

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Hamburg, 22. April 1999

An die Mitglieder

des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 30. März 1999 haben ca. 60 Mitglieder teilgenommen. Der Vorsitzende stellte zunächst fest, daß die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 1. März 1999 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war. Außerdem stellte er die Beschlußfähigkeit der Versammlung fest.

Herr Dr. Albrecht gedachte zu Beginn der Sitzung des verstorbenen Herrn Dr. Harald Grube und Herrn Peter Josef Decker.

Über die Abwicklung der Tagesordnung erstatten wir Ihnen folgenden Bericht:

Zu Pkt. I d.T.O. - Begrüßung der neuen Mitglieder

Der Seerechtsverein hatte im Zeitpunkt der Mitgliederversammlung 302 Mitglieder, davon 219 persönliche und 83 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

Eintritte:

1. Ingo Gercke, Soz. Segelken & Suchopar
2. Heiko A. Giermann
3. Oliver Herbst
4. Dr. Klaus Kostka,
Soz. Wessing & Berenberg-Gossler
5. Dierk A. Nickelsen,
Soz. Dr. Schackow & Partner
6. Reemtsma Cigarettenfabriken GmbH
7. Ignacio de Ros

Austritte:

1. Prof. Dr. Andreas Blaschczok
2. Peter Josef Decker (*verst.*)
3. Dr. Reinhard Ganten
4. Heiko Gottwald
5. Dr. Harald Grube (*verst.*)
6. Susanne Jensen-Raschke
7. Mobil Oil AG
8. Dr. jur. Klaus Wagner
9. Dr. Paul Wriede

Zu Pkt. 2 d.T.0. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 1998

a) Veranstaltungen

Dr. B. Czerwenka

"Das Transportrechtsreformgesetz 1998"
anlässlich der Mitgliederversammlung am 29. April 1998

M. Jacobsson

"Internationales Recht der Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport -
Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven"
am 27. Mai 1998

Dr. D. Rabe

"Die Auswirkungen der Transportrechtsreform auf das Seehandelsrecht"
am 8. September 1998

6. Rostocker Gespräch zum Seerecht

"Ein neuer Rahmen für die Seeschifffahrt - was bringt uns das
Seeschiffahrtsanpassungsgesetz?"
am 3. November 1998

I. de Ros

"The Practical Realities of Spanish Maritime Law"
am 15. Dezember 1998

K. Ramming

"Das neue deutsche Recht des multimodalen Transports unter besonderer Berücksichtigung
des Schadenseintritts auf der Seestrecke"
am 26. Januar 1999

Eine besondere Veranstaltung im abgelaufenen Geschäftsjahr war die Feier des 100-jährigen
Bestehens des Vereins am 8. Oktober 1998.

b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die Hefte 90 und 91 der Schriftenreihe A
herausgegeben.

c) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI

Nach der Konferenz des CMI in Antwerpen 1997 haben sich die Aktivitäten des CMI und
damit des Vereins auf dem Gebiet der Rechtsvereinheitlichung vermindert. Dies ist nicht
zuletzt darauf zurückzuführen, daß die IMO die wesentlichen Konventionsprojekte abge-
schlossen hat und sich derzeit eher mit Randfragen beschäftigt.

Am 12. März 1999 hat eine diplomatische Staatenkonferenz in Genf ein neues Arrest-
übereinkommen als Ersatz des Arrestübereinkommens von 1952 verabschiedet. Grundlage
des neuen Übereinkommens sind Entwürfe einer IMO/UNCTAD Experten-Gruppe und des
CMI von 1985. So wurde die Zahl der durch Arrest sicherungsfähigen Seeforderungen bei

