

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Hamburg, den 25. April 2001

An die Mitglieder

des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 10. April 2001 haben etwa 60 Mitglieder teilgenommen. Der Vorsitzende stellte zunächst fest, daß die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 13. März 2001 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war.

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 294 Mitglieder, davon 216 persönliche und 77 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

Eintritte:

1. Annette Stöver
2. Carsten Grau
3. Robert Kempkens
4. Marco Gowers
5. Axel Bartels
6. Jan Hoppe
7. Claus Holzhüter
8. Dr. Joachim Granzow
9. Ulrich Krämer
10. Joachim Freitag
11. Jörg Zimmer
12. Johann H. Philippi
13. Dr. Gerfried Brunn

Austritte:

1. AON Hans Rudolf Schmidt & Co.
2. Dr. Peter Nußbaum
3. Institut für Schiffsbetrieb, Seeverkehr und Simulation (ISSUS)
4. Ralf Heine
5. Peter H. Mess
6. Prof. Dr. Dolly Richter-Hannes
7. Prof. Dr. Ralf Richter
8. Wirtschaftsvereinigung Groß- und Außenhandel
9. Constantin Frick
10. Manfred W. Leckszas

Zu Pkt. 2 d. T.O. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 2000

a) Veranstaltungen

Dr. Jürgen Hinz
 „Die Havarie der „PALLAS“ – Schlußfolgerungen für die Rechtspolitik und
 Verwaltungsorganisation“
 anläßlich der Mitgliederversammlung am 18. April 2000

Dr. Thomas M. Remè
 „Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 – 1999“
 am 9. Mai 2000

Dr. Klaus Ramming
 „Die Haftung des ausführenden Frachtführers nach dem neuen deutschen Transportrecht“
 am 6. Juni 2000

William Cawley
 „E-Commerce in shipping – current legal and practical issues –“
 am 12. Dezember 2000

Dr. Holger Kraft
 „Mediationsverfahren – die bessere Alternative zum streitigen Verfahren und zum
 Schiedsverfahren?“
 am 23. Januar 2001

b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr das Heft 94: „*Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 – 1999*“ – Dr. Thomas M. Remè der Schriftenreihe A herausgegeben.

c) Arbeitskreise

Am 4. Mai 2000 fand ein Arbeitskreis zum „*Bergungsübereinkommen 1989*“ - Vorsitz Herr Dr. Remè - statt. Unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Kienzle tagte ein Arbeitskreis „*Seefrachtrecht und multimodaler Verkehr*“ am 29. Juni 2000 sowie am 9. Januar 2001. Ein Arbeitskreis zum „*Seeunfalluntersuchungsgesetz*“ - Vorsitz Herr Dr. Remé – fand am 12. September 2000 statt. Der Arbeitskreis „*Aufgabenstellung*“ hat seine reguläre Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé am 13. September 2000 gehabt. Am 10. Januar 2001 hat ein Arbeitskreis zum „*Seeversicherungsrecht*“ - Vorsitz Herr Dr. Remé - sowie am 11. Januar 2001 ein Arbeitskreis zur „*Großen Haverei*“ ebenfalls unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé stattgefunden. Am 8. Februar 2001 fand ein Gedankenaustausch zum Thema „*Elektronische Konnossemente*“ statt.

d) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI

Der deutsche Gesetzgeber hat mit Gesetz vom 27. Juni 2000 ein **Ratifikationsgesetz zum Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976** beschlossen. Das Protokoll sieht höhere Haftungshöchstsummen vor und beseitigt die geltende Gesamthaftungsbegrenzung für Passagierschäden. Bei Passagierschäden gilt deshalb zukünftig die Zahl der Passagiere multipliziert mit den Haftungshöchstsummen des Athener Übereinkommens oder – im Falle Deutschlands - der Anlage zu § 664 HGB. Das Protokoll und damit die Rechtsänderungen können aber erst dann in Kraft treten, wenn es 10 Staaten ratifiziert haben – derzeit sind es aber erst 4.

