

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 4

DR. KURT v. LAUN
DR. HANS GEORG ROHREKE

Diskussionsbeiträge
zur Vereinheitlichung des Rechts
der beschränkten Reederhaftung

HAMBURG 1956

Diskussionsbeiträge
zur Vereinheitlichung des Rechts
der beschränkten Reederhaftung

von

DR. KURT v. LAUN

*Mitglied des Vorstandes der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“
Mitglied des Comité Maritime International*

und

DR. HANS GEORG RUHREKE

*Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder
Sekretär des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
Mitglied des Comité Maritime International*

HAMBURG 1956

SCHIFFAHRTS-VERLAG „HANSA“ C. SCHROEDTER & CO
HAMBURG 11

Schroedter & Hauer, Hamburg 1

Inhalt

	Seite
Vorwort von Professor Dr. Rolf Stödter	5

I

Dr. Kurt von Laun:

Das Brüsseler Internationale Übereinkommen von 1924 über beschränkte Reederhaftung	7
---	----------

II

Dr. Hans Georg Röhreke:

Die britischen Vorschläge zur Reform der beschränkten Reederhaftung	19
--	-----------

III

Dr. Hans Georg Röhreke:

Der Entwurf einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung vom 24. September 1955	33
---	-----------

Vorwort

Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht veröffentlicht nachstehend drei Aufsätze, in denen zu den bisherigen Bemühungen um die Vereinheitlichung des Rechts der beschränkten Reederhaftung Stellung genommen wird. Die Aufsätze sind aus Referaten entstanden, die ihre Verfasser vor der zuständigen Kommission des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht gehalten haben. Als solche geben sie die persönliche Auffassung der Verfasser wieder und stellen nicht eine abschließende Meinungsäußerung des Vereins dar.

Die Kommission hat die Referate seinerzeit gebilligt und hat den in ihnen enthaltenen Vorschlägen zugestimmt. Sie hat die Vorschläge zum Übereinkommen von 1924 aber nicht weiter verfolgt, weil es durch die britischen Vorschläge von 1954 als überholt betrachtet werden mußte. Da die britischen Anregungen, die ihren Niederschlag in dem Konventionentwurf von 1955 gefunden haben, zu einem neuen Übereinkommen bislang noch nicht geführt haben, kann eine abschließende offizielle Äußerung des Vereins noch nicht erfolgen.

Der Vorstand des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht hat sich entschlossen, die nachfolgenden Aufsätze zu veröffentlichen, da er der Meinung ist, daß sie einen wertvollen Beitrag zur Diskussion um ein besonders aktuelles Thema des privaten Seerechts liefern. Die Aufsätze mögen insbesondere denen als Anregung dienen, die in der Zukunft um die weitere Förderung einer endgültigen internationalen Vereinheitlichung des Rechts der beschränkten Reederhaftung bemüht sein werden.

Professor Dr. Rolf Stödter

Dr. Kurt v. Laun

Das Brüsseler Internationale Übereinkommen von 1924 über beschränkte Reederhaftung

Auszug aus einem Bericht, vorgelegt dem kleinen Arbeitskreis
im Ausschuß für die beschränkte Reederhaftung des Deutschen
Vereins für Internationales Seerecht

I

Am 25. August 1924 ist in Brüssel das Internationale Abkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (im folgenden kurz „Brüsseler Übereinkommen“ genannt) unterzeichnet worden. Das Übereinkommen regelt die Frage, womit der Reeder — der Schiffseigentümer, der Ausrüster oder der Unterverfrachter — Dritten gegenüber in der Mehrzahl der denkbaren Haftungsfälle haftet.

Der Bericht sollte eine Übersicht über den Inhalt des Übereinkommens geben — unter Vergleichung mit dem deutschen Recht — und weiter die Frage behandeln, ob das Brüsseler Übereinkommen dem deutschen Recht vorzuziehen sei. Nach Billigung des Berichtes durch den kleinen Arbeitskreis sind von der British Maritime Law Association Vorschläge unterbreitet worden. Diese Vorschläge haben inzwischen dazu geführt, daß ein neuer Entwurf — weitgehend auf Basis der britischen Vorschläge — von dem Comité Maritime International auf der Madrider Tagung 1955 gebilligt wurde¹⁾. Auch der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat sich durch seinen zuständigen Ausschuß für diese Neuregelung ausgesprochen.

Die Ausführungen des Berichtes, die sich mit der Frage befassen, ob das Brüsseler Übereinkommen von 1924 dem deutschen Recht vorzuziehen sei oder nicht, und welche generellen Gesichtspunkte für eine internationale Recht angleichung und damit für die Übernahme des Brüsseler Übereinkommens sprechen, sind daher weitgehend gegenstandslos geworden und fortgelassen. Aus diesem Grunde wurden auch gewisse Umstellungen gegenüber der ursprünglichen Fassung des Berichtes erforderlich. Mit der Veröffentlichung des gekürzten Berichtes soll der Inhalt des Brüsseler Übereinkommens, der für dreizehn Staaten geltendes Recht ist, erläutert und damit eine bessere Möglichkeit des Vergleiches mit dem Madrider Entwurf gegeben werden.

¹⁾ Abgedruckt in den Materialien zur Vereinheitlichung des Rechtes für die beschränkte Reederhaftung Heft I der Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe B, Hamburg 1955 S. 41 ff.

II

Das Übereinkommen, das nach Artikel 13 keine Anwendung findet auf Kriegsschiffe und auf Schiffe, die ausschließlich für den öffentlichen Dienst bestimmt sind, sieht zunächst in Artikel 1 vor, daß der Eigentümer eines Seeschiffes mit seinem ganzen Vermögen, aber nur bis zum Betrage des Wertes des Schiffes, der Fracht und des Schiffszubehörs in folgenden Fällen haftet:

1. für Schäden, die durch den Kapitän oder einen anderen Angehörigen der Schiffsbesatzung, einschließlich des Lotsen, verursacht worden sind;
2. für kommerzielles Verschulden in bezug auf die Ladung;
3. für Ansprüche aus Konnessementen;
4. für nautisches Verschulden;
5. für die Verpflichtung zur Wrackbeseitigung;
6. für die Vergütung für Hilfeleistung und Bergung;
7. für Beiträge für Havarie-grosse;
8. für Ansprüche aus Geschäften, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnis außerhalb des Heimathafens zum Zwecke der Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise schließt.

Das Übereinkommen gilt also nur für einen enumerativ aufgezählt Teil der denkbaren Tatbestände. Die Tatbestände dieser Art Fälle entsprechen im großen und ganzen den Tatbeständen, die unter § 486 HGB fallen, und stellen eine bewußte Abweichung vom englischen Recht dar, bei dem die Zahl der Fälle kleiner ist und insbesondere Ziff. 8 fehlt²⁾.

Die vertragschließenden Teile haben sich im Protokoll zum Übereinkommen das Recht vorbehalten, die Haftungsbeschränkung auf den Wert von Schiff, Zubehör und Fracht nicht einzuführen für Schäden an Hafenanlagen, Docks und Wasserwegen, wenn statt dessen mit £ 8.— pro Tonne gehaftet wird (hier wird nicht zwischen Personen- und Sachschäden unterschieden). Ferner haben sich die vertragschließenden Teile darin das Recht vorbehalten, die Haftungsbeschränkung nicht zu übernehmen hinsichtlich der Wrackbeseitigungskosten. Hierbei ist der Vorbehalt der vertragschließenden Teile nicht an die Voraussetzung geknüpft, daß mit £ 8.— pro Tonne gehaftet wird. Wieweit von diesen Vorbehalten Gebrauch gemacht worden ist, ist nicht bekannt.

Die eben unter den acht Ziffern aufgeführte Haftungsbeschränkung greift — wiederum ähnlich dem deutschen HGB — nicht Platz gegenüber Verbindlichkeiten aus einem Verschulden des Schiffseigentümers³⁾; wenn der Eigentümer des Schiffes den Verträgen oder Geschäften, die in Ziffer 8 oben aufgeführt sind, besonders zugestimmt hat; gegenüber den Verbindlichkeiten des Eigentümers aus der Anstellung der Schiffsmannschaft, sowie aller anderen im

²⁾ Wüstendörfer, Veröffentlichungen der Vereinigung der deutschen Handelshochschullehrer, S. 21.

³⁾ Außer seinem nautischen Verschulden, für das also die Haftungsbeschränkung doch gilt (Artikel 2 Abs. 2);

Dienste des Schiffes stehenden Personen, also praktisch gegenüber Heuer- und Lohnforderungen (Artikel 2 Abs. 1); ferner kann sich der Eigentümer oder Mit-eigentümer des Schiffes, der zugleich der Kapitän ist, nur dann auf die Haftungsbeschränkung berufen, wenn es sich um nautisches Verschulden oder das Verschulden der im Dienste des Schiffes stehenden Personen handelt (Artikel 2 Abs. 2). Schließlich greift die Haftungsbeschränkung nicht Platz gegenüber den Ansprüchen der Schiffsmannschaft und der anderen im Dienste des Schiffes stehenden Personen für Tötung oder Körperverletzung. Für diese Fälle ist in der Konvention ausdrücklich hervorgehoben, daß es bei den Gesetzen des Heimatstaates des Schiffes sein Bewenden behält (Artikel 7 Abs. 3). Dieses muß auch für die anderen Fälle gelten, in denen die Haftungsbeschränkung keine Anwendung finden soll.

In den wichtigsten Fällen, nämlich in den Fällen der oben aufgeführten Ziffern 1—5, ist die Haftung zugleich beschränkt bei Ansprüchen für Sachschäden auf höchstens £ 8.— pro Tonne Raumgehalt⁴⁾. Die £ 8.— treten also an Stelle der gesamten Haftung mit dem Wert von Schiff, Zubehör und Fracht, also nicht etwa nur an die Stelle des Wertes des Schiffes. Für die Haftung des Reeders gilt der jeweils niedrigere Wert.

Die Fracht einschließlich der Überfahrtsgelder wird auf 10% des Wertes des Schiffes zu Beginn der Reise festgesetzt, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff Fracht verdient hat oder nicht (Artikel 4), während, wie wir gesehen haben, im deutschen Recht regelmäßig die effektiv verdiente Fracht maßgebend ist. Dieser Frachtbetrag ist vor allem für die kurze Fahrt oft erheblich höher als die effektiv eingefahrene Fracht.

Soweit keine Haftungsbeschränkung auf £ 8.— Platz greift, haftet der Reeder nach dem Brüsseler Übereinkommen, also mit 110% des Schiffswertes, wobei aber die 100% als Schlußwert (s. unten), die 10% als Anfangswert zu berechnen sind.

Unter Zubehör sind zu verstehen — hier klingen die Vorschriften des HGB § 775 wieder an —:

1. die Schadenersatzanträge für Sachschäden, die dem Schiff seit dem Beginn der Reise zugestoßen und noch nicht ausgebessert sind;
2. die Vergütungen für große Havarie, soweit die Havarie in Sachschäden besteht, die dem Schiff seit dem Beginn der Reise zugefügt und noch nicht ausgebessert sind.

Als Zubehör (Art. 5) gelten nicht Ersatzansprüche aus Versicherungsverträgen sowie staatliche Prämien, Beihilfen und andere Staatsunterstützungen.

⁴⁾ Dabei wird unter Raumgehalt verstanden der Netto-Tonnengehalt, vermehrt um den Raumgehalt, der zwecks Berechnung des Netto-Tonnengehaltes mit Rücksicht auf den von den Maschinen eingenommenen Raum von dem Brutto-Tonnengehalt abgezogen ist (Art. 7 Abs. 1, Art. 1 Abs. 2, Art. 11). Bei Segelschiffen wird der Raumgehalt nach dem Netto-Tonnengehalt berechnet.