geschlossener Liste ausgedehnt, z.B. auf Ansprüche wegen Umweltschäden, Wrackbeseitigung, Versicherungsprämien, Kommissionen, Makler- und Agenturgebühren. Die vom IMO/UNCTAD Entwurf geforderte Möglichkeit der Arrestierung segelfertiger oder fahrender Schiffe wurde dagegen nicht beschlossen. Die revidierte Schwesterschiffsklausel ermöglicht über das Übereinkommen von 1952 hinaus auch den Arrest gegen Schiffe des Eigentümers, wenn die Seeforderung gegen ihn aus einer Reisecharter stammt. Die Konferenz hat einen Vorschlag verworfen, der auf die Arrestierung von Schiffen in bloßer Bereederung des Schuldners der Seeforderung gerichtet war. Neu gefaßt wurde auch die Bestimmung über den erneuten Arrest desselben Schiffes und den mehrfachen Arrest verschiedener Schiffe desselben Eigentümers. Auf weitere Einzelheiten soll hier nicht eingegangen werden. Das neue Übereinkommen muß beweisen, daß es geeignet ist, die durch die weite Verbreitung des Übereinkommens von 1952 entstandene Rechtseinheit beizubehalten, viele praktische Unterschiede in den Arrestverfahren in verschiedenen Ländern kann es nicht lösen. Der Text des Übereinkommens wird mit dem Jahresbericht den Mitgliedern zugänglich gemacht.

Fortgeführt hat das CMI das von uns seit langem skeptisch begleitete Projekt der Vereinheitlichung des Seefrachtrechts. Im Unterausschuß des CMI haben einige Vereine Bedenken gegen die Diskussion en détail gewandt. Es wurde aber entschieden, daß die Studie des CMI den gegenwärtigen Status des Konsenses und des Dissenses der Mitgliedsvereine wiedergeben solle, um eine Basis für die zukünftige Arbeit zu haben, wenn das Thema im Rahmen einer größeren Revision des Transportrechts wieder aktuell wird.

In den vergangenen Jahren hatte das CMI unter der Mitwirkung des Vereins einen Verhaltenskodex und Vertragsklauseln für die Tätigkeit von Klassifikationsgesellschaften bei Wahrnehmung von Schiffssicherheitsaufgaben für staatliche Behörden sowie Klauseln für die vertraglichen Vereinbarungen mit Reedern über die Klassifikationstätigkeit erarbeitet. Diese sollen die Rechtsverhältnisse in der Dreiecksbeziehung Flaggenstaat-Klassifikationsgesellschaft-Reeder eine ausgewogene Regelung zur Verfügung stellen. Die Klassifikationsgesellschaften haben bisher aber keine endgültige Einigung über die vorgesehenen Haftungshöchstsummen mit der Verwaltung erzielen können. Daher hängt auch die Anwendung der Vertragsklauseln in den Verträgen mit Reedern bislang in der Luft.

Die Rechtsstellung der Off-Shore-Einheiten war bereits Gegenstand der CMI-Konferenz in Antwerpen 1997. Das CMI hat dem IMO-Rechtsausschuß dazu einen Bericht vorgelegt, der Gegenstand von Beratungen in der Frühjahrssitzung 1999 sein wird.

Die vom CMI begleiteten Arbeiten des IMO-Rechtsausschusses an einem Übereinkommen über die Wrackbeseitigung dauern an. Es müssen noch eine Reihe von Einzelheiten geklärt werden, so der Umfang des geographischen Anwendungsbereichs (Hohe See mit Ausschließlicher Wirtschaftzone oder Festlandsockel), die Anwendung auf Ladung und Beiträge der Ladungsseite, der Erstreckung auch auf Schiffe, die noch keine Wracks sind, die Verjährung der Ersatzansprüche gegen Reeder, u.a. Dieses Thema wird den IMO-Rechtsausschuß und das CMI noch eine Weile in Anspruch nehmen.