Der Bundestag hat am 8. März 2001 das **Ratifikationsgesetz zum Bergungsübereinkommen von 1989** und das **3. Seerechtsänderungsgesetz** beschlossen. Damit wird das bereits seit 1996 in Kraft befindliche und der LOF 2000 zugrunde gelegte Bergungsübereinkommen von 1989 in deutsches Recht durch Einarbeitung in die §§ 740 ff HGB umgesetzt. Die Zustimmung des Bundesrates fehlt noch, sie gilt aber als sicher. Das neue Recht wird nach Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft treten. Eine im Referentenentwurf des BMJ im 3. Seerechtsänderungsgesetz zunächst vorgesehene Streichung der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen Wrackbeseitigung wurde nach Stellungnahmen u.a. des Vereins bereits im Kabinettsbeschluß wieder herausgenommen. Offen ist, ob dies nur vorläufig geschah oder ob das Vorhaben bei einem der nächsten Gesetzgebungsverfahren wieder aufgegriffen wird.

Der Gesetzgeber hat ein weiteres Gesetzgebungsverfahren fast abgeschlossen, das auch erhebliche Bedeutung für das Seerecht hat. Mit dem am 15. März 2001 beschlossenen **Gesetz über die Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderer Vorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr** und dem am selben Tage beschlossenen **Gesetz über Rahmenbedingungen für die Verwendung elektronischer Signaturen** wird die elektronische Unterschrift der handschriftlichen Unterschrift gleichgestellt. Die Zustimmung des Bundesrates zu dem erstgenannten Gesetz steht noch aus, für das zweite liegt sie bereits vor. Die neue Gesetzgebung ermöglicht elektronische Konnossemente. Der Verein muß sich mit den Einzelheiten noch weiter befassen.

Im März 2001 hat eine IMO-Staatenkonferenz ein **Übereinkommen über die Haftung für Bunkerölschäden** verabschiedet. Das Übereinkommen führt eine Gefährdungshaftung für Schiffseigentümer ein. Als Schiffseigentümer werden nicht nur der eingetragene Eigentümer, sondern auch der Ausrüster und der Bereederer angesehen. Die Haftung ist gesamtschuldnerisch und bleibt im Rahmen der anwendbaren Haftungsbeschränkungsübereinkommen beschränkbar. Für Schiffe ab 1.000 BRZ muß das Bestehen einer Haftpflichtversicherung oder vergleichbaren finanziellen Sicherheit nach dem Vorbild des Ölhaftungsübereinkommens nachgewiesen werden. Zuständig für die Ausstellung der Bescheinigungen ist der Vertragsstaat, in dem die Schiffe registriert sind, nicht der bloße Flaggenstaat. Das Inkrafttreten des Übereinkommens erfordert die Annahme von 18 Staaten, davon 5 Staaten mit einer Gesamttonnage von mindestens 1 Mio. BRZ. Es ist ungewiß, wann diese Zahl erreicht werden kann.

Das Bundeskabinett hat vor einem Monat den Entwurf eines **Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes** beschlossen. Das Kernstück des Entwurfs ist ein neues Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz. Damit soll das bisherige Seeamtsverfahren abgeschafft und eine Unfallursachenuntersuchung durch eine an die Stelle des Bundesoberseeamts tretende Bundesstelle nach dem Muster des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes eingeführt werden.

Die Funktion der Seeämter soll auf die Entziehung von Befähigungszeugnissen beschränkt werden. Der Verein hat sich bereits im letzten Jahr in einem Arbeitskreis mit dem Referentenentwurf des Gesetzes beschäftigt. Der daraus entstandene und nur in wenigen Punkten sowie redaktionell vom Referentenentwurf abweichende Gesetzentwurf wird am 19. April 2001 in einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Deutschen Nautischen Verein und dem Schifffahrtsverlag „HANSA“ noch einmal intensiv diskutiert. Deshalb soll hier nicht auf weitere Einzelheiten eingegangen werden.

Wir werden das Übereinkommen wie schon andere wichtige seerechtliche Dokumente in Kürze auf unsere Internet-Seite zur Verfügung stellen.