Nach deutschem Recht braucht nicht bestimmt zu werden, inwieweit Schadensforderungen aus verschiedenen Schadensfällen an der gleichen Haftungssumme beteiligt sind. Denn nach deutschem Recht haftet der Reeder zunächst nur mit Schiff und Fracht. Für die Brüsseler Konvention dagegen mußte eine besondere Bestimmung getroffen werden, da mit festen Wertbeträgen bzw. mit dem Wert von Schiff und Fracht gehaftet wird. Danach sind nebeneinander nach dem Range ihrer Privilegien an der Summe, die den Umfang der Haftung des Eigentümers begrenzt, beteiligt die verschiedenen Forderungen,

- a) die sich auf denselben Unfall beziehen (d. s. die Fälle des Art. 3 Ziff. 1) ;
- b) für die, wenn kein Unfall vorliegt, der Wert des Schiffes in demselben Hafen maßgebend ist (d. s. die Fälle des Art. 3 Ziff. 2 und 3) ;

Es heißt hierzu in Art. 6 Ziff. 1 wörtlich:

„Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire, en tenant compte du rang des privilèges.“

Das bedeutet also, daß alle Schadensforderungen, die sich auf den gleichen Unfall beziehen (oder daß alle Schadensforderungen, für die der Wert des Schiffes in demselben Hafen maßgebend ist), in einer einheitlichen Haftungssumme zusammengeschlossen sind. An ihr sind sie, soweit sie den gleichen Rang haben und die Haftungssumme nicht ausreicht, in dem prozentual gleichen Verhältnis beteiligt. Aus diesem Wortlaut ergibt sich e contrario, daß nicht nebeneinander beteiligt sind Forderungen aus verschiedenen Unfällen oder Forderungen, für die der Wert des Schiffes in verschiedenen Häfen maßgeblich ist. In diesem Falle haftet der Reeder also unter Umständen erneut, d. h. mehrfach mit den Sätzen, die nach Art. 1 des Brüsseler Übereinkommens die Haftung des Reeders begrenzen. Es kann also die Haftung aus einem Kollisionsschaden mit mehrfacher Haftung für verschiedene Ladungsschäden (einmal etwa durch schlechtes Stauen, zum anderen etwa durch unsachgemäße Behandlung der Güter während der Fahrt) kumulieren⁵⁾.

Diese Möglichkeit, unter Umständen mehrfach mit den in der Konvention vorgesehenen Haftungssummen haften zu müssen, ergibt sich auch aus Art. 3. Es heißt dort wörtlich:

„Im Falle eines Zusammenstoßes oder anderer Unfälle wird der Wert nach dem Zustande des Schiffes bei der Ankunft im nächsten nach dem Unfall erreichten Hafen bemessen, und zwar gilt dies gegenüber allen mit dem Unfall zusammenhängenden bis zur Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen entstandenen Ansprüchen, auch wenn sie auf einem Vertrage beruhen, sowie gegenüber den Ansprüchen aus einer mit dem Unfall zusammenhängenden großen Havarie.“

⁵⁾ So Wüstendörfer in Veröffentlichungen a.a.O. S. 25.

Hat vor Ankunft im nächsten Hafen ein neuer Unfall, der mit dem früheren nicht zusammenhängt, den Wert des Schiffes vermindert, so bleibt der so verursachte Minderwert für die mit dem früheren Unfall zusammenhängenden Ansprüche außer Betracht.“ (Art. 3 Ziff. 1 Abs. 2 u. 3).

Ferner bestimmt Artikel 3 Ziff. 2:

„Handelt es sich um Ansprüche, die sich auf die Ladung beziehen, oder um Ansprüche aus einem Konnossement, so wird, wenn nicht ein Fall der obigen Art gegeben ist, der Wert nach dem Zustande bemessen, in welchem sich das Schiff im Bestimmungshafen der Ladung oder in dem Orte befindet, wo die Reise abgebrochen wird. Ist die Ladung nach verschiedenen Häfen bestimmt und ist der Schaden auf dieselbe Ursache zurückzuführen, so wird der Wert nach dem Zustand des Schiffes im ersten dieser Häfen bemessen.“

Es wird also nach der Brüsseler Konvention die in der Zwischenzeit eingetretene Wertminderung des Schiffes berücksichtigt. Darin wird man ein Zugeständnis an das deutsch-rechtliche Prinzip der Sachhaftung sehen können.

Das Übereinkommen geht also davon aus, daß auf einem Reiseabschnitt zwischen zwei Häfen sich zwei Unfälle ereignen, und unterscheidet für beide Unfälle getrennte Haftungssummen, die eine sich bestimmend nach dem Wert des Schiffes nach dem ersten Unfall, die zweite aber sich bestimmend nach dem Wert des Schiffes nach dem zweiten Unfall. Wenn das Übereinkommen hätte bestimmen wollen, daß der Reeder nicht zweimal haftet — einmal mit dem höheren, das andere Mal mit dem geringeren Wert des Schiffes —, so hätte es sich mit der schwierigen Frage auseinandersetzen müssen, wie diese beiden Gruppen von Gläubigern sich in den Wert des Schiffes teilen.

Dieser Auslegung der Artikel 3 und 6 steht der Grundsatz von Artikel 1 nicht entgegen. Zwar bestimmt er:

„Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire,“

aber damit ist nichts über die Frage ausgesagt, ob und in welchem Umfange ein Reeder aus verschiedenen Unfällen mehrfach haften kann. Dieses ist nach den meisten Rechten und auch nach dem deutschen Recht durchaus möglich.

Dennoch entspricht die hier wiedergegebene Auffassung und wörtliche Auslegung des Übereinkommens nicht der Vorstellung der Mehrzahl der Teilnehmer der damaligen Konferenz. Nach Abschluß des Abkommens vertraten der Belgier Frank als Vorsitzender, die Vertreter von England, Holland, Italien, von deutscher Seite Alfred Sieveking und von französischer Seite schließlich Ripert, zum Inhalt des Abkommens die Ansicht, der Entwurf erkläre stets den betreffenden Reiseabschnitt zur Haftungseinheit; für alle zwischen zwei Häfen entstandenen Schäden habe der Reeder nur mit einer und derselben Haftungssumme aufzukommen, auch wenn mehrere Unfälle, z. B. Zusammenstöße, vorgefallen seien, auch wenn Unfallschäden neben Ladungsschäden ständen⁶⁾. Diese von der Wüstendörferschen

⁶⁾ Wüstendörfer, Veröffentlichungen a.a.O. Seite 26.

Auffassung abweichende Meinung entspricht auch der, die auf der Tagung des Comité Maritime International im Sommer 1933 vertreten wurde⁷⁾, wobei man z. T. sogar dafür eintrat, daß nach dem Abkommen nur eine Haftung für die ganze Reise vorgesehen sei.

Die genannten Konferenzteilnehmer können sich für ihre Auffassung darauf stützen, daß anzunehmen ist, daß man bei Schaffung des Brüsseler Übereinkommens der Rechtswirklichkeit nahekommen wollte. In der Rechtswirklichkeit derjenigen Staaten, in denen dinglich oder mit dem Wert von Schiff und Fracht gehaftet wurde, konnten die Gläubiger das Schiff im nächsten Hafen an die Kette legen. Der Reeder haftete ihnen gegenüber mit Schiff und Fracht, bzw. mit dem Wert, den das Schiff in diesem Hafen hatte, gleichgültig, wieviel Unfälle das Schiff auf der Reise erlitten hatte. Er konnte sich in der Praxis von dem An-die-Kette-legen befreien, wenn er einen dem Werte des Schiffes entsprechenden Betrag hinterlegte und auf Einwendungen wegen späterer Wertminderung des Schiffes verzichtete.

Trotz dieser Überlegungen und der Auffassung der genannten Konferenzteilnehmer wird man sich wohl an den unzweideutigen Wortlaut des Brüsseler Übereinkommens halten müssen. Es sei dabei darauf hingewiesen, daß in der Praxis wenige Fälle vorkommen, in denen sich zwei oder mehr größere Unfälle auf einem Reiseabschnitt ereignen, und daß meines Wissens noch kein Fall bekanntgeworden ist, in dem zwei Unfälle auf einem Reiseabschnitt zu Schadensersatzansprüchen geführt haben, die den Wert von Schiff und Fracht übersteigen. Unfälle, bei denen es zum Totalverlust kommt, scheiden dabei aus, da in solchen Fällen kein Wert mehr vorhanden ist, der im Ankunftshafen festgestellt werden kann. Hier haftet der Verfrachter nur noch mit der Fracht⁸⁾, bei Personenschäden mit einer Sonderhaftungssumme.

Die eben geschilderten Vorschriften über die Beteiligung an einer Haftungssumme werden ergänzt durch die Bestimmung des Artikels 7, wonach im Falle von Personenschäden eine Sonderhaftungssumme von £ 8.— pro BRT gegeben wird. Diese Sonderhaftung tritt zu der Haftung mit dem Wert von Schiff, Zubehör und Fracht oder mit £ 8.— pro Tonne hinzu, d. h., sie ist immer gegeben, auch wenn die Haftung auf £ 8.— pro Tonne beschränkt ist. Es heißt ja in Artikel 7: so „haftet der Reeder dem Berechtigten über die in den vorhergehenden Artikeln festgesetzte Grenze hinaus“. Die Gläubiger aus Personenschäden werden dann aus der Sonderhaftungssumme vorweg, d. h. vor den anderen Gläubigern, befriedigt und haben, soweit sie dabei noch nicht voll befriedigt sind, bei Inanspruchnahme der allgemeinen Haftungssumme den gleichen Rang mit den anderen Gläubigern. Auch hierbei ist im Schlußprotokoll ein Vorbehalt gemacht. Es ist den Staaten, die das Brüsseler Übereinkommen übernehmen, nämlich freigestellt zu bestimmen, daß die zusätzliche Haftung bei Personenschäden nach Art. 7 Abs. 1 für Schiffe von nicht mehr als 300 Tonnen, die nicht zur Personenbeförderung benutzt werden, keine Anwendung findet.

⁷⁾ Koffka, in der 2. Arbeitssitzung des Seerechtsausschusses vom Dienstag, dem 16. 1. 1934, S. 2 des Protokolls.

⁸⁾ Vgl. Ripert, Droit Maritime, Band II, 1952, S. 228/29.

Die Beweislast für die Begrenzung der Haftung trägt der Reeder (Art. 3 Abs. 1) ebenso wie nach deutschem Recht der Reeder die Voraussetzungen der beschränkten Reederhaftung sowie nachweisen muß, daß die Höhe einer angebotenen Sicherheitsleistung ausreichend ist.

Von besonderer Bedeutung, weil den Bedürfnissen der Praxis entsprechend und grundsätzlich abweichend von den meisten Seerechten und auch vom HGB, ist Art. 8 betreffend die Sicherheitsleistung. Er bestimmt insbesondere:

„Im Falle einer Beschlagnahme des Schiffes kommt eine in der vollen Höhe der beschränkten Haftung geleistete Sicherheit allen Gläubigern zugute, denen diese Beschränkung entgegengehalten werden kann.

