SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 1

PROFESSOR DR. HANS WÜRDINGER

Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft

Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft

Vortrag von

HANS WÜRDINGER

Dr. jur., o. ö. Professor an der Universität Hamburg

gehalten am 22. Juni 1953 in der Mitgliederversammlung des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

SCHIFFAHRTS-VERLAG „HANSA" C. SCHROEDTER & CO.
HAMBURG 11

Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft

I.

Wenn ich mich anschicke, über Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft zu sprechen und damit die Aufgaben zu umschreiben, zu deren Lösung wir uns in dem Verein für Internationales Seerecht zusammengeschlossen haben, so erachte ich es als notwendig, eine Überlegung darüber vorauszuschicken, aus welchen Gründen und in welchen Grenzen ein auf Unifizierung der Rechte gerichtetes Bestreben gerechtfertigt ist. Internationale Rechtsvereinheitlichung oder Rechtsangleichung ist in Deutschland gerade in den letzten Jahren, da der Wunsch nach Zusammenschluß von Staaten zu übernationalen Gemeinschaften und die Überzeugung von der Richtigkeit und Notwendigkeit solcher Entwicklung mehr und mehr sich verbreitet, gar häufig als ein um seiner selbst willen erstrebenswertes Ziel und als eine Maßnahme der Wegbereitung einer politischen Vereinigung empfohlen worden. In mehreren wissenschaftlichen und politischen Instituten ist man eifrig am Werke, Vorarbeit in dieser Richtung zu leisten. So wertvoll diese Arbeiten sind, so möchte ich indessen glauben, daß die Idee der Rechtsvereinheitlichung nur insoweit eine Legitimation und Überzeugungskraft erhält und daß sich mit den Bemühungen um eine solche Entwicklung auch nur insoweit Aussicht auf Erfolg verbindet, als bei den beteiligten Partnern gemeinsame oder gleichgeartete Interessen vorhanden sind und echte Bedürfnisse bestehen, welche nach einer Rechtsvereinheitlichung drängen. Wo diese Voraussetzungen hingegen fehlen, da sehe ich weder vom Standpunkt der deutschen Rechtsordnung noch vom Standpunkt der Rechtsordnung irgendeines anderen Staates aus die Legitimation eines solchen Postulates. Da wird vielmehr jeder Staat dieselbe Auffassung vertreten, wie sie in einer Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts aus dem Jahre 1932 (Hans RGZ. 32 B Nr. 47 Sp. 171) zum Ausdruck kam, nämlich, daß die berechtigte Selbstschätzung eines jeden Staates auch in Bezug auf sein Recht es gestatte, wo nicht überwiegende Gründe die Anwendung fremden Rechts verlangen, dem heimischen Recht den Vorzug zu geben. Diese Wertung, welche das Gericht bei der Frage der Anwen-

lung fremden Rechts bekundete, ist gleichermaßen als Bekenntnis uch in Bezug auf die Rechtssetzung gerechtfertigt.

Im Bereich des Handels- und des Seerechts jedoch sind seit jeher chte Bedürfnisse, welche nach einheitlicher Rechtsgestaltung drängen, n starkem Maße vorhanden gewesen. Handel und Seefahrt verbinden lie Kontinente und die Völker der Erde. Der internationale Austausch ler Waren, die Finanzierung und Abwicklung der über die Grenzen inweg geschlossenen Geschäfte, die Beförderung der Güter von Land u Land, von Kontinent zu Kontinent, all das kann reibungslos nur unktionieren, wenn Hemmungen und Schwierigkeiten, die sich aus Verschiedenheiten oder Gegensätzlichkeiten der nationalen Rechtsrdnungen ergeben, beseitigt werden, wenn der Verkehr sich nach iner international einheitlichen oder wenigstens in den wesentlichen Grundzügen übereinstimmenden Gesamtordnung vollzieht. Die Entte. ıg einer übereinstimmenden Gesamtordnung wird nun durch ie Tatsache begünstigt, daß es in der Schiffahrt bei allen Nationen ieselbe typische Entwicklung war, welche für die einzelnen Seerechtsrdnungen gleichartige Probleme auslöste; so vor allem der Aufchwung der Technik. Er führte von den gemächlich fahrenden Segern mit relativ kleinen Laderäumen zu den modernen schnellfahrenen Schiffen mit ihren riesigen Ladeschlünden; er bewirkte in allen ändern, daß an die Stelle der je nach Bedürfnis befahrenen Reiseoute und der ungewissen Dauer der Fahrzeit der moderne Linienienst zwischen bestimmten Häfen mit festen Abfahrts- und Ankunftseiten trat; er ließ gegenüber dem Raumfrachtvertrag den Stückguterkehr dominierend in Erscheinung treten mit der Folge, daß der urprünglich individuell gestaltete Seefrachtvertrag zum Massenschäft sich wandelte, welches nach rechtlicher Uniformierung und chablonisierung drängt. Eben diese Entwicklung rief zum anderen in llen Ländern neue Probleme hervor und ließ verschärfte Risiken ertehen, die trotz der technischen Vervollkommnung aller Einrichtunen ich nicht völlig ausschalten lassen. Eine Risikosteigerung liegt unächst darin, daß die betroffenen Werte von Schiff und Ladung durch ie veränderten Größenordnungen sich gewaltig erhöhten; mit der elebung der Schiffahrtsrouten sodann wuchs die Gefahr der Schiffsollision; der Massenverkehr der Liniendienste schließt die Möglicheiten individueller Behandlung des Ladungsgutes weitgehend aus; ie Gefahr der Beschädigung, des Verlustes oder Diebstahls von Gütern t beträchtlich angestiegen; mit dem Aufschwung des Schiffsverkehrs äuften sich die Fälle einer Charterung fremder Schiffe; mit der wachenden Zahl von Seeunfällen mehrten sich die Fälle notwendiger

Hilfeleistung. Diese und viele andere Tatbestände aber sind in der modernen Weltwirtschaft zumeist international verzahnt und verflochten. So ergibt sich eben hieraus für viele Fragen und weite Gebiete des Seerechts ein echtes und dringendes Bedürfnis nach Vereinheitlichung der Normen. Von jeher war deshalb, wie dem allgemeinen Handelsrecht, so auch den Seerechtsordnungen aller Länder ein starker internationaler Zug eigen; von jeher bestand die Tendenz zur Abschleifung nationaler Besonderheiten zugunsten einer welteinheitlichen Regelung.