Die vom CMI 1994 auf der Konferenz in Sydney begonnene Diskussion über die Gewährleistung finanzieller Sicherheit für seerechtliche Ansprüche ist inzwischen von der IMO aufgegriffen worden. Die Idee eines neuen Übereinkommens über die Pflicht und die Bedingungen zur finanziellen Absicherung aller gegen den Reeder oder Ausrüster gerichteten Ansprüche Dritter wird nicht weiter verfolgt, da dies einerseits nicht dringend notwendig erscheint und andererseits erhebliche Probleme aufwerfen würde. Der IMO-Rechtsausschuß

tendiert daher zur Verabschiedung von Leitlinien über Mindeststandards über Reederhaftung neben einer Überarbeitung des Athener Übereinkommens, um die rechtspolitisch als notwendig angesehene Absicherung der Ansprüche von Passagieren bei Personenschäden der schon in den Gefahrguthaftungsübereinkommen (CLC, HNSC) vorhandenen Versicherungspflicht für Schadensersatzansprüche Dritter hinzuzufügen. Der Verein hat zu diesem Thema am 22. Mai 1998 einen Fragebogen des CMI beantwortet. Das CMI hat im IMO-Rechtsausschuß eine Unfallversicherung anstelle einer Haftpflichtversicherung vorgeschlagen. Beide Ansätze haben ihre Befürworter, so daß die Lösung z.Z. noch offen ist. Das gleiche gilt für weitere Änderungen des Athener Übereinkommens, wie der Einführung einer Gefährdungshaftung und einer weiteren Erhöhung der Haftungshöchstsummen.

Der Geschäftsführer des Vereins hat am 22. Februar 1999 dem Pallas-Untersuchungsausschuß des Schleswig-Holsteinischen Landtages als geladener Experte Rede und Antwort stehen müssen. Im Mittelpunkt standen hier die Fragen der Zuständigkeit der Behörden des Bundes und der Länder bei Schiffshavarien auf Hoher See und in Küstenmeeren sowie die Befugnisse der Behörden für Eingriffe in Bergungsvorgänge. Einer weiteren Ladung der Expertenkommission des Bundes muß am 19. April 1999 noch Folge geleistet werden.

Der Unfall der Pallas Ende letzten Jahres hat in der deutschen Rechtspolitik den Druck auf das Justizministerium und dem Gesetzgeber erhöht, das Bergungsübereinkommen von 1989 und das Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 zu ratifizieren. Wenn dies geschieht, wird auf den Verein noch Arbeit zukommen, zumal weitere Änderungen des 5. Buches des HGB anstehen, wie die Ratifikation des Übereinkommens über Schiffsgläubigerrechte und -hypotheken von 1993 und die Einarbeitung des Athener Übereinkommens von 1974, sobald dessen Revision in der IMO abgeschlossen sein wird. Im übrigen stellt sich die Frage, ob nicht weitere Modernisierungen des 5. Buches des HGB notwendig sind. Der Verein verweist hier auf die umfangreichen Arbeiten von 1984.

Herr Dr. Albrecht erklärte anschließend, daß er für die anstehende Wahl zum Zentral-Ausschuß und zum Vorstand nicht mehr zur Verfügung stehe. Er wolle nicht nur aus dem Amt als Vorsitzender, sondern auch als Vorstandsmitglied ausscheiden.