Wird das Schiff von neuem beschlagnahmt, so kann der Richter die Aufhebung der Beschlagnahme anordnen, wenn der Eigentümer die Zuständigkeit des Gerichts anerkennt und darlegt, daß er schon eine Sicherheit in voller Höhe seiner beschränkten Haftung geleistet hat, daß die geleistete Sicherheit genügend ist und dem Gläubiger zugute kommen wird.“

Weiter schützen besondere Bestimmungen den Reeder, wenn Sicherheit in zu geringer Höhe geleistet ist, wenn mehrere Sicherheiten nacheinander verlangt werden, und wenn Verfahren in verschiedenen Staaten anhängig gemacht werden. Art. 9 sieht vor, daß der Eigentümer eines Schiffes bei Gericht beantragen kann, daß der Zugriff auf andere Vermögensgegenstände des Schuldners als Schiff, Fracht und Zubehör während eines Zeitraums aufgeschoben wird, der genügt, um den Verkauf des Schiffes und die Verteilung des Erlöses unter die Gläubiger zu ermöglichen. Auch diese Vorschrift zeigt Annäherungen an den deutsch-rechtlichen Gedanken der auf das Schiffsvermögen beschränkten Haftung.

Wie im deutschen Recht nach § 510 HGB, so wird auch im Brüsseler Übereinkommen, Artikel 10, bestimmt, daß die Vorschriften des Übereinkommens auf Ausrüster Anwendung finden, also nicht nur auf Eigentümer. Das Übereinkommen geht aber einen Schritt weiter als das deutsche Recht. Nicht nur gegenüber einem Ausrüster, sondern auch gegenüber einem Unterverfrachter, der aus einem der in Artikel 1 genannten Gründe haftet, findet das Übereinkommen Anwendung. Damit ist dem Streit, der für das deutsche Recht über die Frage herrscht, ob ein Verfrachter, der Schiffe mit Besatzung chartert, also nach der Auffassung der Mehrzahl der Autoren und Entscheidungen das Schiff nicht der Leitung eines Kapitäns anvertraut, Ausrüster ist oder nicht, weitgehend der Boden entzogen⁹⁾. Denn es ist offenbar, daß das Übereinkommen in Artikel 10 alle Fälle treffen wollte, in denen ein Unternehmer Dritten gegenüber als Verfrachter auftritt, gleichgültig, ob er den Kapitän eingestellt hat oder nicht, ob er die Führung des Schiffes ihm anvertraut hat oder nicht.

Unter den Rechnungseinheiten im Sinne dieses Übereinkommens sind Goldwerte, also Goldpfunde, zu verstehen. Allerdings behalten sich die Vertragsstaaten, in

⁹⁾ Vgl. dazu Willner, Die Zeitcharter, 1953; Pappenheim, Deutsches Seerecht, Band 3, Seite 88; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, Seite 146; Ried, Der Zeitcharterer als Reeder, Dissertation Hamburg 1937; Ritter, Recht der Seeversicherung, Band 1, Seite 113.

denen das Pfund Sterling nicht die Rechnungseinheit der Währung bildet, das Recht vor, die Pfundbeträge durch abgerundete Beträge der Landeswährung zu ersetzen. Diese Regelung entspricht der der Haager Regeln.

Die Vertragsstaaten sind schließlich nach Artikel 12 gebunden, das Recht des Übereinkommens immer dann zur Anwendung zu bringen, wenn das Schiff, für das die beschränkte Haftung in Anspruch genommen wird, einem Vertragsstaate angehört. Es ist ihnen freigestellt, dieses Recht auch in anderen Fällen zur Anwendung zu bringen.

III

Das Brüsseler Übereinkommen stellt somit im wesentlichen einen Kompromiß dar zwischen deutschem, amerikanischem und englischem Rechtsdenken und Haftungssystemen.

Vom amerikanischen Werthftungssystem ist übernommen die Beschränkung der Haftung auf den Wert von Schiff und Fracht¹⁰⁾, vom englischen System der Summenhaftung die weitere Beschränkung auf feste Beträge pro Tonne, vom deutschen Recht die Zahl und Art der Fälle der beschränkten Haftung, der Gedanke, daß der Wert im Zeitpunkt der Ankunft in dem für den betreffenden Schaden maßgeblichen Hafen zugrunde gelegt wird, und daß gerichtlicher Aufschub des Zugriffs auf das Landvermögen zwecks zwischenzeitlicher Befriedigung aus dem Schiffsvermögen verlangt werden kann. Damit wird das Recht der Brüsseler Übereinkunft dem Gedanken der Sachhaftung des deutschen Rechts angenähert.

Vom französischen Abandon-System nach Artikel 216 des Code de Commerce¹¹⁾, das nach dem Beitritt Frankreichs zum Brüsseler Übereinkommen auch dort noch im Verhältnis zwischen französischen Reedern untereinander¹²⁾ und gegenüber Schiffen von Staaten, die dem Abkommen nicht beigetreten sind, gilt, ist nichts übernommen worden. Das Abandon-System besteht darin, daß der Schuldner sich unter gewissen Voraussetzungen durch die dem Gläubiger gegenüber zu erklärende Preisgabe von Schiff und Fracht von seiner Schuld befreien kann¹³⁾.

¹⁰⁾ Aber mit dem ganzen Vermögen. Dieses ist aber nur der Grundsatz. Zur Sicherung der Ansprüche bei Personenschäden hat man für diese durch das Rev. Stat. S. 4382-4385 eine Mindesthaftung in Höhe von \$ 60,— pro BRT hinzugefügt. * An Stelle der Mindesthaftung von \$ 60,— pro BRT bei Personenschäden tritt eine unbeschränkte Haftung im Falle von fault or privy des Eigentümers, des Kapitäns oder des Geschäftsführers oder Leiters des Eigentümers (superintendent or managing agent of the owner). Bei Sachschäden besteht die Möglichkeit, etwa entsprechend dem Abandon-System sich durch Übertragung von Schiff und Fracht an einen vom Gericht bestellten Treuhänder von jeder Haftung zu befreien. **

* In den Revised Statutes 4382 heißt es „The tonnage of a steam or motor vessel shall be her gross tonnage without deduction on account of engine room“.

** Vgl. dazu Wüstendörfer und Capelle in Hans.R.G.Z. 1939 A 15 folgende.

¹¹⁾ Das Abandon-System fand sich schon in der Danziger Willkür von 1455, vgl. Wüstendörfer, Capelle, Hans.G.Z. 1939, Teil A Seite 10 folgende.

¹²⁾ Ripert, Droit Maritime, Band 2, Seite 159.

¹³⁾ Vgl. Ripert, Précis de Droit Maritime, Seite 128 folgende, derselbe, Droit Maritime, Band 2, Nr. 234 folgende.

IV

Bisher sind dreizehn Staaten dem Abkommen beigetreten, nämlich

Belgien,	Norwegen,
Brasilien,	Polen,
Dänemark,	Portugal,
Finnland,	Schweden,
Frankreich,	Spanien,
Monaco,	Türkei und Ungarn ¹⁴⁾ .

Der Libanon hat das Übereinkommen zwar nicht ratifiziert, aber inhaltlich eingeführt und lediglich den Vorbehalt gemacht, daß im Verordnungswege jeweils der Betrag genannt werden kann, der an die Stelle der im Abkommen genannten Haftungsbeträge von £ 8.— tritt¹⁵⁾.

Diejenigen europäischen Staaten, in denen das Brüsseler Übereinkommen nicht gilt, beschränken die Haftung der Reeder in erheblichem Maße.

In England gilt das schon erwähnte Summenhaftungssystem, bei dem die Haftung beschränkt ist auf £ 15.— pro BRT bei Personenschäden und auf £ 8.— bei Sachschäden; es sei denn, daß actual fault or privity des Schiffseigentümers vorliegen¹⁶⁾. Die Haftung von £ 8.— bzw. £ 15.— gilt allerdings für jeden Unfall von neuem¹⁷⁾.

Dieser Betrag erhöht sich — selbstverständlich — um die Zinsen vom Schadens- tage an¹⁸⁾.

Holland hat 1928 das Übereinkommen im wesentlichen in seinen Grundzügen übernommen¹⁹⁾ und die Haftung im Grundsatz beschränkt auf hfl 50,— je cbm Nettoinhalt des Schiffes. Das holländische Recht kennt keinen Unterschied in der Höhe der Haftung bei Personen- und Sachschäden. Die Haftungsbeschränkung ist ausgeschlossen bei Vorsatz oder grobem Verschulden des Verfrachters²⁰⁾.

Das russische Recht unterscheidet zwischen der allgemeinen Haftpflicht, die auf den Wert von Schiff und Fracht, und der Haftpflicht bei Schiffszusammen- stößen, bei der die Haftung auf 75 Rubel pro Bruttoregistertonne beschränkt ist²¹⁾.

¹⁴⁾ Vgl. die Materialien a.a.O. S. 14. Bezügl. der Schweiz vgl. die amtliche Druck- sache betreffend den Bundesratsbeschluß über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge vom 9. 2. 1941.

¹⁵⁾ Ripert, a.a.O., S. 160.

¹⁶⁾ Merchant Shipping Act von 1894, Section 503 (1).

¹⁷⁾ Ripert, Band 2, Seite 151.

¹⁸⁾ Scrutton, Seite 433. Dabei ist die Tonnage wie folgt zu berechnen: The tonnage of a steam ship shall be her gross tonnage without deduction on account of engine room provided that there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use, which is certified under the regulations scheduled to this act with regard thereto (MSA 503 (2)). Zum englischen Recht vergleiche auch Handy Book for Shipowners and Masters issued by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd., 1953, S. 6-8.

¹⁹⁾ Würdinger, Vereinheitlichung des Seerechts in Gegenwart und Zukunft, 1953, S. 9.

²⁰⁾ Gesetz vom 22. 12. 1924, vgl. Ripert, Band 2, Seite 161.

²¹⁾ Art 177 und 178 des Seerechtsgesetzes von 1929, zitiert bei The International Union of Marine Insurance Collision Liability of Shipowners towards Third Parties, 1932, Seite 28.

Auf andere Weise, wenn auch nicht nach den Grundsätzen des Brüsseler Übereinkommens, hat Italien die Haftung seiner Reeder beschränkt. Dort haftet der Reeder nämlich bis zum Werte von mindestens $\frac{1}{5}$ bis höchstens $\frac{2}{5}$ des Schiffswertes am Reiseanfang²²⁾.

V

Ein Fragenkomplex, der sowohl gegenüber dem Brüsseler Übereinkommen von 1924 als auch gegenüber dem Madrider Entwurf seine Bedeutung hat, soll abschließend hier behandelt werden, nämlich die Frage, ob die Abänderung des deutschen Rechtes in Einklang stehen würde mit den Interessen der Beteiligten. Der Unterschied zwischen dem deutschen Recht und der Brüsseler Konvention liegt, wie wir gesehen haben, vor allem darin, daß die Haftung des Reeders nach der letzteren im Regelfall nicht nur auf den Wert von Schiff, Zubehör und Fracht beschränkt ist, sondern wahlweise auf feste Beträge von £ 8.— pro Tonne, wozu in allen Fällen bei Personenschäden eine Sonderhaftung von £ 8.— pro Tonne kommt.

