

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Hamburg, 11. Februar 2005

An die Mitglieder

des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Mitgliederversammlung des Vereins am 8. Februar 2005 haben 98 Mitglieder teilgenommen. Die Vorsitzende stellte zunächst fest, dass die Mitgliederversammlung mit Schreiben vom 4. Januar 2005 unter Angabe der Tagesordnung form- und fristgerecht einberufen worden war. Frau Dr. Schmidt-Syaßen ist erfreut über die rege Teilnahme und bittet die Mitglieder, sich verbindlich zu den Veranstaltungen bei Frau Gerke anzumelden, um die Buchung und Bestuhlung der gemieteten Säle besser koordinieren zu können. Sie verbindet diesen Aufruf mit einem herzlichen Dank für die hervorragende Arbeit von Frau Gerke.

Frau Dr. Schmidt-Syaßen gedachte zu Beginn der Sitzung des verstorbenen Herrn Dr. Hans-Jürgen Stöcker.

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 281 Mitglieder, davon 220 persönliche und 61 korporative Mitglieder. Im abgelaufenen Berichtsjahr hat folgender Mitgliederwechsel stattgefunden:

Eintritte:

1. Marco G. Remiorz
2. Mignon Michow
3. Julia Andresen
4. Carsten Niedermeyer
5. Klaus Voß

Austritte:

1. Dr. Hans-Jürgen Stöcker (*verstorben*)
2. Carl August von Wilke
3. Joachim Schaefer
4. Hans-Jürgen Zeyse
5. Dr. Peter Bote

- | | |
|--------------------------------|---|
| 6. Christoph Singer | 6. Dieter Bartkowski |
| 7. Andreas Landgraf | 7. Handelskammer Bremen |
| 8. Dr. Bastian Schmidt-Vollmer | 8. DIHK Berlin |
| 9. Philipp Hermes | 9. Jürgen Zenk |
| 10. Dr. Malte Wellhausen | 10. Dr. Gerhard Breuer |
| 11. Dr. Sascha Krahe | 11. Oliver Miloschewsky |
| 12. Dr. Stefan Schrandt | 12. Bundesministerium der Justiz |
| 13. Dr. Olaf Hartstein | 13. Jan Hoppe |
| 14. Jan F.R. Zimmer | 14. Dr. Katharina Penev |
| 15. Jan Heiko Köhlbrandt | 15. H.-Joachiam Rassau |
| 16. Jörn Groninger | 16. ANTRA Niederelbe-Trampfahrt Vers.AG |
| 17. Doris Kostka | |
| 18. Dr. Heiko Giermann | |
| 19. Katrin Schwiebert | |

Zu Pkt. 2 d. T.O. - Bericht über die Arbeiten des Vereins im Jahre 2004

a) Veranstaltungen

Herr RA Helmut Stange (CMS Hasche, Sigle Hamburg)
 „Grenzüberschreitender Betriebsübergang bei Seeschiffen,
 Ausflagung, § 613 a BGB“
 anlässlich der Mitgliederversammlung am 29. April 2004

Herr Dr. Volker Looks (CMS Hasche, Sigle, Hamburg)
 „Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und
 in Hafenanlagen (ISPS Code) - rechtliche Fragestellungen -“
 am 25. Mai 2004

Podiumsdiskussion anlässlich des Besuches des Executive Council des CMI
 zum Thema „Nothafenrecht“
 am 5. November 2004

Traditionell als Mitveranstalter im Ostseeinstitut tagte am 11. November 2004
 das „12. Rostocker Gespräch“

Unterstützung der Festveranstaltung „20 Jahre Seerechtswissenschaften“ der
 Universität Hamburg
 am 24. November 2004

b) Veröffentlichungen

Der Verein hat im abgelaufenen Geschäftsjahr das Heft 99: „*Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) – Rechtliche Fragestellungen – Die Schifffahrt im Visier des Terrors*“ – Dr. Volker Looks der Schriftenreihe A herausgegeben.

c) Arbeitskreise

Der Arbeitskreis „*Aufgabenstellung*“ hat seine reguläre Sitzung unter dem Vorsitz von Frau Dr. Schmidt-Syaßen am 16. August 2004 gehabt.

Am 20. April 2004, am 8. Juni 2004, am 15. September 2004 und am 22. September 2004 tagte der Arbeitskreis „*Seefrachtrecht und multimodaler Verkehr*“. Der Verein hat zum UNCITRAL-Entwurf eines neuen Transportrechtsübereinkommens eine umfangreiche Stellungnahme an das Bundesjustizministerium abgegeben.