Neben diesen e c h t e n Bedürfnissen für eine einheitliche Rechtsgestaltung gab es noch andere nach Rechtsvereinheitlichung drängende Kräfte, jedoch Kräfte, welche in der Gegensätzlichkeit von Interessen, nämlich im Wettbewerb der Nationen im Bereich der Seefahrt ihren Ursprung haben; und es erscheint mir wesentlich, daß wir, die wir das Problem der Seerechtsvereinheitlichung zu prüfen uns zur Aufgabe gesetzt haben, auch dieses Umstandes uns bewußt werden. In seiner kürzlich veröffentlichten überaus eindrucksvollen Schrift über die Geschichte der Konnossementsklauseln hat unser Vorsitzender, Professor Stödter, unter Auswertung des gesamten einschlägigen Materials das geradezu dramatische Ringen der betroffenen Kreise aller Länder um die Haager Regeln und deren Übernahme in die nationalen Rechtsordnungen dargestellt. Seine Ausführungen lassen ersehen, daß in England das Imperial Shipping Committee, als es sich in seinem Bericht 1921 für eine Normierung aussprach, wie sie 1922 in den Haager Regeln empfohlen wurde, in erster Linie von Überlegungen der Empire-Politik hat leiten lassen. In England war der entscheidende Gesichtspunkt dieser, Mißverständnisse zwischen den Dominions, in denen die Abladerinteressen dominierten, und dem Mutterland mit seinen überwiegenden Reederinteressen zu vermeiden, da solche Mißverständnisse gar leicht zu Verstimmungen zwischen den beteiligten Ländern selbst führen könnten. Nachdem in England 1924 aber die Gesetzesregelung ergangen war, fühlten die dortigen Reeder sich durch die ihnen auferlegte Beschränkung der Freizeichnungsmöglichkeit in ihrer Konkurrenz gegenüber den Reedern anderer Staaten benachteiligt, und dieser Nachteil konnte für sie nur dadurch ausgeglichen werden, daß die Rechtsordnungen der anderen Länder gleiche Vorschriften übernähmen und so im internationalen Konkurrenzkampf Gleichheit der Waffen wiederhergestellt werde. Bei den Beratungen des Seerechtsausschusses der Akademie für Deutsches Recht wurde denn auch von Reederseite darauf hingewiesen, daß, wenn die Haager Regeln Weltgesetz zu werden „drohten", dieses hauptsächlich daran läge,

daß England sehr geschickt sei, für dieses Gesetz, welches die Stellung seiner eigenen Reeder im Vergleich zu ausländischen, noch im Genuß der vollen Freizeichnungsmöglichkeit lebenden Reeder verschlechtere, Propaganda im Ausland zu machen. — Die Haager Regeln sind Weltrecht geworden. Der Grund dafür lag nicht so sehr in der Notwendigkeit international einheitlicher Rechtsgestaltung, sondern darin, daß nicht nur England, sondern jedes Land vor der Aufgabe stand, einen Ausgleich zwischen den Ablader- und Reederinteressen zu vollziehen, daß kein Land es billigen konnte, wenn der internationale Wettbewerb der Reeder untereinander durch Freizeichnungen auf Kosten der Ablader geführt werde, daß jeder Staat im Hinblick auf seine eigene Rechtsordnung in den Haager Regeln eine angemessene Lösung dieses Interessenkonflikts erblickte.

Heute besteht in anderen, die Seefahrt stark berührenden Fragen eine analoge Situation; so zunächst auf sozialem Gebiet. Seit der Jahrhundertwende haben die Wogen der Sozialpolitik auch das Seearbeitsrecht in starke Bewegung gebracht, und internationale Verbände, wie etwa die International Transportworkers Federation, beginnen mächtigen Einfluß zu erlangen auf die soziale Weiterentwicklung des seemännischen Arbeitsrechts. Nachdem nun in einzelnen Ländern, so besonders in Schweden, durch neuere Gesetze und durch Tarifverträge die Entwicklung zu weitgehenden sozialen Maßnahmen zugunsten der Schiffsbesatzungen geführt hat, wird gegen andere Länder, so gegen Deutschland, der Vorwurf des Dumping erhoben, dessen Recht dieser Entwicklung noch nicht gefolgt ist. Wenn die zuständigen Regierungsstellen in Deutschland sich gegenwärtig mit der Reform der Seemannsordnung befassen, und wenn das BAM Auftrag erteilt hat, in vergleichender Darstellung der seearbeitsrechtlichen Normen anderer Staaten eine Vorarbeit für diese Reform zu leisten, so handelt es sich hierbei nicht um ein Anliegen der Rechtsvereinheitlichung, sondern darum, für die Neugestaltung des deutschen Rechts Anregungen und Vergleichsmöglichkeiten zu erlangen, wobei der soziale Ausgleich jedoch unseren deutschen Verhältnissen und unserer eigenen Leistungsfähigkeit Rechnung zu tragen hat. Dieser freilich schließt nicht aus, daß in wichtigen sozialrechtlichen Einzelfragen eine internationale Verständigung und Vereinheitlichung des Rechts erfolgt, wie es in der Tat in mehreren Staatsverträgen bereits geschehen ist. Ich verweise hierwegen auf die in den Mitteilungen der Baltic and International Maritime Conference 1952, Heft 142, veröffentlichte Zusammenstellung von Verträgen, die jedoch den neuesten Stand nicht erschöpfend wiedergibt.

