

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Hamburg, den 25. April 2000

An die Mitglieder

des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 18. April 2000 haben etwa 60 Mitglieder teilgenommen. Der Vorsitzende stellte zunächst fest, daß die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 15. März 2000 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war.

Herr Dr. Remé gedachte zu Beginn der Sitzung der verstorbenen Mitglieder.

Über die Abwicklung der Tagesordnung erstatten wir Ihnen folgenden Bericht:

Zu Pkt. 1 d. T.O. - Begrüßung der neuen Mitglieder

Der Seerechtsverein hatte im Zeitpunkt der Mitgliederversammlung 287 Mitglieder, davon 211 persönliche und 76 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

Verstorben: Dr. Gerhard Passehl
Dr. Edgar Uhle
Gerhard Voigt
Dr. Horst Willner

Eintritte:

1. Kai Busch, Soz. Dr. Schackow & Partner
2. Maren Brandes, Soz. Dr. Schackow & Partner
3. DARAG Deutsche Versicherungs-
und Rückversicherungs-AG
4. Dr. Karl-Heinz Feilhauer
5. Jan Hüttmann

Austritte:

1. Dr. Gerhard Passehl (*verst.*)
2. Dr. Edgar Uhle (*verst.*)
3. Dr. Horst Willner (*verst.*)
4. Gerhart Voigt (*verst.*)
5. Dr. Christian Hootz
6. Harald de la Motte

6. Dr. Thomas de la Motte
7. Carl-Christian Nolte
8. Dr. Henning C. Ehlers
9. Kristina Kaldenberg

7. Allianz Versicherungs-AG,
München
8. Dr. Karl Heinz Bauer
9. Dr. Frank-Bernd Weigand
10. Prof. Dr. Hans-W. Bracht
11. Klaus Friedrich Koch
12. Dr. Jürgen Westphal
13. Dr. Eckard Kressner
14. Eckart Müller
15. Bayerische Rückversicherung
AG, München
16. Gradmann & Holler Marsh
& McLennan GMBH

Zu Pkt. 2 d. T.O. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 1999

a) Veranstaltungen

Dr Marian Paschke

„Der Einfluß der WTO auf die Seeverkehrs-Dienstleistungen“
anlässlich der Mitgliederversammlung am 30. März 1999

Prof. Dr. Rainer Lagoni

„Folgen des Saiga-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs für die Seeschifffahrt“
am 23. September 1999

Dr. Volker Looks

„Rechtliche Auswirkungen des ISM Code“
am 25. Januar 2000

b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die Hefte 92: „*Folgen des Saiga-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs für die Seeschifffahrt*“ - Prof. Dr. Rainer Lagoni u. Hartmut v. Brevern und 93: „*Rechtliche Auswirkungen des ISM Code*“ - Dr. Volker Looks der Schriftenreihe A herausgegeben.

c) Arbeitskreise

Der Arbeitskreisaufgabenstellung hat seine reguläre Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé am 5. Juli 1999 gehabt. Am 7. April 2000 hat ein Arbeitskreis zur Großen Haverei ebenfalls unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé stattgefunden.

d) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI

Das CMI und somit auch der Verein haben sich im letzten Jahr mit einer Reihe von Gegenständen unterschiedlichen Gewichts fortgesetzt oder neu befaßt. Die meisten der

Themen sollen auf der nächsten CMI-Konferenz in Singapur vom 12. bis 17. Februar 2001 behandelt werden.

Zunächst hat der Verein mehrere Fragebogen des CMI beantwortet, die überwiegend zur Vorbereitung der Konferenzthemen dienen.

Im April 1999 hat der Verein einen Fragebogen des CMI zum **Seeversicherungsrecht** beantwortet. Nach einem Seminar, das der norwegische Seerechtsverein und das Skandinavische Institut für Seerecht im Juni 1998 in Oslo zu Fragen der Seeschiffs-Kaskoversicherung durchgeführt hatten, hat das CMI eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz von Herrn Dr. Remé eingesetzt. Sie soll in der Praxis häufig umstrittene Fragen der Seeschiffs-Kaskoversicherung (insbesondere im Zusammenhang mit warrenties im englischen Seeversicherungsrecht) und darüber hinaus auch der Warenversicherung identifizieren und Lösungen vorschlagen. Die Thematik wird Gegenstand der CMI-Konferenz in Singapur.

Im Mai 1999 wurde ein Fragebogen zum **Recht der Piraterie** beantwortet. Die Antwort stellt die Straftatbestände und die Sanktionen des deutschen Rechts für Handlungen dar, die man unter dem Oberbegriff der Piraterie zusammenfassen kann. Das CMI strebt in Zusammenarbeit mit der IMO und anderen Organisationen ein Musterrecht an. Auch diese Thematik wird Gegenstand der CMI-Konferenz in Singapur.