Am 28. Juni tagte der Arbeitskreis „*Versicherungsrecht*“. Zur Reform des Seeversicherungsgesetzes hat der DVIS eine umfangreiche Stellungnahme an das Bundesjustizministerium abgegeben.

d) Aktivitäten des Seerechtsvereins und des CMI**1. Reform des Versicherungsrechtes**

Der DVIS hat gegenüber dem Bundesjustizministerium kritisch Stellung genommen zu dem Abschlussbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsrechtes. Darin soll das Seeversicherungsrecht erstmals in das Versicherungsvertragsgesetz eingebunden werden. Das Seeversicherungsrecht habe in seinem heutigen System seine Aufgaben einwandfrei und zur Zufriedenheit aller Beteiligten erfüllt. Es biete keinen Anlass zur Reform. Der Änderungsvorschlag der Kommission lasse hingegen Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeiten befürchten, heißt es in der Stellungnahme des Vereins. Die Seeversicherung sei für den Überseehandel entstanden und finde heute in einem vollständig internationalen Markt statt. Jede Seeversicherungspolice werde, ebenso wie ihre Rückversicherung, von einem Konsortium von Mitversicherern aus verschiedenen Ländern gezeichnet. Dafür sei ein international ausgerichtetes, in allen Ländern möglichst übereinstimmendes Recht erforderlich. Da die Seeversicherung keine Verbraucher schütze wie die Binnenversicherung, sondern reines Professionellenrecht ohne Besonderheiten bestimmter Länder darstelle, müsse sie im Recht eines jeden Landes den Anforderungen der internationalen Märkte entsprechen. Die gesamte Stellungnahme ist im Internet unter www.seerecht.de hinterlegt.

2. Reform des Seefrachtrechtes

Der DVIS hat dem Bundesjustizministerium eine Stellungnahme abgegeben zu einem UNCITRAL-Entwurf der Arbeitsgruppe „Transportrecht“. In dieser Arbeitsgruppe wird der Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Gütern (vollständig oder teilweise) (über See) diskutiert. In der Erklärung wurde betont, dass ein neues Übereinkommen, das die

bisherigen Internationalen Übereinkommen (Haager-Regeln, Haager-Visby-Regeln und Hamburg-Regeln) ersetzen soll, nur dann sinnvoll sei, wenn die bisherigen internationalen und nationalen Regelungen verdrängt werden und damit Rechtssicherheit in größtmöglichem Umfang erreicht werde. Deshalb solle das neue Rechtsinstrument so ausgestaltet werden, dass es internationale Akzeptanz finde. Das Instrument müsse darüber hinaus ein einheitliches Regime zur Verfügung stellen. Stückgüter würden heute überwiegend in Containern über Land und See befördert. Dieser Gegebenheit des internationalen Seeverkehres sei Rechnung zu tragen. Haftungsvorschriften sollten keinen zwingenden Charakter haben. Zwischen Verladern und Linienreedereien vereinbarte OLSAs sollten in jedem Falle Vorrang vor den Regelungen des Rechtsinstruments haben. Insbesondere müsse bei den Haftungsregelungen Rücksicht auf die allgemeinen Veränderungen der Versicherungsmärkte genommen werden. Diese seien bereits jetzt durch die massive Ausweitung der seerechtlichen Haftung (Passagier-, Umwelt-, und eigene Haftung) geprägt. Die Versicherungsmärkte mit geteilter Deckung durch Beförderer und Verloader funktionierten bislang. Verschiebungen dürften nicht zu ineffektiven Verhältnissen und redundanten Versicherungen führen. Im Einzelnen hat die Stellungnahme den Artikel 14 des Entwurfs, die Grundlage der Haftung und die Artikel 72 – 75 und Artikel 76 – 80 über die ordentliche Gerichtsbarkeit und die Schiedsgerichtsbarkeit behandelt. Die gesamte Stellungnahme ist im Internet unter www.seerecht.de hinterlegt.

3. 38. CMI Konferenz in Vancouver

Vom 31. Mai bis zum 4. Juni 2004 hat in Vancouver die 38. CMI Konferenz stattgefunden. Auf der Konferenz hat Patrick Griggs die Präsidentschaft des CMI nach 7-jähriger Amtszeit an seinen Nachfolger Jean-Serge Rohart aus Paris übergeben.