Ein weiteres Gebiet, in welchem eine ähnliche Situation besteht, ist das des Kartellrechts. Hier ergab sich für die deutschen Reeder die Gefahr, daß ihnen auf Grund des generellen Kartellverbotes die Beteiligung an Schiffahrtskonferenzen, soweit sie international wettbewerbsregelnde Maßnahmen verfolgen, versagt werde. In Erkenntnis der bestehenden Notwendigkeiten jedoch hat der vorliegende amtliche Entwurf eines Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zugunsten der Schiffahrt eine Ausnahme von dem Kartellverbot vorgesehen. Mag auch das endgültige Schicksal des deutschen Entwurfes zur Zeit noch ungewiß sein, so darf wohl mit Sicherheit erwartet werden, daß, wie immer die kartellrechtliche Entwicklung sei, die Schiffahrt eine bevorzugte Stellung einnehmen werde.

II.

Überblicken wir nun den Bereich jener Fragen des Seerechts, bei denen ein echtes Bedürfnis international einheitlicher Regelung besteht, so können wir feststellen, daß auf wichtigen Gebieten bereits weltweite Rechtsangleichung vollzogen ist oder daß, wo eine solche nicht in Frage kommt, die Rechtslage wenigstens durch internationale Verträge geklärt und für alle beteiligten Staaten bindend festgelegt ist.

1. Zunächst treffen wir solches im Bereich des öffentlichen Rechts, also des Seevölkerrechtes und des Verwaltungsrechtes. Ich erwähne etwa das Recht der Benutzung fremder Häfen, geregelt im Übereinkommen und Statut über die Internationale Rechtsordnung der Seehäfen von 1923 (RGBl. 1928 II S. 22, 497), das Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe von 1926 (BGBl. 1927 II, 483), welches jedoch gegenwärtig sich im Stadium neuer Diskussion befindet und auf der nächsten Vollversammlung des Comité Maritime International behandelt werden soll; ferner sei erwähnt das Recht der Hochseefischerei und des Walfangs, die Rechtslage der Küstengewässer, die Cabotage u. a. m. Freilich sind in den letzten Jahren in völkerrechtlichen Fragen gar manche Unterschiede und Gegensätzlichkeiten der Auffassungen zutage getreten (z. B. Bereich der Küstengewässer, Recht am Meeresboden), und die weltpolitische Entwicklung hat neue Konflikte aufgerissen, zu neuen Problemstellungen geführt. Wiewohl diese Probleme unter dem Titel Völkerrecht erörtert werden, sind sie in erster Linie politischer Natur und treten deshalb wohl in dem Bereich jener Aufgaben, die uns hier gesetzt sind, zurück.

Auch in Materien des Seeverwaltungsrechts finden wir vollzogene Rechtsvereinheitlichung in einer Reihe wichtiger Fragen. Da ist vor allem zu erwähnen die Verkehrsregelung der Seestraßenordnung, beruhend auf den internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, ferner das Freibordabkommen von 1930 (RGBl. 1933 II, 278) oder der Schiffssicherheitsvertrag von 1929 (RGBl. 1931 II, 235), der durch einen neuen, auf der Londoner Konferenz von 1948 geschlossenen Vertrag ersetzt werden soll, welcher bisher jedoch nicht in Kraft getreten ist. Ferner sind zu erwähnen die erzielten Fortschritte zur Vereinheitlichung der Methoden der Schiffsvermessung oder über gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen oder anderen Dokumenten und vieles andere mehr.

2. Der uns hier in erster Linie interessierende Rechtsbereich jedoch ist der des privaten Seerechts, des Seefrachtrechts und des Rechts des Passagierverkehrs. Auch hier hat die Rechtsentwicklung in wichtigen Einzelgebieten zu weltweiter Rechtsvereinheitlichung und Rechtsangleichung geführt.

Soweit die Rechtsordnungen der Einzelstaaten dispositive Normen enthalten, konnte ohne Gesetzesänderung eine Rechtsvereinheitlichung durch Schaffung einer lex contractus vollzogen werden, wie es auch auf handelsrechtlichem und bankrechtlichem Gebiete zu beobachten ist. Im Seeverkehr ist solches geschehen durch die freiwillige Übernahme der 1950 revidierten York-Antwerp-Rules in die Konnossementsformulare zahlreicher führender Linienreedereien in der ganzen Welt. Darüber hinaus gewinnen die als Standardformulare aufgestellten Einheitskonnossemente, wie schon das frühere deutsche Einheitskonnossement, so nunmehr das den Haager Regeln entsprechende Einheitskonnossement von 1940, insbesondere aber die von der Baltic and International Maritime Conference in langjährigen Bemühungen aufgestellte und in neuer Fassung 1952 veröffentlichte Conlinebill mehr und mehr an Einfluß und Bedeutung.

Bei Rechtsverhältnissen jedoch, die kraft Gesetzes entstehen, ist eine Rechtsvereinheitlichung im Wege der lex contractus nicht möglich. Hier setzen die auf Uniformierung oder Angleichung der einzelnen Rechtsordnungen gerichteten Staatsverträge ein, für welche die International Law Association und das ihr zugehörende Comité Maritime International seit Jahrzehnten Pionierarbeit geleistet haben. Zwar beziehen sich diese Übereinkommen der Staaten zunächst nur auf den zwischenstaatlichen Seeverkehr unter den Vertragsstaaten, kommen also zur Anwendung bei Rechtskonflikten zwischen Angehörigen verschiedener Nationen, während die Angehörigen desselben Staates der

innerstaatlichen Rechtsordnung unterworfen sind. Die Entwicklung führte jedoch dazu, daß in einer Reihe von Fällen die Vertragsstaaten auch ihre innerstaatliche Rechtsordnung selbst durch den Wortlaut des Konventionsrechts entweder ersetzt oder gemäß den Grundsätzen der Konvention geändert haben.

