

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Hamburg, den 30. Januar 2002

An die Mitglieder

des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 28. Januar 2002 haben etwa 65 Mitglieder teilgenommen. Der Vorsitzende stellte zunächst fest, daß die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 21. Dezember 2001 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war.

Herr Dr. Remé gedachte zu Beginn der Sitzung des verstorbenen Herrn Dr. Jan Peter Waehler.

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 292 Mitglieder, davon 215 persönliche und 77 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

Eintritte:

1. Anne-Katrin Escher
2. Oliver Miloschewsky
3. Dr. Christoph Stumpf
4. Wolfgang Hastenrath
5. Jobst von Werder
6. Jonathan Sidney Lux
7. Christoph Martin Scheuren

Austritte:

1. Dr. Karl Ferdinand Puchta
2. Dr. Peter Sieveking
3. Nikolaus Lauterer
4. Dr. Tobias Schulze
5. Dr. Ernst Löwe
6. Dr. Jürgen Hübener
7. Dr. Christian Becker
8. Dr. Matthias Pietsch
9. Dr. Jan Peter Waehler (verstorben)

Zu Pkt. 2 d. T.O. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 2001

a) Veranstaltungen

Prof. Dr. Rainer Lagoni
„Hafenzugang in Notfällen“
anlässlich der Mitgliederversammlung am 10. April 2001

M.L.E. Carl Lubach (Ignacio de Ros, Maritime Advocates, Barcelona)
„Gesetzliche Neuerungen in Spanien
Wissenswertes für die anwaltliche Kooperation“
am 18. September 2001

Dr. Dieter Rabe
„Auswirkungen des IPR-Gesetzes von 1999 zum Sachenrecht und zum
Recht der ausservertraglichen Schuldverhältnisse auf die Seeschifffahrt“
am 23. Oktober 2001

Nina v. Borries (Richards Butler, International Law Firm, London)
„Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen“
am 20. November 2001

Dr. Carsten Harms
„Schuldrechtsreform“
am 12. Dezember 2001

b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr das Heft 95: „*Mediation – Die bessere Alternative zum streitigen Gerichtsverfahren?*“ – Dr. Holger Kraft der Schriftenreihe A herausgegeben.

Die Manuskripte der Vorträge von Herrn Dr. Dieter Rabe zum IPR-Gesetz von 1999 und von Herrn Dr. Carsten Harms zur Schuldrechtsreform stehen auf unserer Internet-Seite zur Verfügung.

c) Arbeitskreise

Am 19. April 2001 fand eine Gemeinschaftsveranstaltung (DVIS/DNV/Schiffahrtsverlag-„Hansa“ zum „*Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz*“ statt. Der Arbeitskreis „*Aufgabenstellung*“ hat seine reguläre Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé am 9. Juli 2001 gehabt. Unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Kienzle tagte ein Arbeitskreis „*Seefrachtrecht und multimodaler Verkehr*“ am 30. August 2001. Am 12. September 2001 hat ein Arbeitskreis

„Elektronische Signatur und Konnossement“ stattgefunden. Traditionell als Mitveranstalter im Ostseeinstitut tagte am 5. November 2001 das „9. Rostocker Gespräch“.

d) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI

Die Diskussion über die Reform des Seeunfall-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) ist im vergangenen Jahr mit unverminderter Heftigkeit fortgeführt worden. Auf zahlreichen Veranstaltungen, darunter die gemeinsame des Vereins mit dem Deutschen Nautischen Verein und der HANSA am 19. April 2001 und zuletzt die Anhörung des Bundestags-Ausschusses für Verkehr am 14. November 2001, ist Kritik am Gesetzentwurf durch breite Kreise an der Küste immer wieder artikuliert geworden. Kritisiert wird insbesondere, dass das gegenwärtige öffentliche Verfahren der Seeämter durch ein verwaltungsinternes Verfahren einer Bundesstelle ohne Möglichkeit zur Überprüfung des Ergebnisses im Widerspruchsverfahren ersetzt werden und die Funktion der Seeämter auf seltene, einen Antrag einer WSD voraussetzende Verfahren zur Entziehung von Patenten reduziert werden soll.