Folgende Themen wurden im Wesentlichen in Vancouver behandelt:

a) General Average – York-Antwerp Regeln

In Vancouver wurden am 4. Juni 2004 die neuen „York-Antwerp-Rules 2004“ durch das Comité Maritime International (CMI) bestätigt. Die Änderungen zu den Regeln von 1994 wurden vornehmlich auf Betreiben der International Union of Marine Insurers (IUMI) durchgeführt. Es handelt sich bei den 2004'er Regeln nicht um eine Ergänzung (Amendment) der 1994'er Regeln, sondern auch dem Namen nach um ein völlig neues Regelwerk. Der Grund für eine Überarbeitung der 1994'er Regeln war neben einigen weiteren Änderungen vor allem der Wunsch, eine Vereinheitlichung der beiden Auslegungsarten, common benefit und common safety, herbeizuführen. Auf Vorschlag der IUMI wird die Liste der vergütungswürdigen Aufopferungen der englischen Auslegung folgend auf solche, die die gemeinsame Sicherheit (common safety) betreffen, beschränkt. Unter den 2004'er Regeln werden nun solche Aufopferungen als Havarie-Grosse-Vergütungen

abgerechnet, die zum Zeitpunkt der aktuellen Havarie, nicht aber zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel in einem Nothafen, entstanden sind.

Die wichtigsten Neuerungen im Einzelnen:

- **Regel VI – Bergelohn**

Mit der Neufassung von 2004 werden Bergelöhne nicht mehr dispachtiert, es sei denn, die gesamten Kosten wurden von einer Partei (z.B. dem Schiffseigner) für alle anderen vorausbezahlt. Bezweckt werden soll mit dieser Änderung unter anderem die Vermeidung einer doppelten Besicherung und Abrechnung des Bergelohns und damit verbunden eine Verdoppelung der Kosten. Die Hauptänderung der Regel VI betrifft Abschnitt (a), der nun wie folgt lautet:

(a) Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in General Average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not General Average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.

In den Abschnitten (b) und (c) ergeben sich kleinere Änderungen, wie zum Beispiel, dass Bergelöhne dann unter Havarie Grosse abgerechnet werden sollen, wenn zuvor der gesamte Bergelohnanspruch durch nur eine Partei (in der Regel das Schiff) befriedigt wurde.

- **Regel XI – Nothafen**

Heuern, die während eines Aufenthaltes in einem Nothafen anfallen, gehen nicht mehr in die Dispache ein. Heuern, die während des Anlaufens eines Nothafens bzw. der nachträglichen Reise zum Bestimmungshafen entstehen, gehen nach wie vor in Havarie Grosse ein. Die Regel XI bleibt deshalb in weiten Teilen unverändert. Lediglich in der neuen Regel XI (c) (bisher XI(b)) fällt der Verweis auf Heuern weg.

- **Regel XIV – Vorläufige Reparaturen**

Einsparungen, die durch vorläufige Reparaturen von unfallbedingten Schäden in einem Nothafen entstehen, sollen berücksichtigt werden, bevor eine Havarie-Grosse-Vergütung zugesprochen wird. Vorläufige

Reparaturen eines zufälligen Schadens im Nothafen können nach den 1994'er Regeln bis zur Höhe der ersparten Havarie-Grosse-Kosten vergütet werden, die entstanden wären, wenn permanente Reparaturen im Nothafen durchgeführt worden wären, jedoch „ohne Rücksicht auf Einsparungen für andere Interessen“. Absatz (b) der Regel XIV wurde um einen Satz erweitert, in dem klargestellt wird, dass von den Kosten für die vorläufige Reparatur zusammen mit den Kosten für die endgültige Reparatur in einem anderen Hafen nur der Teil erstattet wird, der die Höhe der Kosten, die für eine endgültige Reparatur im Nothafen entstanden wären, oder, wenn das Schiff keiner endgültigen Reparatur unterzogen wird, die Höhe der Wertminderung des Schiffes im Bestimmungshafen übersteigt, allerdings beschränkt auf die Höhe der zuvor genannten Einsparungen im Nothafen. Der verbleibende Teil der Gesamt-Reparaturkosten wird dann als Havarie Part abgerechnet.

- **Regel XX – Provision auf Auslagen**

Die Kommission von 2% für Havarie-Grosse-Aufwendungen fällt weg, da der erste Teil dieser Regel ersatzlos gestrichen wurde.

- **Regel XXI – Zinsen**

Die Zinsen auf in Havarie-Grosse vergütete Verluste (derzeit 7%) sollen jährlich vom CMI überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Absatz (b) der Regel XXI enthält nun folgende Bestimmung:

(b) Each year the Assembly of the Comité Maritime Internationale shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing during the following year.

