

# Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

---

Hamburg, den 9. Mai 2003

## *An die Mitglieder*

### *des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht*

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 23. April 2003 haben etwa 65 Mitglieder teilgenommen. Der Vorsitzende stellte zunächst fest, daß die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 20. Februar 2003 sowie vom 17. März 2003 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war.

**Herr Dr. Remé** gedachte zu Beginn der Sitzung der verstorbenen Herren Dr. Walter Hasche und Dr. Werner Schön.

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 286 Mitglieder, davon 216 persönliche und 70 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

#### Eintritte:

1. Jacobus Bracker
2. Svenja Lechner
3. Dr. Kay Uwe Bahnsen
4. Eva Bodenbach
5. Philipp Rademann
6. Alexandra Pfeiffer
7. Klaus Dirksen
8. Kathrin Janka Riehmer
9. Dr. Stefan P. Rindfleisch
10. Thomas C. Garbe
11. Dr. Marc Riede
12. Thomas Crerar

#### Austritte:

1. Dr. Walter Hasche (verstorben)
2. Dr. Thomas Seiffert
3. Dieter Griebel
4. Joachim Freitag
5. Horst Swital
6. Neu Seeschiffahrt GmbH
7. Verein der Getreidehändler der Hamburger Börse e.V.
8. Ralph Kästner
9. Reiner Albersmeyer
10. Hans Helmut Segelken
11. Nicolai Woelki

- |                             |                                     |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| 13. Thomas Nintemann        | 12. Dr. Ralph Harnisch              |
| 14. Stephan Gautier         | 13. Erhard Riehmer                  |
| 15. Prof. Peter Irminger    | 14. Eiffe & Moos GmbH & Co. KG      |
| 16. Peter Hesse             | 15. Kristina Kaldenberg             |
| 17. Jochen Weller           | 16. Prof. H.J. Röper                |
| 18. Dr. Jan-Thiess Heitmann | 17. Reederei John T. Essberger GmbH |
| 19. Peter Bagh              | 18. Dr. Dirk Harten                 |
|                             | 19. Hermann Kording                 |
|                             | 20. Dr. Heiko A. Giermann           |

## **Zu Pkt. 2 d. T.O. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 2002**

### a) Veranstaltungen

Ute Zinsmeister (RAe Wessing, Brüssel)  
 „Aktuelle Entwicklung des Kartellrechts in der Seeschifffahrt“  
 anlässlich der Mitgliederversammlung am 28. Januar 2002

Dr. Oliver Wirth (RAe Meyer-Reumann, Legal Consultancy, Dubai)  
 „Seefrachtrecht der Vereinigten Arabischen Emirate“  
 am 19. März 2002

Jonathan Lux (INCE & Co., Hamburg)  
 „Charterpartie: Charterer's and Owner's Obligations“  
 am 17. September 2002

Dr. Kerim Atamer (Law Firm Atamer & Karaman, Istanbul)  
 „Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts“  
 am 29. Oktober 2002

Dr. Marc Riede (CMS Hasche Sigle, Hamburg)  
 „Bürgschaften und Garantien – Auswirkungen der neueren Rechtsprechung  
 zum Recht der Bürgschaften und Garantien auf die Vertragspraxis nach  
 deutschem und englischem Recht“  
 am 10. Dezember 2002

Dr. Klaus Ramming (Soz. Lebuhn & Puchta, Hamburg)  
 „Nichteinhaltung des *Laycan*  
 Kündigung, Rücktritt und Schadenersatz statt der Leistung  
 Alte Probleme nach neuem Schuldrecht“  
 am 14. Januar 2003

### b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr das Heft 96: „*Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1976*“ – Nina von Borries sowie das Heft 97: „*Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts*“ – Dr. Kerim Atamer der Schriftenreihe A herausgegeben.

c) Arbeitskreise

Der Arbeitskreis „*Aufgabenstellung*“ hat seine reguläre Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Remé am 2. Juli 2002 gehabt.

d) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI

Das CMI ist eine Organisation, die sich die internationale Rechtsvereinheitlichung im Seerecht zum Ziel gesetzt hat. Auf diesem Wege hat das CMI eine ganze Reihe von Konventionen vorgeschlagen. Während sie früher den berühmten Brüssler Konferenzen vorgelegt wurden und so auf kurzem Wege zur Verabschiedung kamen, ist es seit Beginn der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts eher die Vorlage an die internationalen Organisationen, insbesondere die IMO. Diese bestimmen heute den Vereinheitlichungsprozess im Wesentlichen, während das CMI eher Zuarbeit leistet. Die Zahl der Projekte, die zur Rechtsvereinheitlichung in einer Konvention anstehen, ist im Laufe der Zeit geringer geworden, vor allem auch deshalb, weil viel erreicht wurde.