Auch eine weitere Begründung für eine umfassende Revision des Seeunfall-Untersuchungsverfahrens stößt noch immer auf wenig Verständnis: Die Umsetzung des IMO-Codes über die Kooperation der Staaten bei der Untersuchung von Seeunfällen. Diese von Deutschland zu beachtenden Kooperationsverpflichtungen sind mit dem derzeit geltenden § 24 a SUG nach allgemeiner Auffassung nur unzureichend umgesetzt. Als Substandard wird das weithin nicht gesehen. Überwiegend wird eine Integration des IMO-Codes für Seeunfälle mit Berührung der Interessen verschiedener Staaten auch entsprechend der Empfehlung der Küstenländer und dem Alternativentwurf der FDP als möglich angesehen. Eine Pflicht zur Änderung der Grundsätze des deutschen Verwaltungsverfahrens bei der Untersuchung von Seeunfällen wird aus dem IMO-Code zumeist nicht abgeleitet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hat dennoch strikt an seinem Konzept festgehalten. Nur wenige als marginal anzusehende Änderungen wurden nach der Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages noch vorgeschlagen. Deshalb sieht es zur Zeit so aus, als ob der Entwurf bei den demnächst stattfindenden abschließenden Beratungen im Verkehrsausschuss gebilligt wird. Es ist bedauerlich, dass ein auf Ausgleich der Interessen zielendes Verfahren und eine einvernehmliche Lösung offensichtlich nicht möglich waren. Andererseits sollte das zu erwartende neue SUG nicht als ein Instrument gesehen werden, das die wichtigen Rahmenbedingungen der Schifffahrt nachhaltig verschlechtert.

Seit einer Reihe von Jahren befassen sich verschiedene internationale Organisationen, wie die UNCITRAL, die OECD, die ECE mit der Revision des internationalen Seefrachtrechts. Zur Vorbereitung eines neuen Übereinkommens, das die Haager/Visby-Regeln und die Hamburg-Regeln ersetzen sollte, haben sie das CMI gebeten, einen Entwurf auszuarbeiten. Nach längeren Vorarbeiten wurde dieser während der CMI-Konferenz im Februar 2001 in Singapur in seinen Grundzügen verabschiedet und danach im Unterausschuss des CMI noch einmal überarbeitet. Seit Ende letzten Jahres liegt der Entwurf vor und ist der UNCITRAL zur weiteren Behandlung übersandt worden.

Das CMI schlägt ein Übereinkommen vor, das für Beförderungen zwischen Häfen und multimodale Transporte mit Einschluß einer Seestrecke gelten soll. Es ist nicht auf Charterparties anwendbar. Seine Haftungsbestimmungen lehnen sich an die der Haager/Visby-Regeln an, erweitern den Haftungsumfang jedoch beträchtlich. Der Haftungszeitraum ist der Zeitraum, in dem sich die Güter in der Obhut des Beförderers befinden. Die Haftung erstreckt sich nicht nur auf Verlust und Beschädigung der Güter, sondern auch auf den Verzug, sofern Ankunftszeiten vereinbart wurden. Der traditionelle Haftungsausschuss der Haager/Visby-Regeln für nautisches Verschulden ist gestrichen, und der für Feuer eingeschränkt worden. Eingeführt werden soll die Haftung des ausführenden Beförderers. Die Haftung des Beförderers folgt dem Grundsatz der Haftung für vermutetes Verschulden. Der Beförderer muss also den Entlastungsbeweis führen, will er sich von der Verantwortlichkeit für Ladungsschäden befreien. Die Verlader müssen dennoch weiter für eine Transportversicherung für diese Schäden sorgen. Die Haftung für Ladungsschäden während eines multimodalen Transports folgt weiterhin dem bekannten Netzwerksystem. Die Diskussion im CMI ist damit vorerst abgeschlossen. Sie trägt dem Umstand Rechnung, dass sich weder die Haager/Visby-Regeln noch die Hamburg-Regeln als internationales Einheitsrecht vollständig durchsetzen. Die Hamburg-Regeln haben zwar erheblich weniger Vertragsstaaten als die Haager/Visby-Regeln. Deren Grundsätze werden jedoch zunehmend in der Praxis in Frage gestellt.