Zu Pkt. 3 d. T.O. - Kurzberichte über die Ergebnisse der CMI-Konferenz in Singapur

a) Seefrachtrecht

Als Sprecher des Vereins auf der CMI-Konferenz in Singapur berichtet Herr Dr. Kröger:

Die Fortführung der Arbeiten an einer Revision des Seefrachtrechts gehe auf eine Aufforderung der UNCITRAL zurück. Die UNCITRAL habe einen Bericht ausgearbeitet und die Regierungen beauftragt, die erkannten Lücken im internationalen Seefrachtrecht zu schließen. Der Kernbereich der internationalen seefrachtrechtlichen Übereinkommen, das Haftungsrecht, sei zwar ursprünglich ausgeklammert, später aber doch noch einbezogen worden. Das CMI habe deshalb einen Unterausschuß eingesetzt, der einen Entwurf mit Grundzügen für eine Ergänzung der bestehenden Regelungen ausgearbeitet habe. Damit sei das CMI auch einem Auftrag der OECD gefolgt. Auf der Konferenz in Singapur habe sich eine Mehrheit für ein neues Übereinkommen mit zwingenden Kernbestimmungen für Beförderungen zwischen Häfen sowie Vor- und Nachläufe an Land abgezeichnet. Mehrheiten bestünden auch für die Beibehaltung des Netzwerksystems beim multimodalen Transport, für eine Haftung für vermutetes Verschulden ohne einen Ausschluß bei nautischem Verschulden, für eine Verzugshaftung, für eine Anwendung der Haftungsregeln, solange der Verfrachter die Güter in seiner Obhut habe, und für eine Beibehaltung der Haftungsbeschränkung. Auf der CMI-Konferenz sei umstritten geblieben, ob auch der ausführende Beförderer haften solle. Im übrigen habe sich die Mehrheit auf der Konferenz für eine Beibehaltung der Regelung über die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung des Verfrachters ausgesprochen, für die Einführung einer Verschuldenshaftung des Befrachters und für engere Verjährungsfristen. Der Unterausschuß des CMI werde sich im Juni 2001, im Februar 2002 weiter mit dem Thema beschäftigen, um im Mai 2002 einen Entwurf zur Verabschiedung durch die CMI-Versammlung vorlegen zu können.

b) Große Haverei

Als Sprecher des Vereins auf der CMI-Konferenz berichtet Herr Dr. Brunn:

Kurz vor der letzten Revision der York-Antwerpen-Regeln auf der CMI-Konferenz von Sydney 1994 habe die IUMI einen Bericht mit einer Analyse über die Kostenverteilung zwischen Schiff und Ladung vorgelegt. 67 % der entstandenen Kosten seien auf die Warenversicherung und 33 % auf die Kaskoversicherung entfallen. Für 95 % aller Fälle habe es sieben Jahre gedauert, um die Kosten zu verteilen. Die IUMI halte das alte System

daher für überholt, zu kostenintensiv und zu kompliziert. Sie habe deshalb gefordert, die gemeinsame Sicherheit und nicht mehr den gemeinsamen Nutzen als Leitprinzip der großen Haverei voranzustellen. 1999 habe die IUMI ihre Vorschläge dem CMI übergeben. Praktisch liefen sie darauf hinaus, daß insbesondere die Kosten des Nothafens nicht mehr von der Warenversicherung mitgetragen werden müßten. Daß diese Vorschläge auf eine divergierende Interessenlage stießen, sei nicht verwunderlich. Daher hätten sich die Mitgliedsvereine des CMI häufig nicht auf eine klare Position verständigen können. Zehn Vereine seien für die Beibehaltung der York-Antwerpen-Regeln 1994, sieben Vereine für den neuen Ansatz. Bei dieser Ausgangslage sei auf der CMI-Konferenz von vornherein klar gewesen, daß keine Mehrheit für die IUMI-Vorschläge zustande kommen werde. Über die IUMI-Vorschläge sei deshalb auch nicht abgestimmt, sondern sie seien an den Unterausschuß des CMI überwiesen worden. Dort solle die Diskussion auch über weitere Änderungen in der Zeit bis zur nächsten CMI-Versammlung fortgesetzt werden.