In der UNCITRAL wird derzeit der Entwurf eines neuen internationalen **Übereinkommens über die Beförderung von Gütern über See** diskutiert, den das CMI ausgearbeitet und auf seiner Konferenz im Februar 2001 beschlossen hat. Es geht hier um den Entwurf einer vollständigen Konvention, die den multimodalen Transport mit Einschluss einer Seestrecke einschließen und Regeln über elektronische Dokumente enthalten soll. Das weitere Ziel ist, dass die Konvention die Hamburg-Regeln, die Visby-Regeln und die in letzter Zeit zahlreicheren nationalen Regeln ersetzt. Die Haftungsregeln des Entwurfs folgen den Haager/Visby-Regeln und sind im Rahmen des vom Entwurf verfolgten Netzwerksystems bei nicht bekanntem Schadensort anwendbar. Die Haftung des Beförderers für vermutetes Verschulden gilt auch für Verzugsschäden. Die Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer bleiben. Neu ist die Haftung des ausführenden Beförderers. Die aus den Haager/Visby-Regeln bekannten Haftungsbeschränkungen sind in dem diskutierten Entwurf nicht beziffert. Mit der Aufnahme des CMI-Entwurfs durch die UNCITRAL hat eine umfassende Diskussion zu allen Punkten eingesetzt, die es offen erscheinen lässt, ob daraus ein Instrument der Rechtsvereinheitlichung tatsächlich erwächst. Die Diskussion über den Entwurf wird in der UNCITRAL-Arbeitsgruppe noch weitergeführt.

Den Stand der Diskussion wird das CMI auf seinem Kolloquium in Bordeaux am 12. Juni 2003 vertiefen.

Dasselbe soll am 11. Juni 2003 mit den Arbeiten des CMI zur **Revision der York/Antwerpen-Regeln** geschehen. Hierbei soll insbesondere von dem nicht mehr als angemessen angesehenen Konzept des „Common Maritime Adventures“ der YAR 1994 abgewichen werden und ein Konzept des „Common Safety“ eingeführt werden.

Der Verein hat sich in einem Arbeitskreis Gedanken über die praktische Umsetzung eines **elektronischen Konnossements** gemacht, nachdem das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts den Weg dafür geöffnet hat. Hier geht es insbesondere um die Frage, inwieweit es die praktischen Abläufe der

elektronischen Datenübermittlung erlauben, die Funktionen des Konnossements exakt abzubilden und zu sichern. Der Arbeitskreis wird zu diesem Thema in Kürze erneut zusammentreten.

Eine Diplomatische Staatenkonferenz der IMO hat im November 2002 ein **Protokoll zum Athener Übereinkommen über die Beförderung von Passagieren und ihrem Gepäck über See** beschlossen. Das Protokoll ändert die Haftungsregelungen des Übereinkommens beträchtlich. Die Haftung des Beförderers und des ausführenden Beförderers für Tod oder Körperverletzung wird bei schiffstypischen Unfällen bis zu einem Betrag von 250.000 SZR zu einer Gefährdungshaftung. Jenseits dieses Betrags haften Beförderer und ausführender Beförderer für vermutetes Verschulden, d.h. sie können sich entlasten. Schiffstypische Unfälle sind Untergang, Kentern, Kollisionen, Stranden, Explosionen, Feuer und Mängel am Schiff. Besonders der letzte Punkt ist von großer praktischer Bedeutung, denn Mängel am Schiff liegen insbesondere auch dann vor, wenn die Schiffssicherheitsbestimmungen nicht eingehalten werden. Bei nicht schiffstypischen Unfällen ist die Haftung für Tod oder Körperverletzung als normale Verschuldenshaftung ausgelegt.