Die Beratungen im Arbeitskreis des Vereins über die Verwendung elektronischer Konnossemente sind noch nicht abgeschlossen. Die Gesetzgebung des letzten Jahres über elektronische Signaturen und deren Gleichstellung mit der handschriftlichen Unterschrift ermöglicht nach Auffassung der im Arbeitskreis mitwirkenden Mitglieder die Verwendung elektronischer, d.h. papierloser Konnossemente. Noch nicht zu Ende erörtert sind die Fragen der Abläufe in der Praxis. Damit wird sich der Arbeitskreis in Kürze erneut befassen.

Der IMO-Rechtsausschuss hat seine Beratungen zur Revision des Athener Übereinkommens von 1974/1990 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck über See abgeschlossen. Im Oktober 2002 wird eine Diplomatische Staatenkonferenz der IMO ein neues Übereinkommen beschließen. Im Mittelpunkt steht die Einführung einer Versicherungspflicht für Passagier- und Gepäckschäden nach dem Vorbild der Übereinkommen über die Haftung für Ölverschmutzungs- und Gefahrgutschäden mit einem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die Haftungshöchstsummen des Übereinkommens massiv erhöht werden, sogar weit über das Niveau der geltenden Haftungshöchstsummen der Anlage zu § 664 HGB hinaus. Auch die Haftungsgrundlagen sollen zugunsten der Passagiere verschärft werden. Für schiffstypische Schäden, wie Untergang, Kollision, Strandung, Feuer und Mängel des Schiffes, ist bis zu einer bestimmten Schadenshöhe Gefährdungshaftung vorgesehen. Für darüber hinausgehende Schäden und für andere Personen- und Gepäckschäden soll eine Haftung für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit zur Entlastung durch den Beförderer gelten. Es ist damit zu rechnen, das verabschiedete Übereinkommen umgehend zur Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften zumindest in Europa führen wird.

Zu Pkt. 3 d. T.O. - Umstellung der Mitgliedsbeiträge auf Euro und Neufestsetzung

Herr Dr. Nöll erläutert, dass es notwendig sei, die Mitgliedsbeiträge maßvoll zu erhöhen. Der Verein habe einen enorm hohen CMI-Beitrag zu leisten, selbst wenn dieser zur Hälfte von den Versicherern (GdV) und Reedern (VDR) sowie mit freiwillig höheren Beiträgen schiffsfinanzierender Banken getragen werde. Die Zahl der Mitglieder sei in den vergangenen Jahren leicht zurückgegangen, insbesondere weil mehr ältere Mitglieder austräten als jüngere einträten. Einsparungen an verschiedener Stelle, insbesondere bei den Portokosten und den Aufwandsentschädigungen reichten nicht aus, um alle sinnvollen Ausgaben decken zu können. Es sei deshalb angebracht, dem Verein einen größeren finanziellen Spielraum für Veröffentlichungen zu geben, weil hier ein wesentlicher Schwerpunkt liege. Im letzten Jahr hätte nur ein Heft veröffentlicht werden können, weil die Ausgaben infolge der zahlreichen Vortragsveranstaltungen für weitere Veröffentlichungen von Vorträgen nicht gereicht hätten. Die letzte Erhöhung der Mitgliedsbeiträge liege 7 Jahre zurück. Damals sei der Beitrag nach 21 Jahren für individuelle Mitglieder von DM 40,00 auf DM 80,00 und für korporative Mitglieder von DM 100,00 auf DM 200,00 angehoben worden. Vorgeschlagen wird eine Anhebung der Beiträge von €40,09 auf €50,00 bzw. €102,26 auf €110,00. Daraus ergibt sich eine zusätzliche Beitragseinnahme von ca. € 2.600,00. Die erbetene Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wird ohne Diskussion einstimmig beschlossen.

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

Dieser Tagesordnungspunkt wurde bereits oben abgehandelt.

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

Keine Anmerkungen.

Anschließend hielt Frau Ute Zinsmeister, RAe Wessing, Brüssel, ihren Vortrag. Der Vorsitzende schloß die Sitzung um ca. 18.15 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