Im Juli 1999 wurde ein Fragebogen zum Verhältnis des Bergungsrechts zum **Recht des Schutzes des Unterwasser-Kultur-Erbes**. Das CMI arbeitet hier der UNESCO zu, die eine Konvention zum Schutz des Kulturerbes der Menschheit auf den Meeresböden plant.

Ebenfalls im Juli 1999 wurde ein Fragebogen zur **Umsetzung des Arrest-Übereinkommens 1952** beantwortet. Die Erkundigungen des CMI dienen hier einem allgemeinen Rechtsvergleich und der Unterstützung von Prof. Berlingieri für die nächste Auflage seines Werkes über Schiffsarreste.

Ein weiterer Fragebogen zur **Umsetzung des Haftungsbeschränkungs-Übereinkommens 1976** ist noch bis Ende des Monats zu beantworten.

Die Internationale Vereinigung der Seeversicherer (IUMI) hat das CMI gebeten, die **York-Antwerpen-Regeln 1994** substantiell zu ändern. Sie schlägt vor, das von ihr nicht mehr als angemessen angesehene aktuelle Konzept des „Common Maritime Adventure“ in den YAR 1994 durch das Konzept der „Common Safety“ zu ersetzen. Durch eine entsprechende Änderung der Definition des Großen-Haverei-Aktes und der sich daraus ergebenden Folgeänderungen in den übrigen Buchstaben- und Ziffern-Regeln soll die Belastung der Ladungsversicherer durch Große-Haverei-Beiträge erheblich vermindert werden. Die Versicherer rechtfertigen dies vor allem mit der starken Zunahme von Maschinenschäden in den letzten Jahren. Praktisch würde die Beitragspflicht zur Großen Haverei auf Zeiträume eingeschränkt, in denen Schiff und Ladung „in peril“ sind. Damit würden Aufwendungen des Reeders im Nothafen, Kosten vorläufiger Reparaturen, Umlade- und Lagerkosten sowie Heuern und Ausrüstungskosten im Nothafen, also Kosten der sicheren Fortsetzung der Reise, vom Ausgleich ausgeschlossen. Ein Ausgleich soll nach dem Vorschlag der IUMI ferner ausgeschlossen sein, wenn gegen den ISM-Code, STCW oder Regeln der Klassifikationsgesellschaften verstoßen wurde und auch für Bergelöhne i.S.d. Art. 13 des Bergungsübereinkommens 1989. Die Stellungnahme des Vereins an das

CMI war nicht leicht angesichts der vorstellbaren Interessenunterschiede zwischen Reedern und Versicherern. Ungeachtet einer Gewichtung der jeweiligen Argumente besteht ein Patt. Es ist deshalb vorläufig offen, wie die Diskussion im CMI insgesamt ausgeht. Sollte es zu den vor der IUMI gewünschten Änderungen der YAR 1994 kommen, bedürften sie jedenfalls ergänzender Änderungen der Bedingungen der Seekaskoversicherer und der Haftpflichtversicherer. Am Ende hat das CMI auf der Konferenz in Singapur eine Entscheidung zu fällen.

Ein andauerndes Thema im CMI ist die **Weiterentwicklung des vereinheitlichten Seefrachtrechts und des Rechts des multimodalen Transports**. Die gegenwärtige Situation ist nicht befriedigend, weil neben die noch immer weltweit vorherrschenden Visby-Regeln seit 1992 die Hamburg-Regeln, wenn auch nur mit 25 Vertragstaaten, getreten sind und die Bestrebungen zur Einführung nationaler Sonderregime, wie z.B. seit 1994 in den skandinavischen Staaten, stärker werden. Dies gilt vor allem für die USA, wo eine Änderung des COGSA 1936 auf der Grundlage von Vorschlägen der US-Seerechtsvereinigung vorbereitet worden ist. Auch in der UNCITRAL, der OECD und in europäischen Organisationen wie der ECE und der EG-Kommission gibt es Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Transportrechts. Die UNCITRAL hat das CMI gebeten, die Vereinheitlichung des Transportrechts jenseits der durch internationale Übereinkommen geregelte Bereiche zu untersuchen. Das CMI hat dafür im Jahre 1998 einen Unterausschuß eingesetzt, der bereits mehrfach getagt und einen Fragebogen herausgegeben hat. Der Unterausschuß konzentriert sich dabei auf die Beschreibung der Güter im Beförderungsdokument, Fragen der Ausgestaltung des Beförderungsdokuments, der Frachtzahlung, der Auslieferung der Güter im Bestimmungshafen, der Verfügung über die Güter während der Reise und die multimodale Beförderung. Die in den internationalen Übereinkommen geregelten Haftungsfragen sind vorläufig ausgeklammert. Fraglich ist, wie lange dies so bleiben kann, weil es sich dabei um Kernelemente des Frachtrechts handelt. Ob die Diskussion zu einem brauchbaren Ergebnis führt, ist offen und wird sich auf der CMI-Konferenz in Singapur zeigen. Der Verein wird dazu noch einen Arbeitskreis einrichten und bittet die Mitglieder um ihre Mitwirkung.