- a) Diese Beschränkungen gelten nicht für die Schiffsmannschaft und die anderen im Dienste des Schiffes stehenden Personen. Für die Ansprüche dieser Personen wegen Tötung oder Körperverletzung behält es vielmehr sein Bewenden bei den Gesetzen des Heimatstaates des Schiffes (Art. 7 Abs. III). Insoweit stehen also soziale Bedenken nicht der Haftungsbeschränkung des Brüsseler Übereinkommens entgegen, aber auch nicht der des Madrider Entwurfs, da auch dort nach Artikel 1 Abs. 2 Ziffer 2 Ansprüche der Schiffsbesatzung von der Haftungsbegrenzung nicht betroffen werden.
- b) Den Passagieren gegenüber haftet der Reeder nach dem Brüsseler Abkommen nur mit einem Betrag bis zu £ 16.— pro Tonne. Dieses ist im wesentlichen eine Einschränkung gegenüber früher, aber sie wird in Kauf genommen werden können aus zwei Gründen; einmal ist es Passagieren zuzumuten, sich gegebenenfalls entsprechend zu versichern (man denke an die Unfallversicherung im Luftverkehr); zum andern wird es bis auf Kollisionen kaum Fälle geben können, in denen ein Betrag von £ 16.— pro Tonne nicht ausreicht, und im Falle einer Kollision haftet nicht nur das Schiff, das die Passagiere befördert hat, sondern — bei Mitverschulden — auch der Gegensegler²³⁾.
- c) Für die Ladungsbeteiligten dürfte die Beschränkung der Haftung der Reeder, die sich für den Regelfall als Folgeerscheinung des Brüsseler Übereinkommens ergeben würde, ohne wesentliche Bedeutung sein. Fast ausnahmslos versichern die Ladungsbeteiligten die Ladung. Die Versicherer ihrerseits nehmen nach Möglichkeit Regreß bei den Verfrachtern. Die Ladungsbeteiligten könnten daher nur auf dem Wege über die Höhe der

²²⁾ Wüstendörfer, a.a.O.; Ripert, Band 2, Seite 161.

²³⁾ HGB § 736 Abs. 2 Satz 1, Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen v. 1910, Art. 4 Abs. III.

Versicherungsprämie betroffen werden. Es ist aber nicht bekannt, daß die Ladungsversicherung verschieden teuer ist, je nachdem, welche Konnossementsformulare benutzt werden und welche Regreßmöglichkeiten die Versicherer damit haben.

- d) Fast ausnahmslos sind Reeder und Ladungsinteressenten versichert. Wie Herr Direktor Brandt in seinem Vortrag vor dem Seeverkehrsbeirat in Hamburg²⁴⁾ überzeugend geschildert hat, wird im Regelfall das Risiko, das den Versicherern bei Übernahme des Brüsseler Übereinkommens auf der einen Seite zusätzlich aufgebürdet würde, auf der anderen Seite wieder abgenommen. Dieses gilt zunächst, wenn auf beiden Seiten Deutsche erscheinen, wenn also die deutschen Versicherer deutsche Interessenten versichern, gleichgültig, ob deutsche Reeder oder deutsche Ladungsinteressenten Ansprüche gegen deutsche Reeder erheben. Ebensowenig wird die Änderung des deutschen Rechts für die Versicherer von Bedeutung sein in den Fällen, in denen die ausländischen Schiffe der schuldige Teil sind. Lediglich in den Fällen, in denen das deutsche Schiff schuldig ist und Ausländer berechtigt sind, können die Interessen der Versicherer berührt werden. In diesem Falle haben sie — abgesehen von dem Interesse an der Rechtsvereinheitlichung — nur das Interesse, daß durch eine Neuregelung die Haftung der Reeder und damit ihre Ersatzpflicht vermindert wird. Dieses würde überwiegend beim Brüsseler Übereinkommen, aber wohl auch noch beim Madrider Entwurf eintreten.
- e) Am unmittelbarsten werden die Reeder von der Regelung der Haftung berührt, denn sie sind bei Schiffszusammenstößen, die hier im Vordergrund stehen, einerseits die Hauptgeschädigten, andererseits diejenigen, die die Haftung tragen. Sie können deshalb den Fragenkomplex vielleicht am unvoreingenommensten beurteilen. Wenn sie selbst die Angleichung des deutschen Rechts an den Madrider Entwurf begrüßen, so sollte man ihrem Wunsche entsprechen, zumal, wie wir gesehen haben, andere wichtige Interessen dadurch nicht verletzt werden.

²⁴⁾ Vgl. Brandt, Aktuelle Fragen der Seeversicherung, 1953.

Dr. Hans Georg Röhreke

Die britischen Vorschläge zur Reform der beschränkten Reederhaftung

I

Die Entwicklung des Rechts der beschränkten Reederhaftung steht erneut im Mittelpunkt des Interesses der Kreise, die um die Vereinheitlichung des internationalen Seerechts bemüht sind. Das ist um so bemerkenswerter, als dieses Gebiet des privaten Seerechts schon seit Ende des vergangenen Jahrhunderts Gegenstand der Vereinheitlichungsbestrebungen war, die im Jahre 1924 zum Abschluß der Brüsseler Konvention über die beschränkte Reederhaftung führten. Die in das Abkommen gesetzten Erwartungen haben sich jedoch nicht erfüllt: nur wenige Staaten sind ihm beigetreten und selbst in den Staaten, die es taten, ist eine Übereinstimmung der Rechtsordnungen zu vermissen. Das Comité Maritime International hat deshalb in den letzten Jahren wiederum seine Aufmerksamkeit der beschränkten Reederhaftung zugewandt und Wege zu der erstrebten Rechtsvereinheitlichung gesucht. Nachdem man zunächst bemüht war, das Ziel durch einzelne Änderungen und Ergänzungen des Übereinkommens von 1924 zu erreichen und diese Bemühungen zu praktischen Ergebnissen bislang nicht führten, hat die British Maritime Law Association im Juli 1954 ein Memorandum vorgelegt, das Vorschläge zu einer grundsätzlichen Reform der Konvention enthält. Diese Vorschläge sind Gegenstand eingehender Erörterungen des Comité Maritime International anlässlich der im September 1954 abgehaltenen Seerechtskonferenz gewesen.

II

Die Konzeption des von der British Maritime Law Association vorgelegten Memorandums knüpft an die überkommenen Begriffe der beschränkten Reederhaftung an. Um sie in ihren Einzelheiten zu verstehen, erscheint es zweckmäßig, sich zunächst die Grundzüge der gegenwärtig geltenden Haftungssysteme vor Augen zu führen.

Allen Haftungssystemen gemeinsam ist der Gedanke, die dem Reeder aus dem Unternehmen der Seeschifffahrt erwachsenden Haftungsrisiken auf ein für ihn tragbares Maß zu reduzieren. Diesem Gedanken liegen zwei Erwägungen zugrunde: die eine entspringt der Gerechtigkeitsidee, die andere den Bedürfnissen des praktischen Verkehrs. Die erstere Erwägung geht von der Vorstellung aus, daß der Reeder über lange Zeiträume sein Schiff, das die Substanz seines Vermögens ausmacht, den Gefahren der See aussetzt, die Führung des Schiffes dem Kapitän anvertraut und damit sein Einfluß auf den Ablauf des Unternehmens ausgeschlossen

ist. Der zweiten Erwägung liegt der Umstand zugrunde, daß der Reeder mit dem Betrieb seines Schiffes und mit der von ihm beförderten Ladung nicht nur der See erhebliche Werte anvertraut, sondern auch für Dritte eine nicht unwesentliche Gefahrenquelle schafft, so daß die von ihm eingegangenen Risiken nicht nur sehr groß, sondern auch kaum einzuschätzen sind. Es kann der Fall eintreten, daß der Reeder, obgleich ohne Einwirkungsmöglichkeiten auf den Verlauf des Seeunternehmens, in einem Umfang für Schäden einzutreten hat, die weit über denjenigen Werten liegen, die er der See und ihren Gefahren anvertraut hat. Es gilt deshalb sowohl als ein Postulat der Gerechtigkeit wie als zwingendes Bedürfnis der Praxis, die aus dem Unternehmen der Seeschifffahrt resultierenden Haftungsrisiken des Reeders zu beschränken.

In den meisten kontinentalen Rechtsordnungen und auch im Recht der Vereinigten Staaten von Amerika hat man die Haftung des Reeders auf das *fortune de mer*, d. h. auf Schiff und Fracht, beschränkt. Dieses System ist in seiner reinen Form, soweit ersichtlich, nur in Deutschland durchgeführt, während es in der Praxis der anderen seefahrenden Nationen in der Form einer Haftung mit dem dem Schiff und der Fracht entsprechenden Wert erscheint. Das *fortune de mer* steht den Gläubigern nur in dem Umfang zur Verfügung, wie es die Gefahren der See übersteht, d. h., eventuell in erheblich wertgemindertem Zustand, ja, im Falle des Totalverlustes überhaupt nicht. Eine Ausnahme macht Italien, dessen Recht vom Wert des Schiffes bei Reisebeginn ausgeht. Haftungsobjekt ist immer das *fortune de mer*, das während einer ganzen Reise den Gefahren der See ausgesetzt ist. Deshalb steht es unabhängig von der Zahl der während der Reise eintretenden haftungsbegründenden Ereignisse allen Gläubigern aus dieser Reise auch nur gemeinschaftlich zur Verfügung. Eine dem System fremde Haftungserweiterung kennt nur das amerikanische Recht, indem es für Personenschäden stets eine Haftung bis zu \$ 60 pro Tonne vorsieht.

Das Prinzip der Haftung mit Schiff und Fracht ist auch in England bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts in Geltung gewesen. Durch den Merchant Shipping Amendment Act 1862 wurde die Haftung auf feste Beträge pro Tonne, und zwar unter Zugrundelegung der damaligen Schiffswerte, umgestellt und beläuft sich bis auf den heutigen Tag auf £ 8 für Sachschäden und £ 15 für Personenschäden. Damit entfällt die Problematik einer Bewertung des Schiffsvermögens, und die Fracht bleibt außerhalb des Haftungsfonds. Seit der Rechtsänderung ist auch der Haftungsabschnitt nicht mehr die Reise, sondern das jeweilige haftungsbegründende Ereignis. Der Konsequenz, daß der Reeder unter Umständen während einer Reise mehrmals bis zur Höhe des festgesetzten Betrages haften muß, ist im Marine Insurance Act 1906 durch die Bestimmung Rechnung getragen worden, daß der Versicherer für wiederholte Haftungsrisiken einzutreten hat.

Das Brüsseler Abkommen von 1924, das sich die Vereinheitlichung des Rechts der beschränkten Reederhaftung zum Ziel gesetzt hat, stellt eine Kombination des kontinentalen und des englischen Systems dar. Das dem Abkommen zugrunde liegende Prinzip ist jedoch — und dies kann nicht klar genug erkannt werden — das kontinentale, nämlich die Beschränkung der Haftung auf das *fortune de mer*. Wenn in diesem Abkommen vorgesehen ist, daß die Haftung niemals je Tonne £ 8

für Sachschäden und £ 16 für Personenschäden überschreiten soll, so ist dies nur ein — im übrigen auch nicht auf alle der Beschränkung unterfallenden Tatbestände anwendbares — begrenztes Zugeständnis an das englische System: dem Reeder bleibt die Wahl, ob er sich auf die festen Haftungswerte berufen will oder nicht. Das Abkommen verhält sich deshalb auch zu der Frage, ob der Wert des Schiffes vor oder nach dem haftungsbegründenden Ereignis zur Grundlage der Haftungsbegrenzung zu machen sei. Die Frage wird in letzterem, d. h., im Sinne des kontinentalen Systems entschieden. Ebenso wird der Haftungsabschnitt bestimmt. Zwar läßt der Wortlaut der Konvention in diesem Punkte durchaus Raum für Zweifel. Das Comité Maritime International hat diese Zweifel aber zu klären versucht, indem es im Jahre 1933 eine offizielle Auslegung gegeben hat, nach der die Reise der Haftungsabschnitt ist und die Ereignis-Regel nur auf die Verteilung der Haftungssumme auf die Gläubiger der verschiedenen haftungsbegründenden Ereignisse Anwendung findet. Wie hier, so waltet der Kompromißgedanke schließlich ob bei der für die einheitliche Anwendung des Abkommens so maßgeblichen Festlegung der Werteinheit der vorgesehenen Haftungsbeträge. Das Abkommen sieht vor, daß die in £-Währung angegebenen Beträge zu ihrem Goldwert zu verstehen sind. Zugleich aber räumt es den beigetretenen Staaten das Recht ein, die £-Werte in die jeweiligen nationalen Währungseinheiten umzuwandeln. Die Ausübung dieses Rechts hat infolge der verschiedenen Währungsabwertungen in der vergangenen Zeit zu solchen Veränderungen der Haftungssummen geführt, daß zur Zeit von einer einheitlichen Haftungsbasis in denjenigen Ländern, die dem Abkommen beigetreten sind, nicht mehr die Rede sein kann.