Die ersten Sondergebiete des privaten Seerechts, auf welchen solchermaßen einheitliches Recht entstand, sind die Normen über Ersatzpflicht aus Schiffszusammenstoß sowie die Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung in Seenot, beide beruhend auf dem Brüsseler Übereinkommen vom 23. 9. 1910, welche in Deutschland durch die Gesetze vom 7. 1. 1913 (RGBl. S. 90) ratifiziert wurden und welche durch Ratifikation in mehr als 30 anderen Ländern oder Gebieten weltweites Recht gebracht haben.

Einen weiteren entscheidenden Fortschritt in Richtung der internationalen Rechtsvereinheitlichung brachte sodann das bereits erwähnte Brüsseler Übereinkommen vom 25. 8. 1924 über Konnossemente, durch welches die von der nordamerikanischen Harter Act inspirierten Haager Regeln von den Vertragsstaaten als Konventionsrecht mit der Maßgabe vereinbart wurden, die eigene Rechtsordnung nach Maßgabe dieser Konvention zu gestalten. Dieses Übereinkommen ist in der Folgezeit von zahlreichen Ländern ratifiziert worden, von Deutschland im Gesetz vom 10. 8. 1937, so daß auch insoweit die innerstaatlichen Rechtsordnungen eine ihrem jeweiligen Rechtssystem entsprechende Angleichung oder wenigstens starke Annäherung an diese Haager Regeln erfahren haben.

3. Das Jahr 1924 brachte noch zwei weitere inhaltlich zusammenhängende Brüsseler Abkommen, nämlich das Abkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und das Übereinkommen zur Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien an Seeschiffen. Das Haftungsabkommen ist gezeichnet und ratifiziert oder es wurde ihm beigetreten bisher von Belgien, Brasilien, Dänemark und Irland, Finnland, Frankreich, Italien, Norwegen, Portugal, Spanien und Schweden. Als Signatarstaaten, welche bisher noch nicht ratifizierten, sind zu nennen: Großbritannien, Argentinien, Japan, Uruguay, Chile, Cuba und Jugoslavien. Holland hat 1928 die Grundsätze der Konvention faktisch seinem eigenen Recht zugrunde gelegt. Auch das Hypothekenabkommen ist bisher von einigen Ländern übernommen, auch von Italien in dem neuen Codice della navigazione von 1941 — wenngleich mit starken Abweichungen — berücksichtigt. Mit diesen

beiden Abkommen ist für uns die erste Aufgabe gesetzt, der wir uns zuzuwenden haben.

Da sich meine Darlegungen darauf beschränken, den gegenwärtigen Stand der Rechtsvereinheitlichung zu veranschaulichen und die Aufgaben zu skizzieren, die uns in nächster Zeit bevorstehen, ist es nicht am Platze, schon jetzt zu diesen Abkommen sachlich Stellung zu nehmen; doch darf ich mit einigen Bemerkungen auf sie eingehen.

a) Die Vereinheitlichung der Haftungsregeln entspricht einem wohlbegründeten Bedürfnis. Während durch die Vereinheitlichung der Regeln über den Schiffszusammenstoß, über Bergung und Hilfeleistung, sodann über weitere wichtige Haftungstatbestände, die im Zusammenhang mit dem Seefrachtvertrag stehen, wie auch über die Grenzen der Freizeichnungsmöglichkeiten seitens der Verfrachter wesentliche Haftungsgründe unifiziert sind, besteht in der Regelung der Frage, „wie" gehaftet wird, noch eine große Gegensätzlichkeit unter den einzelnen Rechtsordnungen. Die Haftungsregelung ist deshalb seit dem letzten Krieg erneut auf der 1947 stattgefundenen Konferenz des Comité Maritime in Antwerpen behandelt worden; sie wird insbesondere gegenwärtig in England erörtert, wobei am 8. Mai dieses Jahres der Vorsitzende des britischen Verbandes der Dispacheure, Dawson R. Miller, ein ausführliches Referat erstattet hat.

Das deutsche Recht geht aus von der rein dinglichen Haftung, d. h. von der Haftung des Reeders nur mit Schiff und Fracht. Dieses bedeutet, wenn wir uns den Unterschied von Schuld und Haftung vergegenwärtigen, daß der Reeder zwar in voller Höhe seiner Ersatzpflicht Ersatzleistung schuldet, daß aber eine Zwangsvollstreckung wegen dieser Schuld nur möglich ist in das haftende Schiffsvermögen, also in das am Schadensfall beteiligte Schiff und in die während der Haftungsreise entstandene Frachtforderung, nicht aber in das übrige Vermögen des Reeders. Die Realisierung der Haftungsbeschränkung erfolgt mithin erst in der Zwangsvollstreckung. Der Reeder braucht, wiewohl er vc chuldet, die Vollstreckung nur in Schiff und mithaftende Frachtforderungen zu dulden. Dieses System indessen ist veraltet und unzweckmäßig. Schon bisher wird in der Praxis die Haftung mit dem Schiff weitgehend verdrängt von dem System der beschränkt persönlichen Haftung, die kraft Gesetzes in bestimmten Fällen neben die rein dingliche Haftung tritt; so etwa beim Linienverkehr, der eine schnelle Wiederaussendung des Schiffes erforderlich macht (vgl. § 774 HGB). In aller Regel wird zudem die Haftung des Schiffes abgelöst durch Zahlung des Reeders aus dem nicht haftenden Landvermögen; selbst im Falle eines über das Schiff verhängten Arrestes, den ein

Gläubiger erwirkt hat, pflegt der Reeder eine Bankgarantie zu stellen; kurz, die reine Sachhaftung wird in aller Regel durch Geldleistung aus dem an sich nicht haftenden Reedervermögen abgelöst. Schwierig durchführbar ist sodann die dingliche Haftung der Frachtforderung, so namentlich im Stückgutverkehr der Linienschiffahrt, bei welcher der Gläubiger die Vielzahl von Frachtschuldnern zunächst nur schwer zu ermitteln in der Lage ist; und wenn dieses ihm gelingt, sind es verhältnismäßig nur geringe Beträge, die er hereinbekommt und derentwegen er vielleicht noch eine Vielzahl von Einzelprozessen zu führen hätte.

