

ANSCHRIFT

Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF

Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON

+49.40.35097-0

WWW

reederverband.de

VERBAND DEUTSCHER REEDER • POSTFACH 305580 • 20317 HAMBURG

Per E-Mail

Bundesministerium der Justiz und für
Verbraucherschutz
Herrn Wilcke
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld

Sehr geehrter Herr Wilcke,

vielen Dank für die Gelegenheit einer Verbandsstimmungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld.

Der **Verband Deutscher Reeder** vertritt mit rund 200 Mitgliedsunternehmen die wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Seeschiffahrtsbranche, die über die viertgrößte Handelsflotte der Welt verfügt. Zu unseren Mitgliedern gehören neben Fähren und Fahrgastschiffen, die vor allem in der Inselversorgung auf Nord- und Ostsee eingesetzt sind, auch große **Kreuzfahrtunternehmen**, die weltweit unterwegs sind und deren Branche zu den am schnellsten wachsenden Bereichen des Tourismus zählen. Die maritime Wirtschaft gehört insgesamt mit einem jährlichen Umsatzvolumen von rund 50 Milliarden Euro zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige der Exportnation Deutschland und denkt und handelt global wie kaum eine andere, wie die Vielzahl der **internationalen Übereinkommen** der IMO aufzeigt. Vor diesem Hintergrund wurde im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode auch ausdrücklich normiert, dass zur Stärkung des maritimen Standorts auf einseitige nationale oder europäische Sonderregelungen verzichtet werden soll.

Es ist dem Grunde nach zu begrüßen, für Menschen, die einen nahen Angehörigen durch Verschulden eines Dritten verloren haben, einen eigenständigen Schmerzensgeldanspruch als Anerkennung ihres seelischen Leids einzuräumen. Dennoch haben wir rechtssystematische Bedenken, warum im Fall der Passagierschadenshaftung im Seeverkehr dieser neue Anspruch ausnahmsweise **auch bei vertraglicher Haftung** bestehen soll, wie Ihre Begründung zum Referentenentwurf vorsieht (S. 10).

Ob im Rahmen der Haftung des Beförderers bei Tod eines Reisenden aufgrund eines Schiffs- fahrt ereignisses nach Art. 3 Abs. 1 iVm Art. 3 des Anhang der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (sog. **Athen VO**) zur Bestimmung der Art und des Umfangs des zu leistenden Schadensersatzes ohne Weiteres auf die §§ 843ff. BGB zurückgegriffen werden kann, ist zweifelhaft.

Hamburg,
13. Januar 2017

Pn - D4.10.1
petersen@
reederverband.de
Durchwahl - 233

Zwar wird in dem internationalen **Athener Übereinkommen von 1974** und seinem **Protokoll von 2002**, auf die die Athen VO weitgehend Bezug nimmt, wie in Ihrer Begründung zutreffend dargestellt wird, nicht ausdrücklich normiert, welche Schäden zu ersetzen sind, weshalb diesbezüglich das nationale Recht zur Anwendung kommt, aber dieser Rückgriff bezieht sich zunächst nur auf die **allgemeinen Schadensersatzbestimmungen** nach §§ 249ff. BGB.

Die bereits **gesetzssystematisch** anders aufgebauten **§§ 843ff. BGB** geben dagegen - ggf. konkurrierende - durch Delikt begründete Ansprüche und gelten nur für **Ansprüche aus unerlaubter Handlung** und unzweifelhaft gerade nicht bei vertraglichen Beziehungen.

Auch die **Regierungsbegründung** zum Gesetzesentwurf des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes, mit dem die Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 in weiten Teilen in das nationale Recht übernommen wurden, gibt an keiner Stelle zu erkennen, dass für die Bestimmung des zu ersetzenden Schadens auf die Vorschriften der §§ 823 ff. BGB aus unerlaubter Handlung zurückgegriffen werden soll (BT-Drs. 10/3852, S. 27).

Gegen eine derart weitgehende Interpretation spricht auch der **Wortlaut** der angeführten Bestimmungen der AthenVO sowie des Athener Übereinkommens, aus dem sich nicht entnehmen lässt, dass bei Tod eines Reisenden auch immaterielle Schäden von Angehörigen im Rahmen der Schadensersatzpflicht erfasst sein sollen.

Eine derart **weitgehende Interpretation** der Haftung des Beförderers, die Schmerzensgeld nach den §§ 843ff. BGB einschließt, hätte angesichts der Vererblichkeit des Schmerzensgeldanspruchs ein erhebliches wirtschaftliches Gewicht, dessen Intention die Vertragsstaaten bei Verabschiedung der internationalen Regelungen nicht zum Ausdruck gebracht haben.

Auch die in der Begründung zum Referentenentwurf angeführte **Rechtsprechung** kann nur bedingt herangezogen werden, da sie zum einen (nur) einen Fall der **Binnenschifffahrt** betrifft, die nicht in der Form internationalen Regelungen unterliegt wie die Seeschifffahrt, und zum anderen vor der **Reform des Seehandelsrechts 2013** ergangen ist, die eine neue Regelung für das Haftungsrecht bei konkurrierenden vertraglichen und außervertraglichen Ansprüchen geschaffen hat.

Wollte man den Umfang des zu leistenden Schadensersatzes nach den nationalen Vorschriften (auch) mit Hilfe der Vorschriften des Deliktsrechts bestimmen, müsste der Beförderer sich zumindest auch von einem **Verschulden seiner Verrichtungsgehilfen** nach § 831 BGB exkulpieren können.

In jedem Fall müsste auch bei einer erweiterten Anwendung des geplanten § 844 Abs. 3 BGB zur Ausfüllung von Lücken in der Athen VO und des Athener Übereinkommens bezüglich des Schadensumfangs der vertraglichen Haftung dieser gleichwohl stets durch die **vertraglichen Haftungshöchstbeträge** begrenzt sein.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir erneut auf die **Dringlichkeit einer Ratifizierung** des Athener Übereinkommens in Form des **Protokolls von 2002** hinweisen.

Als internationales, völkerrechtliches Übereinkommen schafft das Protokoll 2002 **verbindliche völkervertragsrechtliche Bindungen** zwischen den ratifizierenden Staaten, die sich nicht nur auf den europäischen Raum beschränken, sondern für die immer globaler


werdende Passagierschiffahrt einen einheitlichen Rechtsrahmen auf internationaler Ebene schaffen und somit einen international umfassenden Passagierschutz sichern.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Protokoll 2002 im Rahmen der **Haftung und Versicherung von Terrorismusrisiken** im Oktober 2006 vom Rechtsausschuss der IMO durch einen völkerrechtlichen Vorbehalt und Richtlinien ergänzt wurde, die von jedem Vertragsstaat einzeln ratifiziert werden müssen, um gegenüber den übrigen Vertragsstaaten auf internationaler Ebene Wirkung zu entfalten. Eine Einzelratifikation durch die europäischen Mitgliedsstaaten ist damit der völkerrechtlich zwingende und den Grundsätzen der globalen Rechtsvereinheitlichung entsprechende Ratifikationsweg.


Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie unsere Anmerkungen berücksichtigen und die über internationale Vorgaben hinausgehende Ausweitung des zu schaffenden deliktischen Anspruchs auf die vertragliche Passagierschadenshaftung in der Seeschiffahrt überdenken möchten.

Für weitere Informationen stehen wir jederzeit sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer



Wiebke Petersen
Referentin Recht