Das Abkommen von 1924 ist ratifiziert worden von Belgien, Brasilien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Monaco, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Spanien und Ungarn. Bedeutende seefahrende Nationen sind ihm ferngeblieben, darunter England und die Vereinigten Staaten von Amerika. Aber auch sie haben stets ihr Interesse an einer Vereinheitlichung dieser Rechtsmaterie bekundet und haben die dahin gehenden Bestrebungen unterstützt. Das von der British Maritime Law Association vorgelegte Memorandum stellt eine Fortsetzung dieser Bemühungen dar.

III

Ausgangspunkt der Überlegungen der British Maritime Law Association ist die Feststellung, daß die Voraussetzungen für die Beschränkung der Reederhaftung heute nicht mehr diejenigen seien, die man noch beim Abschluß des Abkommens von 1924 als gegeben erachtete. Man ist der Auffassung, daß die Gestalt des modernen Reedereiunternehmens und die Form seines Betriebes einerseits und das immer stärker werdende Verlangen nach effektiver Kompensation für Personenschäden andererseits ein Festhalten an dem bisherigen Umfang der Haftungsbeschränkung, wie er sich aus dem Merchant Shipping Act und dem Abkommen von 1924 ergibt, unmöglich gemacht haben. Man ist aber auch der Meinung, daß die Gründe, die für das Prinzip der Haftungsbeschränkung bislang maßgeblich waren, auch heute noch gelten und zu einer, allerdings der modernen Entwicklung Rechnung tragenden, Beschränkung der Haftung führen sollten.

Vergegenwärtigt man sich die tatsächlichen Verhältnisse, auf deren Grundlage seinerzeit — und zwar in den ersten Ansätzen schon 1681 — das Institut der beschränkten Reederhaftung entwickelt wurde, und vergleicht man sie mit den Mitteln und Möglichkeiten der heutigen Seeschifffahrt, so wird der Wandel, der sich hier vollzogen hat, schnell evident. Die moderne Reederei arbeitet nicht mehr mit einem einzigen, sondern mit mehreren Schiffen, vielfach sogar mit einer ganzen Flotte. Die Schiffe repräsentieren, im Vergleich zu früheren Zeiten, auf Grund ihrer Größe, Bauart, Geschwindigkeit und technischen Einrichtungen einen erheblich höheren Wert, sie sind weitgehend in der Lage, den Gefahren der See zu trotzen, es gehen aber auch weit größere Betriebsgefahren von ihnen aus. Der Reeder verliert sein auf der Reise befindliches Schiff nicht mehr für lange Zeiträume aus dem Auge, vielmehr erlauben ihm der Einsatz eines engen Netzes von Maklern und Agenten und die modernen Nachrichtenmittel eine ständige Unter- richtung über den Verlauf der Reise und ermöglichen ihm die Einflußnahme auf die Dispositionen des Schiffes. Schließlich steht heute zur Deckung der mit der Seeschifffahrt verbundenen Gefahren ein praktisch lückenloser Versicherungsschutz zur Verfügung, von dem auch regelmäßig Gebrauch gemacht wird.

Aus alledem ergibt sich, daß im Vergleich zu früheren Zeiten die mit der Seeschifffahrt verbundenen Gefahren zwar geringer geworden, daß zugleich aber die im Risiko verbleibenden Werte erheblich angewachsen sind. Mit dem Wandel der obwaltenden wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse hat sich auch das Schwergewicht der für die Beschränkung der Reederhaftung maßgeblichen Erwägungen verlagert. Das für alle Haftungssysteme bislang in erster Linie geltend gemachte Postulat nach einem Schutz des Reeders hat in dem Umfang an Gewicht verloren, in dem sich die Gefahren der Seeschifffahrt gemindert haben. Dagegen ist das Bedürfnis des praktischen Verkehrs nach einer Haftungs- limitierung nach oben hin um so unabweisbarer geworden, je größer die im Risiko befindlichen Werte geworden sind. Maßgeblich für die Beschränkung der Reeder- haftung ist deshalb heute nicht mehr die Gerechtigkeits-, sondern die Zweck- mäßigkeitserwägung. Somit ist kein Raum mehr für einen materiellen Ausgleich zugunsten des Reeders, sondern nur noch für eine Korrektur der normalerweise gegebenen Rechtslage. Das bedeutet, daß die Haftungsbeschränkung so aus- gestaltet sein muß, daß sie zwar die Bedürfnisse der Schifffahrtspraxis befriedigt, aber auch nur in eben diesem Umfang die Gläubigerinteressen einengt. Damit ändert sich der Charakter der Haftungsbeschränkung von einer echten Haftungs- minderung zu einer lediglich das Höchstmaß der Inanspruchnahme begrenzenden Haftungslimitierung.

Es soll die Aufgabe der nachstehenden Untersuchung sein, am Maßstab der veränderten rechtspolitischen Zielsetzung eine erste Stellungnahme zu den folgen- den in der britischen Denkschrift enthaltenen Vorschlägen zu finden:

Aufgabe der Haftungsbeschränkung auf den Schiffswert und Einführung fester Haftungswerte pro Tonne des Schiffsraums,

Erhöhung der Haftungsgrenzen für Sachschäden auf £ 24 und für Personen- schäden auf zusätzliche £ 50 pro Tonne Rauminhalt,

Aufgabe der £-Währung und Einführung des Poincaré-Franc als Haftungseinheit,

Ausgestaltung der für die einheitliche Anwendung eines internationalen Abkommens notwendigen Bestimmungen.

IV

Von den Vorschlägen des britischen Memorandums erscheint derjenige von der weitesttragenden Bedeutung, der vorsieht, die Haftung zukünftig nicht mehr auf den Schiffswert, sondern auf feste Werte pro Tonne Schiffsraum zu beschränken. Für diesen Vorschlag wird geltend gemacht, es sei mit der Gerechtigkeitsidee unvereinbar, von dem von den Gefahren der See abhängigen Bestand oder Nichtbestand des Schiffswertes die Durchsetzung der Rechte der Gläubiger abhängig zu machen. Diese Bedenken würden zwar entfallen, wenn man den Schiffswert nicht bei Beendigung, sondern bei Beginn der Reise zur Haftungsgrundlage machen würde. Gleichwohl bliebe das Prinzip unbillig, weil es notwendig den Reeder eines alten oder schlechten Schiffes begünstigt und den Reeder eines allen modernen Erfordernissen entsprechenden Schiffes benachteiligt. Abgesehen hiervon sei zu bedenken, daß die Schiffswerte im Laufe der Zeit nicht nur erheblichen Schwankungen unterliegen, sondern auch örtlich unterschiedlich beurteilt würden.

Diese Argumente sind sicherlich richtig, sie bestanden aber von jeher. Wenn sie zu einer Aufgabe des Schiffswertprinzips nicht zu führen vermochten, so deshalb, weil sich dieses aus dem althergebrachten Begriffsbild des *fortune de mer* herleitet. Dieses aufzugeben, hat man sich bislang nicht entschließen können. Nun zeigt sich aber, daß dieselben tatsächlichen Voraussetzungen, auf denen die Beschränkung der Reederhaftung bislang beruhte, auch maßgeblich sind für das Begriffsbild des *fortune de mer*. Deshalb hat mit dem Wandel der wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse des Seeverkehrs, insbesondere mit dem Einsatz ganzer Flotten und mit der Verminderung der Seegefahren auch der Begriff des *fortune de mer* seine Realität verloren und ist zur Fiktion geworden. Mit dem Fortfall dieses Begriffsbildes entfällt nicht nur das Fundament für die Wahl des Schiffswertes als Haftungsgrundlage, sondern es wird darüber hinaus das ganze auf dem *fortune de mer* aufgebaute System gegenstandslos. In dieser aus der Untersuchung des britischen Vorschlags hergeleiteten Erkenntnis liegt seine weitestreichende Bedeutung.

Alle Gesichtspunkte, die sich gegen den Schiffswert als Haftungsgrundlage anführen lassen, sprechen gleichzeitig für die Wahl fester Werte als Haftungsbasis. Auf diese Weise nämlich ist es möglich, die Haftung des Reeders so einzugrenzen, daß sie, losgelöst vom Schicksal des Schiffes, bestehen kann, eine adäquate Berücksichtigung der Gläubigerinteressen erlaubt und einen sicheren Kalkül ermöglicht. Setzt man weiter die festen Werte in Beziehung zur Größe des schadenstiftenden Objekts, d. h. den Raumgehalt des Schiffes, so erreicht man weiter, daß die Haftung auf ein die jeweilige Leistungsfähigkeit berücksichtigendes Maß beschränkt werden kann. Für das Haftungssystem mit festen Werten pro Tonne Schiffsraum

spricht der Umstand, daß es sich seit Jahrzehnten im englischen Recht bewährt hat und durch die, wenn auch nur alternative, Übernahme in das Abkommen von 1924 bereits Bestandteil vieler Rechtsordnungen ist.

Bekannt man sich zu dem vorgeschlagenen System, so wird allerdings eine Frage noch näherer Erwägung bedürfen, nämlich die Anwendung des Systems im Bereich der kleinen Tonnage: die nach ihr zu bemessende Haftungssumme wird in zahlreichen Fällen eine adäquate Befriedigung der Gläubigerinteressen nicht zulassen. Man wird entscheiden müssen, ob man die möglichen Härten zugunsten einer durchgängigen Anwendung des Systems in Kauf nehmen oder dasselbe zugunsten der Gläubigerinteressen durchbrechen soll etwa in der Form, daß für die Zwecke der Haftungsbeschränkung eine Mindesttonnage bestimmt wird.

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Bestimmung der Haftungsgrundlage steht die Frage nach dem Haftungsabschnitt. Abweichend von der im Abkommen von 1924 vorgesehenen Regelung wird vorgeschlagen, nicht die Reise, sondern das schadenstiftende Ereignis zum Haftungsabschnitt zu machen. In seinem Kern ist auch dieser Vorschlag auf die Konzeption des Fortfalls des fortune de mer zurückzuführen: wie das einzelne Schiff nicht mehr die alleinige Substanz des Reedervermögens darstellt, so vollzieht sich auch die Reise nicht mehr gänzlich ohne die Einflußnahme des Reeders und kann deshalb nicht mehr bestimmend für den Haftungsabschnitt sein. Hinzu tritt der Gesichtspunkt, daß die Haftung, für die die Beschränkung in Anspruch genommen werden soll, niemals durch die Reise, sondern stets nur durch ein bestimmtes Ereignis ausgelöst werden kann.