Dem deutschen System stehen gegenüber das englische System der Summenhaftung und das nordamerikanische System der Werthaftung. Nach dem ersteren haftet der Reeder mit seinem ganzen Vermögen. Es unterliegt also sein Gesamtvermögen dem Zugriff im Wege der Vollstreckung. Er haftet jedoch in summenmäßiger Begrenzung je nach dem Raumgehalt des Schiffes, mithin unabhängig von dem Wert des Schiffes. Das nordamerikanische System hingegen besagt, daß der Reeder gleichfalls mit seinem ganzen Vermögen, der Höhe nach aber bis zum Wert von Schiff und Fracht haftet, wobei der Reeder ähnlich dem französischen abandon-System (welches in Frankreich nach der Ratifizierung des Haftungsabkommens noch im Verhältnis zwischen Angehörigen von Nichtvertragsstaaten weiter gilt) durch Übertragung von Schiff und Frachtforderung an einen gerichtlich bestellten Treuhänder der Gläubiger sich von seiner Haftung befreien kann. Ist nach dem englischen System der Eigentümer hochwertiger Schiffe begünstigt, bei welchem der Wert des Schiffes die nach Raumgehalt berechnete Haftungsgrenze übersteigt, so wird nach nordamerikanischem Recht die Haftungshöhe eben durch den Wert des jeweiligen Schiffes bestimmt.

Das Haftungsabkommen von 1924 nun trägt den Stempel des Kompromisses, indem es Grundsätze des deutschen, englischen und nordamerikanischen Rechtes vereinigt hat. Dawson R. Miller sagt dazu, daß die Konvention häufig kritisiert und ebenso häufig mißverstanden worden sei, daß sie aber das einzig erreichbare Ergebnis darstelle, welches überhaupt bei den Bestrebungen nach Vereinheitlichung dieses Rechtes möglich sei.

Nach der Konvention greift die Haftungsbeschränkung Platz in acht Haftungstatbeständen, welche in Art. 1 aufgezählt sind. Diese Tatbestände stimmen im wesentlichen mit den Fällen beschränkter Haftung des bisherigen deutschen Rechtes überein. Beschränkt

gehaftet wird: 1) für Schaden, der durch den Kapitän oder einen sonstigen Angehörigen der Schiffsbesatzung einschließlich der Lotsen verursacht worden ist; 2) für kommerzielles Verschulden in bezug auf das Ladungsgut; 3) für Ansprüche aus Konnossementen — man beachte die Systemlosigkeit der Aufzählung! — 4) für nautisches Verschulden; 5) für die Verpflichtung zur Wrackbeseitigung; 6) für Bergungs- und Hilfeleistungslohn; 7) für Haverei-Beiträge; 8) aus Geschäften, die der Kapitän auf Grund seiner Vertretungsmacht schließt.

In diesen Fällen haftet der Reeder — dasselbe gilt für den Ausrüster und auch für den Unterverfrachter — nicht mehr rein dinglich, sondern gegenständlich unbeschränkt, jedoch betrags- oder summenmäßig limitiert, und zwar grundsätzlich bis zur Höhe des Wertes von Schiff und Fracht und etwaigen Schiffssurrogaten. Insoweit ist also eine Anlehnung an das nordamerikanische System erfolgt. In den wichtigsten Fällen, nämlich in den Tatbeständen 1—5 soll nach Art. 1 Abs. 2 die Haftung in keinem Falle eine Gesamtsumme von 8 Pfund Sterling je Registertonne des Schiffes übersteigen. Eine Sonderregelung ist in Art. 7 für den Fall der Tötung oder Körperverletzung einer Person, insbesondere auch von Reisenden enthalten. In den Art. 3—6 ist geregelt, wie sich der Wert des Schiffes, der Fracht und der Surrogate bemißt.

Die gegenwärtige Formulierung des Haftungsabkommens, die uns zur Stellungnahme vorliegt, wirft mancherlei Zweifelsfragen auch in bezug auf die Auslegung der Bestimmungen auf. Bei der Interpretation der in Art. 1 sehr unsystematisch aufgezählten Tatbestände hat man sich dessen bewußt zu bleiben, daß das Abkommen nicht bezweckt, Haftungsgründe zu schaffen; die Frage, aus welchen Rechtsgründen eine Ersatzpflicht des Reeders sich ergibt, ist allein nach der jeweiligen nationalen Rechtsordnung zu beurteilen. Das Haftungsabkommen regelt lediglich die Frage, „wie" gehaftet wird, setzt also voraus, daß die nationale Rechtsordnung eine Ersatzpflicht des Reeders für den konkreten Tatbestand vorschreibt. Bei solcher Betrachtung lösen sich die Zweifel, die sich insbesondere in Ansehung der das nautische Verschulden betreffenden Regelung ergeben können. Immerhin haben die Unklarheiten der Konvention dazu geführt, daß auf der Konferenz des Comité Maritime International von Amsterdam 1949 eine Neugestaltung erwogen wurde, und deshalb sollten auch wir unsere Überlegungen nicht auf die Frage beschränken, ob das Haftungsabkommen zu ratifizieren sei, sondern es scheint mir eine sachliche Stellungnahme zu den Vorschriften geboten und auch die Möglichkeit zu bestehen, im Zuge der geplanten neuen Erörterung Änderungsvor-

schläge vorzubringen. Größte Schwierigkeiten für die internationale Vereinheitlichung der Haftungsregeln ergeben sich für die Berechnung der in Pfund Sterling ausgedrückten Werte in Ansehung der bestehenden Unsicherheiten und Unklarheiten der Relationen der Währungen. Nach Art. 15 des Haftungsabkommens sind unter der Rechnungseinheit dieses Übereinkommens die Goldwerte zu verstehen. Darin aber liegt das Hauptproblem, welches 1947 in Antwerpen, 1949 in Amsterdam und 1951 in Neapel auf Konferenzen des Comité Maritime, jedoch ohne festes Ergebnis behandelt wurde und zu dessen Klärung die British Maritime Law Association einen Sonderausschuß eingesetzt hat. Dawson Miller bemerkt dazu, daß es leicht wäre, die Regelung der Haftungsfragen durchzusetzen, daß dagegen das Währungsproblem die eigentliche Barrikade bildet, welche gegenwärtig der Rechtsvereinheitlichung entgegensteht.