Er habe das Amt des Vorsitzenden seit dem 27. Februar 1990 ausgeübt. In dieser nicht sehr langen Zeitspanne seien bei der Entwicklung des Seerechts zwei Tendenzen hervorzuheben. Zum einen sei das Seerecht immer weiter auf den Umweltschutz ausgerichtet worden, wie das neue Bergungsrecht und die Gefahrguthaftungskonvention exemplarisch zeigten. Dabei würden die traditionellen Haftungsbeschränkungen der Schifffahrt in Frage gestellt werden, indem die Haftungshöchstsummen einen immer geringeren Bezug zum Schiffswert hätten, sondern stärker zu den möglichen Schäden. Ähnliches gelte für die Entschädigung von Passagieren, wie die Revisionen des Athener Übereinkommens von 1990 und des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996 zeigten. Es werde also eine Aufgabe der Zukunft sein, sich mit dem Fortbestand der Besonderheiten der seerechtlichen Haftung auseinanderzusetzen. Zum anderen hätte die Zahl der internationalen Übereinkommen inzwischen einen Umfang angenommen, der die weitere Rechtsvereinheitlichung schwierig mache oder sogar wieder in Frage stelle. Es gebe eine Tendenz, in Haftungsfragen hohe Entschädigungssummen vorzusehen, was die Ratifikation durch weniger entwickelte Staaten fraglich werden ließe. So sei zweifelhaft, ob ein nochmals revidiertes Athener Übereinkommen in Kraft treten könne, wenn schon die bisherigen Haftungshöchstsummen für viele Staaten als zu hoch erschienen. Das gleiche gelte für das Gefahrguthaftungsübereinkommen. Aus der Sicht der Rechtsvereinheitlichung, der sich der Verein verpflichtet fühle, bestünde hier die Gefahr, daß

moderne Übereinkommen oder Revisionen älterer Übereinkommen überwiegend allein von Industriestaaten ratifiziert würden. Ein besonderes Problem der Rechtsvereinheitlichung liege im Seefrachtrecht, wo anstelle der ersten Einheitsregelung, nämlich der Haager Regeln, inzwischen zwei weitere Übereinkommen mit ergänzendem oder ersetzendem Charakter sowie eine Reihe nationaler Sonderregime gälten. Die Befassung des CMI mit diesem Thema zeige, daß es z.Z. nicht möglich sei, die Rechtseinheit durch neue Regime zu erreichen. Hier scheine es vielmehr geboten zu sein, auf eine Konsolidierung der bestehenden von der Mehrheit akzeptierten Regime zu setzen, solange kein neuer Konsens erzielt werden könne.

Herr Dr. Rabe und Herr Dr. Remé dankten Herrn Dr. Albrecht für seine langjährige verdienstvolle Tätigkeit für den Verein und wünschten ihm für sein weiteres Leben alles Gute.

Zu Pkt. 3 d.T.O - Rechnungslegung

Herr Dr. Nöll erläutert den Jahresabschluß 1998. Er halte sich in dem gewohnten Rahmen von Ausgaben und Einnahmen. Die durch die Jubiläumsveranstaltung am 8. Oktober 1998 verursachten höheren Kosten hätten durch Einsparungen bei den Veröffentlichungen ausgeglichen werden können.

Zu Pkt. 4 d.T.O - Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung

Auf Antrag von Herrn Dr. Puttfarken beschloß die Mitgliederversammlung bei Enthaltung der anwesenden fünf Vorstandsmitglieder und des Geschäftsführers die Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung einstimmig.

Zu Pkt. 5 d.T.O - Wahl des Zentral-Ausschusses

Der neue Zentral-Ausschuß wurde einstimmig in der Zusammensetzung der beigelegten und in der Mitgliederversammlung ausgelegten Vorschlagsliste gewählt. Herr Dr. Albrecht dankte den beiden ausgeschiedenen Mitgliedern des Zentral-Ausschusses, Herrn Dr. Gerd Maier und Herrn Christian Sienknecht. Anschließend begrüßte er die neugewählten Mitglieder des Zentral-Ausschusses, Herrn Manfred Quade und Herrn Manfred Trantofsky. (Der neue Zentral-Ausschuß wählte nach Schluß der Mitgliederversammlung Herrn Dr. Thomas Remé zum Vorsitzenden und Frau Dr. Inga Schmidt-Syaßen zum Mitglied des Vorstandes und zur stellvertretenden Vorsitzenden.)

Zu Pkt. 6 d.T.O - Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt gab es keine Wortmeldungen.

Danach hielt Herr Prof. Dr. Marian Paschke seinen Vortrag. Um ca. 17.30 Uhr schloß der Vorsitzende die Mitgliederversammlung.

Mit freundlichen Grüßen
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