Das CMI ist, von den oben angesprochenen Themen abgesehen, ständig in die Diskussionen im IMO-Rechtsausschuß über die **Revision des Athener Übereinkommens 1974/90** und der Verabschiedung eines neuen **Übereinkommens über die Haftung für Bunkerölschäden** und eines neuen **Übereinkommens über Wrackbeseitigung** beteiligt. Beim Athener Übereinkommen ist eine Erhöhung der Haftungssummen und die Einführung einer Versicherungspflicht wahrscheinlich. Die Verabschiedung eines Bunkeröl-Haftungsübereinkommens kann als sicher angesehen werden, auch wenn Einzelheiten noch diskutiert werden. Dieses Übereinkommen wird eine Gefährdungshaftung enthalten, eine Versicherungspflicht und eine Haftungsbeschränkung nach den allgemeinen Grundsätzen. Mit seiner Verabschiedung ist im nächsten Jahr zu rechnen.

Außer mit diesen Arbeiten des CMI hat sich der Verein mit der Umsetzung völkerrechtlicher Übereinkommen zu befassen. Die Bundesregierung hat vor kurzem das **Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen 1976** in das Gesetzgebungsverfahren gebracht. Sie folgt damit nicht nur einer Aufforderung des Bundesrates und der Experten-Kommission des Bundesverkehrsministeriums zum Fall „Pallas“, sondern auch einer mehrfach geäußerten Bitte der Schifffahrt und des Vereins. An der mit dem Protokoll verbundene Erhöhung der Haftungshöchstsummen hat die Schifffahrt ein

Interesse, um rechtspolitische erforderliche Regelungen zu erhalten, die gleichzeitig eine zuverlässige und dauerhafte Grundlage für die Versicherung der Risiken bilden.

Auch die von der Bundesregierung mit einem Gesetzentwurf vor kurzem eingeleitete Ratifikation des **Bergungsübereinkommens 1989** und dessen Umsetzung in das HGB durch ein Drittes Seerechtänderungsgesetz finden die schon früher geäußerte Zustimmung der Schifffahrt und des Vereins. Die Empfehlungen der Experten-Kommission des Bundesverkehrsministeriums schließt dieses Vorhaben ebenfalls ein. Im Verein wird die Einarbeitung des Bergungsübereinkommens 1989 in die §§ 740 ff HGB noch in einem Arbeitskreis diskutiert werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Frage der IPR-Bestimmung, die die Anwendung des Bergungsrechts regelt.

Die Bundesregierung beabsichtigt schließlich, das **Arrest-Übereinkommen 1999** zu zeichnen. Eine Ratifikation ist dagegen vorläufig noch nicht geplant. Hier ist zu berücksichtigen, daß das abzulösende Arrest-Übereinkommen 1952 eine hohe Zahl von Vertragsstaaten hat. Auch wenn gegen die Zeichnung keine Einwände bestehen, kann das Übereinkommen wichtige praktische Probleme des Schiffsarrests nicht lösen, weil diese außerhalb seinen Regelungsbereichs liegen.

Die Bundesregierung hat aufgrund der Empfehlungen der Experten-Kommission des Bundesverkehrsministeriums beschlossen, das **Seeunfall-Untersuchungsgesetz** einer Überprüfung zu unterziehen. Die genaue Zielsetzung und der Verfahrensablauf stehen zur Zeit noch nicht fest. Der Verein wird deshalb später Gelegenheit bekommen, sich damit zu befassen und dazu zu äußern.

Zu Pkt. 3 d. T.O. - Rechnungslegung

Herr Dr. Nöll stellt die wesentlichen Veränderungen des Abschlusses 1999 gegenüber dem Vorjahr dar. Er verweist insbesondere auf die hohen Beitragszahlungen an das CMI, die nur mit Hilfe des Reederverbandes und des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft geleistet werden könnten. Er verweist außerdem auf die relativ hohen Portokosten, die zukünftig durch den Einsatz von E-Mails verringert werden könnten. Herr Dr. Nöll kündigt an, daß der Verein in Kürze eine Internet-Seite nach dem Vorbild der CMI-Seite zu eröffnen, um die Vereinsaktivitäten transparenter zu machen. Die Internet-Adresse des CMI lautet: **<http://www.comitemaritime.org>**.

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

Herr Dettmers stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung. Der Antrag wird bei vier Enthaltungen angenommen.

Zu Pkt. 5 d. T.O. - Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.

Danach hielt Herr Dr. Jürgen Hinz seinen Vortrag. Um ca. 17.45 Uhr schloß der Vorsitzende die Mitgliederversammlung

Mit freundlichen Grüßen
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hinz', is centered below the printed text.