- **Regel XXIII - Verjährung (neu)**

Havarie-Grosse-Beiträge sollen zukünftig einer eindeutigen Verjährung unterliegen, um bisherige Unsicherheiten zu vermeiden, vorausgesetzt, das nationale Recht sieht dies vor.

b) Transportrecht – CMI/UNCITRAL Übereinkommensentwurf, siehe oben 2.

c) Places of Refuge

Als Ergebnis ausführlicher Diskussionen ist die Konferenz zu dem Schluss gekommen, dass ein neues Übereinkommen zum Nothafenrecht oder eine Ergänzung zu vorhandenen Übereinkommen notwendig ist. Ein

ausführlicher Bericht des CMI an das IMO Legal Committee ist gefertigt worden.

d) SUA-Konvention

Die International Convention on Suppression of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation bildete einen weiteren Arbeitskreis. Zum Schluss der Debatten wurde festgehalten, dass das Thema Maritime Security eng begleitet wird, ohne unmittelbare Einflussnahme seitens des CMI.

Es erfolgen keine Wortmeldungen.

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

Frau Dr. Schmidt-Syaßen erläutert den Jahresabschluss 2004 (**Anlage**). Der im Jahr 2004 erwirtschaftete Fehlbetrag resultiere aus einmaligen erhöhten Aufwendungen für die Bewirtung des CMI-Executive Councils anlässlich ihrer Herbstsitzung in Hamburg und der Reiseaufwendungen für die 38. Konferenz in Vancouver. **Frau Dr. Schmidt-Syaßen** weist darauf hin, dass derzeit noch offene Forderungen gegenüber einigen Mitgliedern in Höhe von € 3.055,37 vorhanden seien. Sie mahnt die Mitglieder an, die Mitgliedsbeiträge und eventuell übersehene offene Rechnungen aus den Vorjahren möglichst bald auszugleichen. Außerdem verweist sie auf die Beitragszahlungen an das CMI, die weiterhin den größten Posten der Aufwendungen ausmachten, obwohl der VDR und der GdV nach wie vor jeweils 25% des Beitrages leisteten.

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

Herr Prof. Dr. Herber stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung. Der Antrag wird bei Enthaltung der Betroffenen angenommen, Vorstand und Geschäftsführung entlastet.

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

- a) **Herr Dr. Remé** richtet einen Appell an die Mitglieder, sich stärker für den Seerechtsverein, aber auch für die Mitarbeit im CMI zu engagieren. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht gehöre zur zweithöchsten Beitragsgruppe des CMI. Nach Ablauf der persönlichen, insgesamt 8-jährigen Amtszeit, des Herrn Dr. Remé im Executive Council des CMI sei der Verein nicht länger in Gremien des CMI vertreten. **Herr Dr. Remé** erwähnt, dass die Mitarbeit im Executive Council und in einer International Working Group arbeitsintensiv sei,

aber auch überaus interessant und gewinnbringend. Es bestünde durch die Mitarbeit die nicht zu unterschätzende Möglichkeit, eigene und nationale Rechtsvorstellungen einfließen zu lassen.

- b) **Herr Dr. Nöll** berichtet, dass das Bundesministerium der Justiz dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden und Passagierschäden in der Schifffahrt (Viertes Seerechtsänderungsgesetz) zugeleitet habe. In Ausführung des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden, dessen Ratifikation beabsichtigt sei, sollen die notwendigen Vorschriften insbesondere über die Versicherungspflicht des Schiffseigentümers erlassen werden. Ferner solle das Recht der Haftung für Schäden bei der Beförderung von Reisenden auf Schiffen der internationalen Rechtsentwicklung angepasst werden. Der Vorstand und der Zentralausschuss habe beschlossen, einen Arbeitskreis einzusetzen, der eine Stellungnahme des Seerechtsvereins an das BMJ entwirft.
- c) **Frau Dr. Schmidt-Syaßen** berichtet, dass der Zentral-Ausschuss in seiner Sitzung beschlossen habe, ein Konzept zu entwickeln, wie die in Hamburg ansässigen Institutionen „Deutscher Verein für Internationales Seerecht“ „Internationale Stiftung für Seerecht“ und „Institut für Seerecht und Seehandelsrecht“ geeinter auftreten und bei der Gestaltung einer gemeinsamen Veranstaltung besser zusammenarbeiten können.
- d) Bei einer Enthaltung stimmen die Mitglieder einer Resolution des Deutschen Vereins für internationales Seerecht zu, in Form eines Briefes an den 1. Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Herrn Ole von Beust, den Präsidenten der Universität Hamburg, Herrn Dr. Dr. h.c. Jürgen Lüthje, und den Wirtschaftssenator, Herrn Gunnar Uldall, sich dafür einzusetzen, dass das Institut für Seerecht und Seehandelsrecht nicht in der Zentralbibliothek der Universität Hamburg aufgeht, sondern seine Eigenständigkeit behält.

Anschließend hielt Herr Dr. Andree Kirchner seinen Vortrag. Die Sitzung wurde 18:15 Uhr geschlossen.

Mit freundlichen Grüßen
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Kirchner', written in a cursive style.