b) Das zweite Abkommen von 1924, das sog. Hypothekenabkommen, hängt mit dem Haftungsabkommen sachlich eng zusammen. Es sieht vor, daß bestimmten Gläubigern, insbesondere jenen, denen der Reeder nur beschränkt haftet, besondere Privilegien, im Sinne des deutschen Rechts also sog. Schiffsgläubigerrechte zustehen sollen, wobei der Kreis der privilegierten Gläubiger sich weitgehend mit der deutschen Regelung des § 754 HGB deckt. In Übereinstimmung mit dem bisherigen deutschen Recht wird daran festgehalten, daß das Privileg der Schiffsgläubiger sich nicht auf Versicherungsforderungen des Reeders etwa aus der Kaskoversicherung erstreckt, der Versicherungsanspruch vielmehr von der hypothekarischen Haftung des Schiffes erfaßt wird. Wenngleich das Haftungsabkommen die allgemeine Vermögenshaftung des Reeders vorsieht, zu diesem haftenden Gesamtvermögen auch die Versicherungsforderung gehört, steht doch nur dem Hypothekengläubiger das Recht der abgesonderten Befriedigung zu, der also in soweit an der Versicherungsforderung ein Sonderrecht genießt. Dagegen bringt die in Art. 3 vorgesehene Regelung des Rangverhältnisses von Schiffsgläubigerrecht zur Schiffshypothek gewisse Änderungen gegenüber dem deutschen Recht, indem die gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger, welche den Vorrang vor den Schiffshypotheken genießen, auf vier Gruppen von Rechten beschränkt sind, der Vorrang hingegen nicht mehr gilt für Ansprüche Dritter aus Rechtsgeschäften des Kapitäns und für Ansprüche aus Konnossementen. Es soll auf diese Weise der Entwertung der Schiffshypothek, die bei Vorrang aller Schiffsgläubigerrechte vor der Hypothek gegeben ist, entgegentreten und die Entwicklung des Schiffshypothekenkredites gefördert werden.

Bei Ratifikation dieser beiden Abkommen, sei es in der gegenwärtigen Fassung, sei es in modifizierter Form, würden die einschlägigen Bestimmungen des geltenden deutschen Seehandelsrechts entsprechend geändert werden müssen. Wir haben daher auch die Frage zu überlegen, wie die Grundsätze dieser Konvention sich in unser Rechtssystem im ganzen einfügen, ich bin jedoch der Meinung, daß grundsätzliche Schwierigkeiten sich nicht ergeben. Soweit nach Einarbeitung der Konvention in unser Gesetz die Auslegung im einzelnen noch Zweifelsfragen auslöst, ist die Klärung derselben eine Angelegenheit der Rechtssprechung und der Wissenschaft, braucht also die rechtspolitische Würdigung der Konvention nicht zu beeinflussen.

4. Als weiteres Material, das wir zu bearbeiten haben, liegen sodann die drei Abkommen vor, die am 10. 5. 1952 in Brüssel vereinbart wurden. Sie betreffen die Zuständigkeit der Gerichte zu strafrechtlicher Verfolgung und zur Geltendmachung ziviler Ersatzansprüche, ferner die Frage, aus welchen Forderungen ein Arrest gegen fremde Seeschiffe soll erwirkt werden können.

a) Das Abkommen, betr. die Penal Jurisdiction, sieht vor, daß im Falle einer außerhalb eines Hafens oder von Binnengewässern sich ereignenden Schiffskollision oder eines anderen Tatbestandes von Navigationsverschulden, mit welchem sich eine strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer anderen Person der Schiffsmannschaft verbindet — was sich nach dem jeweiligen Recht des Heimatstaates beurteilt — auch die Durchführung des Strafverfahrens gegen den Schuldigen den Gerichten oder Behörden eines Landes vorbehalten bleiben soll, dessen Flagge das Schiff zur Zeit der Tatbegehung führt. Es soll auch nur dieses und keines anderen Landes Gericht das Schiff arrestieren oder sicherstellen können, selbst wenn dies zum Zwecke der Untersuchung geschieht. Zum anderen aber soll kein Vertragsstaat gehindert sein, durch eigene Behörden alle Maßnahmen im Hinblick auf die von ihm erteilten Befähigungsnachweise zu ergreifen oder eigene Staatsangehörige wegen Delikte zu verfolgen, die an Bord eines unter fremder Flagge fahrenden Schiffes begangen wurden.

b) Das Abkommen über die zivile Gerichtsbarkeit sodann sieht vor, daß eine Klage wegen Kollision von Seeschiffen oder zwischen Seeschiffen und Binnenfahrzeugen nur soll erhoben werden können entweder beim Gericht des Wohn- oder Geschäftssitzes des Beklagten oder dort, wo gegen das Schiff oder gegen ein anderes Schiff des Beklagten ein Arrest verhängt wurde oder hätte verhängt werden kön-

nen oder wo Sicherheit geleistet wurde; hat die Kollision sich im Bereich eines Hafens oder Binnengewässers ereignet, so ist eine Zuständigkeit des Gerichtes des Kollisionsortes gegeben.