c) Athener Übereinkommen

Herr Dr. Kröger, der auf der CMI-Konferenz in Singapur einen Vortrag zu diesem Thema gehalten hat, berichtet wie folgt:

Das CMI habe sich mit diesem Thema befaßt, weil die IMO ein neues Protokoll zum Athener Übereinkommen diskutiere. Deshalb seien zwei kontroverse Vorträge gehalten worden. Ein englischer Anwalt habe die Regelungen für die Passagier- und Gepäckhaftung aus Verbraucherschutzsicht beleuchtet und sich vehement für die Abschaffung der existierenden Haftungsbeschränkungen eingesetzt. Er selbst habe es für angemessen gehalten, die derzeitige Haftung für vermutetes Verschulden bei schiffstypischen Unfällen in eine Gefährdungshaftung zu verwandeln und für die übrigen Fälle an einer Verschuldenschaft festzuhalten. Die Haftungsbeschränkungen müßten beibehalten werden, schon um ernste Versicherungsprobleme für Fahrgastschiffe auszuschließen. Selbstverständlich seien die Haftungshöchstsummen den Erfordernissen anzupassen. Das CMI habe zu diesem Thema keinen Unterausschuß eingesetzt, sondern beobachte die laufende Diskussion im IMO-Rechtsausschuß weiter. Mit einer diplomatischen Staatenkonferenz der IMO könne in 2003 gerechnet werden.

d) Piraterie

Herr Dr. Remé berichtet:

Das CMI habe dieses nach wie vor sehr aktuelle Thema aufgegriffen, um eine Übersicht über die vorhandenen Rechtsinstrumente zur Bekämpfung der Piraterie, insbesondere des Strafrechts, zu gewinnen. Das Recht könne jedoch nur dann einen Beitrag zur Bekämpfung der Piraterie leisten, wenn es die gesellschaftspolitischen Bedingungen der betreffenden Staaten zuließe. Daher könne das CMI lediglich ein Modellrecht zur Verfügung stellen, das während der Konferenz diskutiert wurde. Ein endgültiger Entwurf werde dem Executive Committee des CMI noch zur Verabschiedung übergeben und dann an die Mitgliedsvereine versandt.

e) Versicherungsrecht

Als Vorsitzender des CMI-Unterausschusses berichtet Herr Dr. Remé:

Mit einem umfassenden Kompendium habe die Norwegerin Willemsen eine Bestandsaufnahme über Fragen der Seeversicherung vorgelegt. Von besonderem Interesse seien vier Themen, nämlich vorvertragliche Anzeigepflichten, Treuepflicht, Gefähränderung und Warrenties. Die in Singapur begonnene Diskussion müsse noch in einem Unterausschuß des CMI fortgesetzt werden.

Abschließend erinnert Herr Dr. Remé daran, daß die zu den oben abgehandelten Themen in Singapur beschlossenen Berichte oder Resolutionen bereits der Einladung zur Mitgliederversammlung beigelegt worden sind.

Zu Pkt. 4 d. T.O. - Rechnungslegung

Herr Dr. Nöll erläutert den ausgelegten Jahresabschluß des Vereins für 2000, der ein Defizit von DM 3.159,83 ausweise. Das Defizit sei fast allein auf die gegenüber 1999 größere Zahl von Publikationen und Veranstaltungen zurückzuführen und gefährde die Liquidität des Vereins nicht. Es sei zu hoffen, daß der Einsatz des Internets die Portokosten zukünftig erheblich verringere.

Zu Pkt. 5 d. T.O. - Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung

Herr Dettmers stellt den Antrag, Vorstand und Geschäftsführung zu entlasten. Der Antrag wird bei Enthaltung der anwesenden Vorstandsmitglieder und des Geschäftsführers ohne Gegenstimmen angenommen.

Zu Pkt. 6 d. T.O. - Verschiedenes

Es gibt keine Bemerkungen.

Anschließend hielt Herr Prof. Lagoni seinen Vortrag. Der Vorsitzende schloß die Sitzung um ca. 18.50 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. ou'.