Diesen Erwägungen ist ein logisches Argument kaum entgegenzusetzen. Gleichwohl bleibt die praktische Frage, ob und zu welchen Bedingungen der Reeder für die erweiterte Möglichkeit der Inanspruchnahme Versicherungsschutz zu erhalten vermag. Eine anlässlich der Seerechts-Konferenz in Brighton getroffene Feststellung, nach der mehrere Haftungsfälle auf einer Reise sich nach den bisherigen Erfahrungen nur sehr selten ereignen — in der Zeit von 1880 bis 1939 nur drei- oder viermal —, gibt keine befriedigende Antwort, da auf jeden Fall der Möglichkeit einer mehrfachen Inanspruchnahme während einer Reise Rechnung getragen werden muß. Der englische Versicherungsmarkt bietet hier keine Schwierigkeiten, da bereits seit Jahrzehnten kraft gesetzlicher Bestimmung die Versicherer für wiederholte Haftungsrisiken einzutreten haben. Die Frage findet auch eine Lösung im französischen Versicherungssystem, das die Möglichkeit vorsieht, die grundsätzlich nur einmal für die ganze Reise gedeckten Werte nach Eintritt eines Haftungsfalles automatisch erneut in vollem Umfange zu decken. Dagegen ist die Deckung gegen mehrfache Inanspruchnahme während einer Reise dem deutschen Versicherungssystem bislang nicht geläufig, so daß es hier einer Umgestaltung bedürfen wird. Da die Möglichkeit wiederholter Inanspruchnahme kompensiert wird durch eine nach dem Maßstab der jetzigen deutschen Haftung verminderten Haftungshöhe, hat es den Anschein, als wenn sich diese Umgestaltung ohne große Schwierigkeiten, insbesondere ohne nennenswerte Erhöhung der Prämien wird durchführen lassen.

V

Das Memorandum bringt zum Ausdruck, daß die Beschränkung der Reederhaftung in dem bisherigen Umfange nicht aufrechterhalten werden könne. Indem man sich einstweilen darauf beschränkt, die Haftungswerte in £-Währung zu beziffern, wird vorgeschlagen, die Haftung für Sachschäden auf £ 24 und die Haftung für Personenschäden auf zusätzlich £ 50 pro Tonne festzusetzen. Da zur Zeit £ 2.18.- Papier für £ 1.- Gold notiert werden, ergibt sich für die Haftung für Sachschäden, daß die vorgeschlagenen £ 24 dem im Abkommen von 1924 vorgesehenen Haftungsbetrag von £ 8 entsprechen. Im Einvernehmen mit den britischen Assekuradeuren hat man sich hier auf eine Anpassung an die heutigen Währungsverhältnisse beschränkt und von einer echten Haftungserhöhung abgesehen. Anders hingegen bei der Haftung für Personenschäden. Es ist der von seiten der britischen Reeder kommende Vorschlag, hier den Haftungsbetrag auf £ 50 pro Tonne festzusetzen mit der Maßgabe, daß, wenn diese Haftung zur Deckung der Ansprüche nicht ausreicht, die Gläubiger aus Personenschäden pari passu mit den Gläubigern aus Sachschäden an der Haftungssumme von £ 24 pro Tonne partizipieren, so daß für Personenschäden äußerstenfalls £ 74 pro Tonne zur Verfügung stehen. Man ist der Auffassung, daß man hiermit eine Beschränkung der Haftung für Personenschäden praktisch aufgehoben habe.

Erkennt man an, daß für die Beschränkung der Haftung des Reeders nicht mehr das rechtliche Gebot zur Haftungsminderung, sondern nur das Zweckinteresse an einer Haftungsbegrenzung maßgebend sein kann, so muß dies bei der Festsetzung der Haftungswerte seinen Niederschlag finden. Die Höhe der Haftungswerte muß sich deshalb ergeben aus einer Abwägung der Interessen der Schifffahrt an Innehaltung der für sie geltenden Belastungsgrenzen und der Gläubiger an möglichst weitgehender Befriedigung ihrer Ansprüche.

Der britische Vorschlag hält insoweit an der bisherigen Regelung fest, als er die Haftungsbeschränkung für Sach- und Personenschäden getrennt behandelt. Man kann wohl sagen, daß er sich auf dem Gebiete der Haftung für Sachschäden auch inhaltlich an die bisherige Regelung hält. Der Reeder wird durch diesen Vorschlag in keinem höheren Maße belastet als nach dem Abkommen von 1924. Für die Gläubiger ist zwar festzustellen, daß der vorgeschlagene Wert keineswegs dem Wert moderner Schiffe entspricht. Regelmäßig wird es sich aber nicht um eine Auseinandersetzung zwischen ihnen und dem Reeder, sondern um eine Auseinandersetzung zwischen verschiedenen Gruppen von Assekuradeuren handeln, und hier werden sich Leistungen und Inanspruchnahmen im Laufe der Zeit ausgleichen. Es scheinen deshalb Bedenken gegen den vorgeschlagenen Haftungsbetrag für Sachschäden nicht zu bestehen.

Die Haftung für Personenschäden soll dagegen mit einer Erhöhung auf £ 50, gegebenenfalls sogar auf £ 74 pro Tonne im Vergleich zu dem im Abkommen von 1924 vorgesehenen Haftungsbetrag wesentlich erweitert werden. Das Bestreben, die Interessen der Gläubiger in stärkerem Umfange zu berücksichtigen als bisher, wird an dieser Stelle besonders deutlich. Es ist nicht zu bezweifeln, daß der in Aussicht genommene Haftungsbetrag in der überwiegenden Zahl der

Fälle eine vollständige Befriedigung der Ersatzansprüche zulassen wird. Nur in außergewöhnlichen, einer Katastrophe gleichkommenden Fällen wird sich die Haftungsbeschränkung noch als ein materieller Schutz des Reeders und als Einengung der Gläubigerinteressen erweisen. Es bleibt aber noch die Frage, ob die Abdeckung der gesteigerten Haftungsrisiken nicht eine Belastung mit sich bringt, die der Reeder nicht ohne Umwälzung auf die Verkehrsnutzer zu tragen vermag. Diese Frage scheint die einzige zu sein, die bei der Festsetzung der Haftungswerte noch einer eingehenden Prüfung bedarf.

VI

Mit dem Ziel, die festzusetzenden Haftungswerte in international gleichermaßen verbindlicher wie praktisch anwendbarer Weise auszudrücken, wird in dem britischen Memorandum vorgeschlagen, die Währungseinheit des Poincaré-Franc zu wählen. Diese Währungseinheit erscheint deshalb geeignet, weil sie eine stabile Relation zum Gold aufweist. Da der Poincaré-Franc auch die im Warschauer Abkommen von 1929 für die Bestimmung der Haftung des Luftfrachtführers herangezogene Währungseinheit ist, hat man mit ihrer Verwendung in internationalen Abkommen auch bereits praktische Erfahrungen sammeln können. Es wird behauptet, daß diese Erfahrungen durchaus günstige seien.

Jede Haftungsregelung und insbesondere eine internationale muß sich mit dem Problem der Wertbeständigkeit der Haftungseinheit auseinandersetzen. Bei der Beschränkung der Haftung des Reeders auf das *fortune de mer* erledigt sich das Problem von selbst, weil Schiff und Fracht, in den Grenzen der sich ändernden Marktlage, ihren Wert in sich tragen. Verläßt man aber die Sachwertbasis und gründet die Haftung auf Rechnungseinheiten, so präsentiert sich das Problem in seiner ganzen Schärfe. Im Gegensatz zum Inlandsverkehr hat man im Auslandsverkehr, insbesondere in internationalen Übereinkommen, bis zum heutigen Tage das Problem durch Verwendung goldgebundener Rechnungseinheiten zu lösen versucht. Soweit man sich, wie im Übereinkommen von 1924, dabei solcher Zahlungswährungen bediente, die ihre ursprüngliche Goldbasis später verloren, konnte der Versuch nicht gelingen. Da heute keine der zum internationalen Zahlungsverkehr zugelassenen Währungen noch eine direkte Relation zum Gold aufweist, ist man auf Rechnungseinheiten angewiesen, deren Goldwert ein für allemal festgelegt ist. Solche Einheiten sind u. a. der *Franc-français* und der Poincaré-Franc, die durch französische Münzgesetze von 1914 und 1928 als Werte von $10/31$ g bzw. 65,5 mg Gold bestimmt wurden. Diese Einheiten werden unterschiedlich in vielen internationalen Abkommen verwendet. In den luftrechtlichen Abkommen von Warschau 1929 und Rom 1933, 1952 ist die Haftungseinheit der Poincaré-Franc.

Wenn man mithin davon ausgehen darf, mit dem Poincaré-Franc eine Rechnungseinheit gefunden zu haben, die auf Grund ihrer festen Relation zum Gold einen Zweifel an der Wertbeständigkeit praktisch ausschließt, so hat man damit das Problem doch noch nicht gelöst. Da der Poincaré-Franc wie auch das Gold selbst keine Zahlungseinheit ist, ergibt sich die Frage nach der Art der Trans-

formation in geltende Währungseinheiten. Die Transformation ist in denjenigen Ländern nicht ohne weiteres zu vollziehen, in denen, wie in der Bundesrepublik, ein Verbot von Goldklauseln für schuldrechtliche Verbindlichkeiten besteht. Es bedarf deshalb einer besonderen gesetzlichen Bestimmung, um die Transformation vollziehen zu können. Dies kann in zweierlei Form erfolgen: einmal dadurch, daß durch Gesetz verbindlich der dem Poincaré-Franc entsprechende Währungsbetrag festgelegt wird oder dadurch, daß der Währungsbetrag von Fall zu Fall zum Zahlungszeitpunkt ermittelt, gegebenenfalls durch gerichtliche Entscheidung festgestellt wird. Deutschland ist, sowohl im Falle der Haager Regeln wie auch beim Warschauer Abkommen, der ersteren Methode gefolgt, und verschiedene andere Staaten haben sich ebenso verhalten. Diese Methode birgt aber die Gefahr in sich, daß mit einer Abwertung der Währung auch die Haftungswerte sich vermindern, es sei denn, es wird die Relation von Währungsbetrag zu Haftungseinheit neu festgelegt. Eine solche Anpassung ist, obgleich die Möglichkeit dazu ausdrücklich vorgesehen war, soweit ersichtlich, in der Vergangenheit nur in ganz geringem Umfang erfolgt. Die zweite Methode, nämlich die Vornahme der Umrechnung von Fall zu Fall, ist die beim Warschauer Abkommen zumeist, u. a. von Großbritannien und den Vereinigten Staaten befolgte. Es liegt auf der Hand, daß Währungsschwankungen bei dieser Methode stets und sofort Berücksichtigung finden können. Diesem Vorteil steht aber der Nachteil gegenüber, daß sich die potentielle Haftungshöhe im voraus nie mit Genauigkeit bestimmen läßt und damit Schwierigkeiten bei der Abdeckung des Haftungsrisikos entstehen.

Bei den Überlegungen, welcher Methode der Transformation des Poincaré-Franc in die geltende Währungseinheit der Vorzug zu geben ist, dürfen die Bestimmungen der Internationalen Währungsunion von 1944, der sich im Jahre 1952 auch die Bundesrepublik angeschlossen hat, nicht außer acht bleiben. Auf Grund dieser Bestimmungen haben die Mitgliedsstaaten nach Abstimmung mit der Währungsunion die Paritäten ihrer Währungen zum Gold festgelegt und sind gehalten, diese nur im Einvernehmen mit der Währungsunion zu ändern. Die Währungsunion ihrerseits ist um die Stabilisierung des Goldpreises bemüht. Damit sind, im Vergleich zu früheren Zeiten, gewisse Sicherungen für eine Stabilität der Parität der Landeswährung zum Gold vorhanden, so daß die Gefahr eines Währungsverfalls vermindert ist. Unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes erscheint es vertretbar, in Anlehnung an die sowohl bei den Haager Regeln wie beim Warschauer Abkommen angewandte Methode durch gesetzliche Transformation die Haftungswerte von Poincaré-Franc auf deutsche Währung umzustellen.