Durch Vereinbarungen solcher Art sollen die die Frage der Zuständigkeit betreffenden Grundsätze des internationalen Prozeßrechtes, welche ihrerseits Bestandteil der nationalen Rechtsordnungen sind und durchaus voneinander abweichen können, ersetzt werden durch einheitliches Konventionsrecht. Es steht außer Frage, daß die Vereinheitlichung dieser Norm einem echten Bedürfnis entspricht.

c) Das dritte wesentlich umfangreichere Abkommen vom 10. 5. 1952 endlich betrifft die Arrestierung von Seeschiffen. Die Konvention unterscheidet zwischen Arrestierung eines Schiffes auf Betreiben eines Gläubigers zur Sicherung seines Anspruches einerseits und der Zwangsvollstreckung in ein Seeschiff auf Grund gerichtlichen Vollstreckungstitels andererseits. Die Möglichkeit der Zwangsvollstreckung auf Grund eines Vollstreckungstitels wird durch die Konvention nicht berührt. Dagegen soll der Arrest zur Sicherung eines Anspruches nur zulässig sein wegen eines „maritime claim". Es bestimmt nämlich Art. 2, daß ein unter der Flagge eines der Vertragsstaaten fahrendes Schiff unter der Gerichtsbarkeit eines anderen Vertragsstaates wegen jeder Art eines maritime claim mit Arrest soll belegt werden können, nicht aber wegen einer Forderung anderer Art. Der Begriff maritime claim ist in Art. 1 definiert. Er umfaßt im wesentlichen alle Ansprüche, die sich aus dem Seeverkehr ergeben können. Nicht hierunter würden hingegen fallen gewöhnliche Darlehnsansprüche, Ansprüche aus dinglich nicht gesicherten Obligationen oder aus Remboursen. Der Zweck der Regelung ist mithin, die Verhängung eines Arrestes gegen ein Schiff durch das Gericht eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, unter dessen Flagge das Schiff fährt, nicht wegen beliebiger Forderungen eines ausländischen Gläubigers zuzulassen, sondern auf Forderungen zu beschränken, die mit der Schiffahrt selbst zusammenhängen. Nicht beabsichtigt dagegen ist eine Beschränkung der Zugriffsmöglichkeit, die sich ergibt, wenn Gläubiger und Schiff ausschließlich der inländischen Rechtsordnung unterliegen, diese aber in weitergehendem Maße die Arrestierung von Schiffen zuläßt. Zum anderen soll nach der Konvention der Gläubiger eines anderen Staates wegen eines maritime claim sowohl dasjenige Schiff arrestieren können, bezüglich dessen der Anspruch entstanden ist, als auch irgendein anderes Schiff, welches zur Zeit der Entstehung des Anspruches demselben Eigentümer gehört; und die Arrestierung soll selbst dann zulässig sein, wenn das mit Beschlag zu belegende Schiff reisefertig ist.

III. Mit den Hinweisen auf die vorliegenden Konventionen wurden die Aufgaben benannt, welche uns durch die bereits vorliegenden internationalen Konventionen gestellt sind. Unser Anliegen ist indessen damit nicht erschöpft. Es gibt noch weitere Rechtsgebiete, die einer Regelung auf internationaler Basis bedürfen.

1. Das gilt in erster Linie von der Verantwortlichkeit der Schiffahrtsunternehmer gegenüber Fahrgästen im Passagier-Verkehr. Die Problematik der gegenwärtigen Situation sei an folgenden Fällen dargelegt.

Das eine ist der Lamoricière-Fall, der 1951 vom Kassationshof in Paris entschieden wurde und eine lebhafte Diskussion auch in anderen Ländern ausgelöst hat. Die Lamoricière war ein Passagierschiff, welches während des Krieges vom französischen Staat beschlagnahmt und zum Verkehr zwischen Algier und Marseille eingesetzt worden war. Dieses Schiff hatte, als es im Januar 1942 in schwerer See fuhr, SOS-Rufe eines anderen Schiffes aufgefangen und schickte sich an, diesem zu Hilfe zu eilen. Nachdem jedoch die während der Nacht mehrere Stunden lang durchgeführte Suche nach dem hilferufenden Schiff vergeblich geblieben war, mußte sich der Kapitän zum Abbruch der Hilfeleistungsaktion und zur Weiterfahrt nach Marseille entschließen. Als alsbald danach eine der Bunkerluken eingedrückt wurde und die Bunkerkohle ohnedies bereits knapp war, entschloß sich der Kapitän, in langsamer Fahrt Minorca anzulaufen. Während das Schiff nun den Kurs änderte, neigte es sich in ein Wellental, kenterte und sank bald darauf unter Verlust an Menschenleben. Das Gericht nahm an, daß die Unfähigkeit des Schiffes, sich wieder aufzurichten, zum Teil verursacht sei durch die zu geringe Dampfkraft, welche damit zusammenhing, daß das Schiff zu wenig Bunkerkohle besaß und mit Kohle zu schlechter Qualität versorgt gewesen sei. Andererseits erkannte das Gericht, daß weder auf Seite des Kapitäns noch des Staates als Ausrüster ein positives Verschulden festgestellt werden könne. Gleichwohl haben sowohl die Vorinstanzen als auch der Kassationshof den Staat als Ausrüster unter Berufung auf die Deliktsbestimmung des Art. 1384 Code Civil verurteilt. In seinem Bericht vom 8. Mai 1953 über die Haftung des Reeders führt Dawson R. Miller aus, daß es sich bei dem Lamoricière-Fall um einen typischen Unfall auf Grund Seegefahr gehandelt habe und die französische Entscheidung zu einer Verantwortlichkeit des Reeders ohne Rücksicht auf Verschulden führe. Ob diese Kritik Millers vom Standpunkt des französischen Rechts zutrifft, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls begünstigte diese Entscheidung die Bestrebungen, das Haftungsproblem international zu erörtern.

Es sei auch darauf hingewiesen, daß eine sehr scharfe gesetzliche Haftungsregelung für den Passagierverkehr das nordamerikanische Recht enthält. Dieses bestimmt, daß jede Art vertraglicher Haftungsbeschränkung zugunsten des Carriers, mag sie die Haftung für Verschulden des Reeders oder seiner Leute betreffen, mag sie gelten für Verlust an Leben oder für Verletzungen sonstiger Art oder mag sie die Haftung ausschließen oder auch nur betragsmäßig beschränken, null und nichtig ist.