Die Haftung für Tod oder Körperverletzung ist auf einen Betrag von 400.000 SZR beschränkt. Das Protokoll erlaubt den Vertragsstaaten allerdings, eine unbeschränkte Haftung im nationalen Recht vorzusehen. Dies wäre anlässlich der Ratifizierung zu diskutieren, insbesondere weil auch die Passagierbeförderung in der nationalen Fahrt unter die geltenden Regelungen des Athener Übereinkommens – bei uns Anlage zu § 664 HGB – fällt und diese überwiegend von kleinen und mittleren Unternehmen durchgeführt wird. Bei diesen Unternehmen ist besonders auf die Versicherbarkeit der Haftung zu achten. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass zurzeit noch eine allgemeine Haftungsbeschränkung von 25 Mio. SZR nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 besteht, die entfällt, sobald das Protokoll von 1996 zu diesem Übereinkommen in Kraft tritt.

Die Haftung für Kabinengepäck, Fahrzeuge und sonstiges Gepäck ist ebenfalls als Haftung für vermutetes Verschulden oder reine Verschuldenshaftung ausgestaltet. Auch hier sollen höhere Haftungsbeschränkungssummen gelten als heute.

Das Protokoll führt eine Versicherungspflicht für die Haftung für Personenschäden ein, wenn das Schiff zur Beförderung von mehr als 12 Personen zugelassen ist. Der Versicherer muss sich mit einer direkten Inanspruchnahme durch die Geschädigten einverstanden erklären und einen Betrag von 250.000 SZR pro Kopf und Unfall decken.

Wie in anderen Übereinkommen schon üblich, führt das Protokoll ein Verfahren zur Vertragsergänzung in das Athener Übereinkommen ein, um eine spätere Anpassung der Haftungshöchstsummen zu ermöglichen.

Das Protokoll erlaubt den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft als Vertragspartei. Es gibt Hinweise, dass die Europäische Kommission den Inhalt des Protokolls vor allem für den europäischen Fährverkehr durch einen europäischen Rechtsakt einführen könnte. Beispiele dafür gibt es bereits im Luftverkehr.

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

**Herr Dr. Nöll** erläutert den Jahresabschluss 2002 (Anlage 1). Der gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegene positive Saldo ergebe sich daraus, dass lediglich zwei Broschüren gedruckt wurden und etwas geringere Saalmieten für die Vortragsreihe angefallen sind. Er verweist auf die Beitragszahlung an das CMI, die den größten Posten der Aufwendungen ausmachten.

**Herr Dr. Nöll** bedankt sich für die 19 Jahre, die er als Geschäftsführer des DVIS tätig war und stellt den vom Vorstand ernannten Nachfolger Herrn Dr. Jan-Thiess Heitmann vor.

### **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 Enthaltung der Betroffenen angenommen.

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

**Herr Dr. Remé** stellt die Kandidaten zur Wahl des Zentral-Ausschusses einzeln vor (Anlage 2). Auf Vorschlag wird einstimmig eine Blockabstimmung über die Kandidatenliste vereinbart. Ohne Gegenstimmen und bei Stimmenthaltung der betroffenen Kandidaten wird der Zentral-Ausschuss einstimmig gewählt.

Der neue Zentral-Ausschuss wählte während einer Sitzungsunterbrechung Herrn Dr. Trappe als seinen Vorsitzenden und den neuen Vorstand.

Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Dr. Gerfried Brunn, Dr. Sven Gerhard, Dr. Bernd Kröger, Prof. Dr. Rainer Lagoni, Dr. Volker Looks, Dr. Hans-Heinrich Nöll, Dr. Thomas M. Remé, Frau Dr. Inga Schmidt-Syaßen.

In der darauf folgenden Vorstandssitzung wurde Frau Dr. Inga Schmidt-Syaßen als Vorsitzende und Herr Dr. Thomas M. Remé als stellvertretender Vorsitzender gewählt.

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

**Herr Dr. Remé** gab das Wahlergebnis des Zentral-Ausschusses und der Vorstandssitzung bekannt und begrüßte Frau Dr. Inga Schmidt-Syaßen als neue Vorsitzende des DVIS. Weitere Wortmeldungen gab es zu diesem Tagesordnungspunkt nicht.

Anschließend hielt Frau Dr. Inga Schmidt-Syaßen, Vorsitzende RichterIn am HOLG Hamburg, ihren Vortrag. Die Sitzung wurde ca. 18.30 Uhr geschlossen.

Mit freundlichen Grüßen  
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT