ablösen soll. Zum anderen berücksichtigt die vorgeschlagene Änderung, dass nach Artikel 14 Absatz 1 CLNI 2012 der Gläubiger nicht mehr das Recht hat, frei zu entscheiden, ob er seinen Anspruch gegen den Haftungsfonds oder auf andere Weise, d. h. gegen das sonstige Vermögen des

Schuldners, verfolgen will. Die Fonderrichtung bewirkt gemäß Artikel 14 Absatz 1 CLNI 2012 nunmehr den Ausschluss einer anderweitigen Rechtsverfolgungsmöglichkeit. Ein Gläubiger, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend machen kann, kann mithin nicht mehr wegen dieses Anspruchs auf das sonstige Vermögen des Schuldners zugreifen. Darauf, ob der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat oder nicht, kommt es also nicht mehr an. Diese Neuregelung wird auch in § 52 SVertO übernommen.

Im Übrigen soll § 52 SVertO unverändert bestehen bleiben. Denn es bleibt trotz des Wegfalls der unterschiedlichen Wirkungen der Fonderrichtung im In- und Ausland erforderlich, die Wirkungen der Fonderrichtung im Ausland zu regeln. Zwar ist insoweit vorrangig Artikel 36 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. L 351 vom 20. Dezember 2012, S. 1) anzuwenden, wonach die in einem Mitgliedstaat ergangenen Entscheidungen – hierzu gehört nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auch der gerichtliche Beschluss zur Errichtung eines Haftungsbeschränkungsfonds – in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden, ohne dass es hierfür eines besonderen Verfahrens bedarf. § 52 SVertO bleibt jedoch von Bedeutung, soweit der Fonds in einem Nicht-Mitgliedstaat der EU errichtet wird.

Soweit es um die Fonderrichtung in Deutschland geht, besteht kein Änderungsbedarf. Die in Artikel 14 Absatz 1 CLNI 2012 statuierte Rechtsfolge ist in § 41 in Verbindung mit § 8 Absatz 2 SVertO bereits vorgesehen. Mit der Eröffnung des Binnenschiffrechtslichen Verteilungsverfahrens, mit der der Haftungsfonds als errichtet gilt, können danach alle Ansprüche, die der Haftungsbeschränkung unterfallen, nur nach den Vorschriften der Verteilungsordnung, d. h. allein durch Anmeldung und Feststellung im Verteilungsverfahren verfolgt werden. Darauf, ob ein Gläubiger seinen Anspruch im Verteilungsverfahren anmeldet oder nicht, kommt es nicht an.

Zu Artikel 4 (Änderung des Umweltschadensgesetzes)

Die vorgeschlagene Änderung des § 9 Absatz 3 des Umweltschadensgesetzes stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Artikel 5 (Änderung des Handelsgesetzbuches)

Die vorgeschlagene Änderung des § 536 Absatz 1 Satz 2 des Handelsgesetzbuches stellt eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Artikel 6 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Die vorgeschlagenen Änderungen von § 28 Absatz 4 und § 30 Absatz 12 Satz 3 des Bundeswasserstraßengesetzes stellen eine Folgeänderung zu der in Artikel 1 Nummer 11 vorgeschlagenen Einführung des § 5n BinSchG dar.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Artikel 7 enthält die erforderliche Inkrafttretensvorschrift.

Zu Absatz 1

Die Bundesregierung erachtet es als sinnvoll, für das Inkrafttreten des Gesetzes auf den Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Kündigung des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt von 1988 durch Deutschland abzustellen, da Deutschland ab diesem Zeitpunkt nicht mehr an das Übereinkommen ge-

bunden ist und im deutschen Recht bereits die noch nicht in Kraft getretenen Regelungen der CLNI 2012 anwenden kann.

Zwar könnte für das Inkrafttreten auch auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der CLNI 2012 abgestellt werden. Gemäß Artikel 17 Absatz 1 CLNI 2012 tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, oder an dem Tag, an dem das Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt außer Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Angesichts dieser Regelung ist derzeit nicht sicher abzusehen, wann die CLNI 2012 in Kraft treten wird. Zwar hat – neben Serbien – Luxemburg als Vertragsstaat der CLNI 1988 das Straßburger Übereinkommen von 2012 bereits ratifiziert. Die Niederlande als weiterer Vertragsstaat der CLNI 1988 haben zudem angekündigt, die CLNI 2012 ebenfalls ratifizieren zu wollen. Wann genau dies tatsächlich geschehen wird und wann sie die CLNI 1988 kündigen werden – die Kündigung von drei der vier Vertragsstaaten des Straßburger Übereinkommens von 1988 ist Voraussetzung für dessen Außerkrafttreten –, ist derzeit jedoch unklar. Damit die neuen Haftungshöchstbeträge mit nicht allzu großer Verzögerung eingeführt werden können, sollte daher auf das Wirksamwerden der Kündigung der CLNI 1988 durch Deutschland abgestellt werden.

Zu Absatz 2

Da der Zeitpunkt der für das Inkrafttreten dieses Gesetzes maßgeblichen Kündigung der CLNI 1988 noch nicht feststeht, erscheint es im Interesse der Rechtssicherheit geboten, den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes zu gegebener Zeit im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.