VII

Mit der Änderung der Zweckrichtung der Haftungsbeschränkung ergeben sich Konsequenzen nicht nur für Art und Umfang derselben, sondern auch für die Frage, hinsichtlich welcher Tatbestände sie zur Anwendung kommen soll. In dieser Frage hält sich die britische Denkschrift an den in Art. 1 des Übereinkommens von 1924 enthaltenen Katalog. Es wird vorgeschlagen, diesen zu übernehmen bis auf die Tatbestände der Verbindlichkeiten aus Bergung und Hilfeleistung, aus Havarie-grosse und aus Konnossementen.

Für die Nichtanwendung der Haftungsbeschränkung auf Verbindlichkeiten aus Bergung und Hilfeleistung spricht zunächst wiederum die Umstellung der Haftungsbasis vom *fortune de mer* auf feste Werte pro Tonne. Es ist ein in den Rechtsordnungen aller Schiffahrtsländer und auch im Internationalen Übereinkommen von 1910 enthaltener Grundsatz, daß für diese Ansprüche bis zur Grenze der geretteten Werte gehaftet wird. Dieser Grundsatz hat im Übereinkommen von 1924 dadurch Anerkennung gefunden, daß für Forderungen aus Bergung und Hilfeleistung eine Haftungsbeschränkung nur auf Schiff und Fracht zugelassen und die Möglichkeit, die Haftung auf £ 8 pro Tonne zu begrenzen, ausdrücklich ausgeschlossen wurde. Daneben tritt folgende Erwägung: Bei dem Haftungssystem mit Schiff und Fracht kommt die Rettung des Schiffes im wesentlichen den Gläubigern zugute. Will man den Reeder nicht über das zumutbare Maß hinaus belasten, so muß die Haftungsbeschränkung auch gegenüber dem Rettenden wirksam sein. Wird dagegen unabhängig von der Rettung oder Nichtrettung des Schiffes mit festen Werten gehaftet, so kommt die Rettung ausschließlich dem Reeder zugute. In diesem Fall erscheint es unbillig, die Haftungsbeschränkung auch dem Rettenden gegenüber geltend zu machen und ihn auf einen Anteil am Haftungsfonds verweisen zu können. Aus allen diesen Gründen erscheint es richtig, das Werthaftungssystem auf die Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung nicht zu erstrecken.

Ähnliches wie für die Behandlung dieser Ansprüche gilt auch für Ansprüche aus *Havarie-grosse*. Schon seit den Tagen der *Lex Rhodia de iactu* werden diese Schäden von allen am Seeunternehmen Beteiligten anteilig getragen. Deshalb kommt auch nach dem Übereinkommen von 1924 eine Haftungsbeschränkung auf £ 8 pro Tonne nicht in Frage, sondern ihrer Befriedigung dient ausschließlich das *fortune de mer*. Bekennt man sich zu der vorgeschlagenen Haftungsbeschränkung auf feste Werte, so muß man sich vergegenwärtigen, daß an dem Haftungsfonds von £ 24 pro Tonne sämtliche Sachschädengläubiger, unter Umständen auch Gläubiger aus Personenschäden, partizipieren. Es kann deshalb sehr leicht der Fall eintreten, daß der *Havarie-grosse*-Schaden, wenn überhaupt, so nur zu einem kleinen Teil vom Schiff und zum weitaus überwiegenden Teil von der Ladung, und damit nicht mehr anteilig getragen wird. Deshalb scheint es auch in diesem Fall geboten, dem britischen Vorschlag zu folgen und die Haftungsbeschränkung auf Ansprüche aus *Havarie-grosse* nicht zu erstrecken.

Wenn weiter angeregt wird, auch die Verbindlichkeiten aus *Konnossementen* von einer Haftungsbeschränkung auszunehmen, so ist hierfür die Erwägung maßgeblich, daß für solcher Art Verbindlichkeiten schon das Institut der beschränkten Verfrachterhaftung einen für die Praxis ausreichenden Schutz gewähre. Diese Anregung ließe sich ausdehnen auf die Ansprüche aus *Passageverträgen* unter Hinweis darauf, daß durch die zu erwartende Konvention zur einheitlichen Regelung der Reederhaftung gegenüber Passagieren schon eine Beschränkung der Haftung des Befördernden vorgesehen wird. Dabei wird aber übersehen, daß die Summe der Ansprüche aus Ladungsschäden und Verlusten, insbesondere dann, wenn es sich um hohe Ladungswerte handelt, und auch aus Personenschäden eminente, teilweise im voraus gar nicht einzuschätzende Ausmaße annehmen

können. Deshalb sollte man es hier in Übereinstimmung mit der Regelung des Abkommens von 1924 bei der Anwendung der Haftungsbeschränkung auf Verbindlichkeiten aus Konnossementen und Passageverträgen belassen.

Es scheint, als wenn der britische Vorschlag in seiner Anlehnung an die Beschränkungstatbestände des Übereinkommens von 1924 dem grundsätzlichen Wandel der Konzeption nicht genügend Beachtung geschenkt hat. Dem Übereinkommen von 1924 liegt die Absicht zugrunde, den Reeder hinsichtlich derjenigen Haftungsrisiken zu schützen, die sich aus dem seinem Einfluß nicht unterliegenden Verhalten des Schiffes ergeben. Entsprechend wird die Haftungsbeschränkung vorgesehen für alle Fälle, in denen die Inanspruchnahme erfolgt wegen schuldhaften Verhaltens von Kapitän und Besatzung, dagegen nicht bei Vorliegen eines Verschuldens auf seiten des Reeders selbst. Wie oben festgestellt wurde, ist heute jedoch die Verbindung zwischen Reeder und Schiff eine wesentlich engere geworden und der Einfluß des Reeders auf die Dispositionen des Schiffes gestiegen. Diese Umstände haben sich in erster Linie auf dem rechtsgeschäftlichen Bereich ausgewirkt: teilweise ist an die Stelle von Handlungen des Kapitäns ganz das Handeln des Reeders selbst getreten, teilweise ergänzen sich die Handlungen beider so sehr, daß es schwer ist festzustellen, in wessen Person die maßgebende Willensbildung erfolgt ist.

Diese Erwägungen legen die Frage nahe, ob die Haftungsbeschränkung nicht über die Tatbestände, in denen Kapitän oder Besatzung ein Verschulden trifft, erstreckt werden sollte auch auf diejenigen Fälle, in denen andere Bedienstete des Reeders oder sogar er selbst ein Verschulden trägt. Es ist auch bereits von holländischer Seite angeregt worden, die Haftungsbeschränkung anzuwenden auf alle Schadenersatzforderungen, die aus dem Betrieb des Schiffes entstanden sind, gleichgültig, ob auf Grund Vertrages oder unerlaubter Handlung. Eine solche Regelung würde dem Bestreben der Praxis entgegenkommen, die Beschränkungstatbestände so einfach wie möglich zu gestalten. Sie würde darüber hinaus dem zwingenden Erfordernis Rechnung tragen, die hohen Haftungsrisiken in der Seeschifffahrt unabhängig davon zu limitieren, auf Grund wessen Verschuldens die Haftung begründet wurde. Letzten Endes würde eine solche Regelung nichts anderes als eine Konsequenz der für die Beschränkung der Reederhaftung heute maßgebenden Zweckmäßigkeitserwägung sein. So gesehen, bilden die Erweiterung der Haftungsgrenzen einerseits und die Erstreckung der Beschränkung auf alle aus dem Schiffsbetrieb herrührenden Forderungen andererseits sich ergänzende Korrelate.

VIII

In der britischen Denkschrift wird schließlich auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Regelung zu finden, die eine internationale Durchsetzung des Beschränkungsgedankens garantiert. Es soll sichergestellt werden, daß die Geltendmachung verschiedener aus einem Ereignis herrührender Ansprüche an verschiedenen Plätzen nicht zu einer Überschreitung der vorgesehenen Haftungsgrenzen führt. Angesichts der beabsichtigten Verkürzung des Haftungsabschnitts und der vorgeschlagenen Erhöhung der Haftungsbeträge kommt diesem Postulat

erhöhte Bedeutung zu. Solange die Ansprüche in einem Gerichtsstand verfolgt werden, ergeben sich noch keine besonderen Schwierigkeiten. Diese entstehen aber, wenn verschiedene Gläubiger ihre Ansprüche in verschiedenen nationalen Gerichtsständen geltend machen.

Das Problem ist bereits bei den ersten Arbeiten an der Vereinheitlichung des Rechts der beschränkten Reederhaftung erkannt worden und sollte seine Lösung finden durch die Bestimmung des Art. 8 Abs. 4 des Übereinkommens von 1924. Hier wird vorgesehen, daß auf den Einwand des Reeders hin das angerufene Gericht die in einem anderen Gerichtsstand geltend gemachten Ansprüche zu berücksichtigen hat. Da die Bestimmung offenläßt, in welcher Form diese Berücksichtigung zu erfolgen hat, stellt sie nicht mehr als die Formulierung eines Grundsatzes dar. Die in der Denkschrift erhobene Forderung, den Art. 8 Abs. 4 des Übereinkommens von 1924 schärfer zu profilieren, erscheint deshalb durchaus am Platze.

Verfolgt man den Gedanken, der dem Art. 8 Abs. 4 des Übereinkommens von 1924 zugrunde liegt, so könnte die Lösung des Problems dadurch gesucht werden, daß man alle aus ein und demselben Ereignis herrührenden Ansprüche in einem Verfahren verbindet oder dadurch, daß man ein Verfahren bis zur Entscheidung über das andere aussetzt, um dessen Ergebnis abzuwarten. Im ersteren Falle, nämlich bei der Verbindung der Ansprüche, begegnet man sofort der Frage, in welchem Gerichtsstand dies zu erfolgen habe. Wie immer man die Frage zu beantworten geneigt sein mag — ob man den Gerichtsstand wählt, in dem zuerst Klage erhoben wurde oder denjenigen, der mit dem höchsten Streitgegenstand befaßt ist oder ob man die Bestimmung des Gerichtsstandes der Wahl des Schuldners überläßt —, stets begegnet man grundsätzlichen Bedenken. Sie ergeben sich aus dem Anspruch des Gläubigers, sein Recht dort zu finden, wo er es gesucht hat, und aus der Berufung des Staates, den Rechtsschutz jedem zu gewähren, der sich in den Grenzen seiner Jurisdiktionssphäre an ihn wendet. Verfolgt man die Alternative, nämlich die Aussetzung eines Verfahrens bis zur Entscheidung über das andere, so entfallen zwar die erwähnten Bedenken. Es ergibt sich dann aber die Frage, welchem Prozeß der Vorrang gebührt und ob und in welchem Umfang die in diesem Prozeß zu fällende Entscheidung präjudiziell zu wirken vermag, d. h. es entstehen Probleme der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft. Es scheint somit jede dieser Alternativen so weitgehende verfahrensrechtliche Zugeständnisse der Staaten zu erfordern, daß mit ihrer Realisierung kaum gerechnet werden kann.

Man wird sich an dieser Stelle vergegenwärtigen müssen, daß die Beschränkung der Reederhaftung sowohl im deutschen Recht wie in anderen Rechtsordnungen eine nicht im Entscheidungs-, sondern im Vollstreckungsverfahren zu berücksichtigende Institution ist. Während die Feststellung über Bestand und Umfang des Anspruchs gegen den Reeder im Entscheidungsverfahren zu treffen ist, ist die Entscheidung über das Haftungsmaß dem Vollstreckungsverfahren vorbehalten. Deshalb ist die Zusammenfassung aller Ansprüche und ihre Beschränkung auf den festgesetzten Haftungsbetrag nicht im Entscheidungsverfahren durchzuführen,

sondern bei den Vollstreckungshandlungen zu berücksichtigen. Damit erledigt sich die vorstehend geschilderte Problematik von selbst: nicht nur erübrigt sich eine Verbindung aller aus demselben Ereignis herrührender Ansprüche, sondern es kann auch eine Entscheidung über Bestand und Umfang des Anspruchs ohne Rücksicht auf die Rechtsfindung anderer Gerichte getroffen werden. Erst in dem Augenblick, in dem der anerkannte Anspruch realisiert werden soll, muß das Gebot der Nichtüberschreitung des Haftungsbetrages Beachtung finden.