Der zweite Fall sodann ist ein Beispiel für das gegenteilige Extrem rechtlicher Konsequenz. Es handelt sich um den Fall Maipu, jenen argentinischen Frachter, der 1951 in der Wesermündung von einem Schiff der nordamerikanischen Navy gerammt wurde und nach kurzer Zeit sank, so daß die Schiffbrüchigen, darunter deutsche Rückwanderer, die ihr gesamtes Gut bei sich führten, nur das nackte Leben retten konnten. Hier ergab sich, daß der Reeder sich in den den tickets angehefteten Geschäftsbedingungen weitestgehend freigezeichnet hatte. Im einzelnen ist der Sachverhalt unklar, und ich will auf diesen zur Zeit anhängigen Rechtsfall nicht weiter eingehen. Jedenfalls ist festzustellen, daß manche Rechtsordnungen im Passagierverkehr — das deutsche Recht nur in bezug auf jenes Reisegepäck, welches nicht vom Kapitän übernommen wird (§ 673 HGB) — Freizeichnungen zulassen und es ist nicht einmal dieses vorgesehen, wie es etwa bei den ADSp. zutrifft, daß mit der Freizeichnung wenigstens ein Versicherungsschutz gekoppelt wäre.

Der französische Seerechts-Verein hat nun einen Entwurf einer internationalen Konvention über Haftung des Unternehmers von Personenbeförderung zur See ausgearbeitet, dessen Grundgedanken folgende sind:

Die Konvention soll auf alle Personenbeförderungen von irgendeinem Hafen eines Vertragsstaates aus gelten. Nur dann, wenn Fahrgast und Schiffsunternehmer demselben Staate angehören, bewendet es bei dem Inlandrecht dieses Staates.

Der Schiffsunternehmer soll verantwortlich sein für jeden Schaden aus Verlust an Menschenleben, aus Körperverletzung oder sonstiger persönlicher Beeinträchtigung, die der Fahrgast während der Beförderung erleidet.

Desgleichen soll auch eine Haftbarkeit des Schiffahrtsunternehmers bei Verlust oder Beschädigung registrierten Passagiergutes bestehen. Für Geld und Kostbarkeiten gilt dieses nur, sofern diese Werte in besondere Verwahrung übergeben wurden.

Die Haftung des Schiffahrtsunternehmers soll betragsmäßig beschränkt sein, wobei die Haftsumme verschieden bemessen ist, je nachdem es sich handelt um Verlust an Leben, Personenverletzung oder Sachschaden am Passagiergut.

Diese Haftung nun wird als eine zwingende vorgeschlagen, soll also vertraglich weder ausgeschlossen noch beschränkt werden können.

Zum anderen zählt der Entwurf eine Reihe von Gründen auf, bei denen weder der Schiffahrtsunternehmer noch das Schiff hafte, mag es sich um Sachschaden an Gepäck, um Verletzung von Personen oder um Verlust an Menschenleben handeln. Zu diesen die Haftung ausschließenden Schadensursachen gehören u. a. Seegefahr, Feuer, höhere Gewalt, Krieg oder feindliche Handlungen, Arrest, Quarantäne, Streik, aber auch nautisches Verschulden, gleichgültig, ob solches vorliegt beim Kapitän, einem anderen Angehörigen der Schiffsmannschaft, bei dem Lotsen oder sonstigen Gehilfen.

Zu diesem französischen Entwurf liegen bisher vor die private Äußerung eines Mitgliedes des schwedischen Subcommitees des Comité Maritime und eine Äußerung Mr. Poulsons, Mitglied des Zentralausschusses des Comités. Beide wenden gegen den Entwurf ein, daß die USA für eine internationale Regelung im Passagierverkehr wohl nur zu gewinnen seien, wenn die Konvention der Auffassung des nordamerikanischen Rechtes entgegenkomme und wenn die Haftung im Passagierverkehr zur See sich nicht wesentlich von der Haftung im Luftverkehr unterscheide. Ihrer Meinung nach möge es vielleicht gelingen, eine betragsmäßige Haftungsbeschränkung zu erreichen. Dann aber müsse auf die Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden verzichtet werden.

Dieses ist der gegenwärtige Stand des genannten Problems.

Außer der Haftung im Passagierverkehr sind noch manch andere Fragen und Pläne von Beteiligten anderer Länder zur Erörterung gestellt. So z. B. die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben, daß der Überseehandel, der sich zur Finanzierung des Akkreditivs bedient, ein "reines Konnossement" benötigt, in welchem die Ladungsübernahme durch den Verfrachter „in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit" bescheinigt wird, andererseits der Verfrachter dafür einzustehen hat, wenn diese Angabe nicht zutrifft. Über diese Frage liegt von britischer Seite ein Memorandum vor, auf das hier einzugehen nicht möglich ist.

Sodann sollen noch Fragen der Statutenkollision auf dem Gebiete des Seefrachtrechts und Maßnahmen zum Schutz gegen Einschleicher auf Schiffen zur Erörterung gestellt werden. All diese Fragen werden

auf der im Frühjahr 1955 geplanten Vollsitzung des Comités behandelt werden; zur Vorbereitung sind mehrere Kommissionen gebildet. Auch die Problematik des Ausrüsterbegriffes und die sog. demise-Klausel sollte uns in weiterer Zukunft beschäftigen. Endlich aber sei noch dieser Plan erwähnt, die Vereinheitlichung des Rechts zu krönen durch Schaffung einer übernationalen Gerichtsbarkeit für seerechtliche Fragen, ein Plan, zu dessen Erörterung in Amsterdam unter holländischem Vorsitz ein Ausschuß besteht. Mit der Schaffung einer übernationalen Seegerichtsbarkeit wäre erst im wahren Sinne die Rechtseinheit vollzogen.

Indessen wollen wir uns zunächst damit begnügen, die Fundamente jenes gemeinsamen Gebäudes zu schaffen und auszubauen, unter dessen schützendem Dach sich zu vereinigen es dereinst gewagt werden kann, die Nationen einzuladen.