Die Durchführung dieses Gebots in der Praxis wird sich anlehnen müssen an diejenigen Grundsätze, die für die Erfassung und Verteilung von Sondervermögensmassen auf anderen Gebieten des zivilen Rechts, wie z. B. dem des Konkurses, entwickelt worden sind. Es wird in erster Linie darauf ankommen, eine Lösung für die Frage des Wann und Wo der Bildung des Haftungsfonds zu finden. Für die Bildung dieses Fonds schon im Zeitpunkt der Anspruchserhebung mag der Umstand sprechen, daß in vielen Fällen ein solcher Fonds schon zum Zwecke der Arrestabwendung gestellt sein wird. Dagegen ist zu erwägen, daß man dem Reeder bzw. seinen Assekuradeuren die Aufbringung großer Beträge schwerlich zumuten kann, bevor nicht der erhobene Anspruch durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung verbindlich festgestellt ist. Als Ort, an dem der Haftungsfonds bereitzustellen ist, kommt der Sitz des Schuldners oder der Gerichtsstand, in dem zuerst Klage erhoben wurde, in Betracht. Neben dem Wann und Wo der Bildung des Haftungsfonds wird man sich auch Gedanken über die Erfassung aller gegen den Fonds zu richtenden Ansprüche machen müssen. Das für die Verteilung des Fonds zuständige Gericht oder der zu diesem Zweck einzusetzende Treuhänder muß sicher sein, daß er vor Abwicklung des Verteilungsverfahrens alle aus ein und demselben Ereignis hergeleiteten und deshalb gegen den Fonds zu richtenden Ansprüche angemeldet werden. Man wird deshalb vermutlich eine Frist vorsehen müssen, binnen deren Ansprüche aus einem haftungsbegründenden Ereignis entweder gerichtlich bzw. außergerichtlich geltend zu machen oder bei dem Vertreter des Haftungsfonds anzumelden sind. Diese und andere Fragen werden noch mancher Erwägung bedürfen. Sie haben aber im Gegensatz zu den oben erörterten keinerlei rechtspolitische Tragweite. Es wird deshalb möglich sein, sie ohne große Schwierigkeiten nach Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit einer Lösung zuzuführen.

IX

Betrachtet man die von der British Maritime Law Association entwickelte Konzeption in ihrer Gesamtheit, so wird klar, daß sie einen radikalen Bruch mit dem kontinentalen Haftungssystem und damit auch mit den Grundsätzen des Übereinkommens von 1924 darstellt. Die britischen Vorschläge sind zugleich ein erneutes Bekenntnis zu den Grundsätzen des heimischen Haftungssystems, aber auch zur Fortentwicklung der angestrebten internationalen Rechtsvereinheitlichung. Führt man sich die grundlegenden Änderungen vor Augen, die sich seit Einführung des Instituts der beschränkten Reederhaftung in den Mitteln und Möglichkeiten der Seeschiffahrt vollzogen haben, so wird man die Reformbedürftigkeit dieses Instituts schwerlich in Frage stellen können. Ebenso wie man die Rechtsstellung des Verfrachters den Erfordernissen des modernen Seeverkehrs angepaßt hat und

auch die Rechtsstellung des Reeders gegenüber Passagieren den heutigen Gegebenheiten anzugleichen beabsichtigt, wird man auch die Beschränkung der Reederhaftung neu ordnen müssen. Wie dies zu geschehen hat, mag im einzelnen noch der Überlegung bedürfen, in der Grundkonzeption aber wird man der durch die britischen Vorschläge vorgezeichneten Linie folgen müssen. Und man wird ihr um so eher folgen können, als sie in den Kreisen der Schifffahrtspraxis entstanden und aufgebaut sind auf Grundsätzen, über deren Anwendung bereits langjährige Erfahrungen vorliegen.

Die British Maritime Law Association hat bekundet, daß sie das größte Interesse an einer internationalen Regelung habe und sich zur Mitarbeit an der Herbeiführung derselben zur Verfügung stelle. Sie hat aber auch zum Ausdruck gebracht, daß sie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, das System der Haftungsbeschränkung den modernen Erfordernissen anzupassen, im Falle einer nicht in nächster Zeit zu erreichenden internationalen Verständigung sich zu einer Reform auf nationaler Basis entschließen müsse. Die Resonanz, die die britischen Vorschläge anlässlich der Seerechtskonferenz in Brighton gefunden haben, ist eine über Erwarten günstige gewesen. Sie gibt durchaus Anlaß zu der Hoffnung, daß eine Einigung über eine neue Konvention auf dem Gebiete der beschränkten Reederhaftung nicht nur überhaupt erreicht werden wird, sondern auch in relativ kurzer Zeit herbeigeführt werden kann. Dies würde nicht zuletzt von der deutschen seerechtlichen Praxis her begrüßt werden, aus der heraus seit langem der Ruf nach einer Reform des nationalen Rechts der beschränkten Reederhaftung laut geworden ist.

Dr. Hans Georg Röhreke

**Der Entwurf
einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung
vom 24. September 1955**

I

Die Resonanz, die das Memorandum der British Maritime Law Association vom 22. Juli 1954 zur endgültigen Vereinheitlichung des Rechts der beschränkten Reederhaftung beim Comité Maritime International gefunden hat, war nicht nur eine sehr gute, sondern auch eine sehr prompte. Der vom Präsidenten des Comité Maritime International, M. Albert Lilar, persönlich geleitete Ausschuß für die beschränkte Reederhaftung beschäftigte sich erstmalig und bereits sehr ausgiebig im September 1954 mit den Vorschlägen der britischen Landesgruppe. Auf Grund des in diesen Besprechungen gefaßten Beschlusses legte die British Maritime Law Association am 10. Dezember 1954 den ersten Entwurf einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung vor. Derselbe bildete sodann den Gegenstand von Beratungen und Stellungnahmen der nationalen Landesgruppen, um am 7. Mai 1955 in Antwerpen vom Ausschuß des Comité Maritime International erörtert zu werden. Es folgte, abermals unter der Federführung der British Maritime Law Association, eine Überarbeitung des Entwurfs, die am 4. August 1955 zur Vorlage eines zweiten Entwurfs einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung führte.

Der revidierte Entwurf bildete die Grundlage der Arbeiten des Comité Maritime International anlässlich der im September 1955 in Madrid abgehaltenen Seerechtskonferenz, an der achtzehn Landesgruppen beteiligt waren. Der Entwurf wurde dem Plenum präsentiert und sodann im erweiterten Ausschuß des Comité Maritime International zur Diskussion gestellt. Dabei ergab es sich, daß nicht nur die Einzelheiten des Entwurfs, sondern nochmals die tragenden Grundsätze desselben einer kritischen Beurteilung unterzogen wurden. Insbesondere die Vertreter der amerikanischen Landesgruppe, aber auch die der italienischen und griechischen Seerechtsvereinigungen, sahen sich nicht in der Lage, den vorgeschlagenen Grundsätzen zuzustimmen. Zum Zwecke der Harmonisierung der verschiedenen Standpunkte wurde der Konventionsentwurf daraufhin in einen ad hoc und unter dem Vorsitz des Generalsekretärs des Comité Maritime International, M. Van den Bosch, gebildeten Ausschuß verwiesen, dem je ein Vertreter der anwesenden Landesgruppen angehörte. Dieser Ausschuß erfüllte die ihm gestellte Aufgabe nach ebenso langwierigen wie schwierigen Erörterungen, indem er am 23. September 1955 den Entwurf in abgeänderter Fassung vorlegte. Das Arbeitsergebnis

beschäftigte am folgenden Tage erneut das Plenum der Konferenz, und zwar zusammen mit noch kurzfristig eingebrachten weiteren Änderungs- bzw. Ergänzungsanträgen. Der Konventionsentwurf und die zu ihm vorgelegten Anträge wurden zur Abstimmung gestellt, und zwar zunächst jeder Artikel für sich, sodann der Entwurf in seiner Gesamtheit. Die Abstimmung ergab die Annahme des Konventionsentwurfs mit zehn Stimmen gegen eine bei sieben Stimmenthaltungen.

Kaum einer, der an den Arbeiten für das Zustandekommen einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung beteiligt war, hatte angesichts der Bedeutung und der Kompliziertheit der Materie an eine so baldige Verabschiedung des Entwurfs geglaubt. Während andere Konventionsentwürfe jahrelanger Vorbereitung bedurften, ist dieser Konventionsentwurf in gerade einjähriger Arbeit fertiggestellt worden. Dieser Umstand findet seine Erklärung nicht in den schon für das Abkommen von 1924 geleisteten Arbeiten, weil der revidierte Konventionsentwurf auf ganz anderen Grundlagen beruht. Die schnelle Verabschiedung des Entwurfs ist vielmehr der Entschlossenheit und dem Geschick zu danken, mit denen der Vorsitzende des internationalen Ausschusses, M. Albert Lilar, die Arbeiten leitete, sie ist weiter zu danken den ebenso zielstrebigem wie gründlichen Vorarbeiten der British Maritime Law Association und beruht nicht zuletzt auf einer besonders erfreulichen Zusammenarbeit aller beteiligten Landesgruppen an dieser Materie. Die schnelle Verabschiedung des revidierten Konventionsentwurfes zeigt, welches Interesse die im Comité Maritime International zusammengeschlossenen Kreise einem einheitlichen, international anerkannten Recht der beschränkten Reederhaftung entgegenbringen. Diesem Schluß steht die Tatsache der relativ geringen Mehrheit, mit der der Entwurf angenommen wurde, nicht entgegen. Das Abstimmungsergebnis beweist lediglich, wie schwer es ist, ein so traditionsgebundenes Gebiet des privaten Seerechts, wie es die beschränkte Reederhaftung darstellt, einer Vereinheitlichung zuzuführen. So gesehen, muß der Umstand, daß der revidierte Konventionsentwurf überhaupt mit Mehrheit angenommen wurde, als ein besonders hoch zu schätzender Erfolg der internationalen Zusammenarbeit maritimer Kreise gewertet werden.

II

Der in Madrid 1955 beschlossene Konventionsentwurf verwirklicht die von der British Maritime Law Association in ihrem Memorandum vom 22. Juli 1954 vorgeschlagenen Grundsätze. Als solche sind zu betrachten die auf feste und einheitliche Werte pro Tonne Schiffsraum gestellte Haftungsbasis, die Erhöhung der zumindest im englischen Rechtskreis und im Bereich der Konvention von 1924 bislang geltenden Haftungswerte und die Zurverfügungstellung des auf dieser Grundlage gebildeten Haftungsfonds nicht, wie bisher, für jede Reise, sondern für jedes Schadensereignis. Aus diesen Grundsätzen ergeben sich für das deutsche Seerecht, das nach wie vor das Prinzip der Haftung mit Schiff und Fracht für jede Reise vorsieht, weitreichende Konsequenzen.

Ist noch heute nach den Bestimmungen der Haftung mit Schiff und Fracht die Haftungsbasis eine uneinheitliche, je nachdem, ob es sich um ein neues oder altes,

ein in gutem oder schlechtem Zustand befindliches Schiff handelt, so soll sich dies zukünftig ändern. Es soll der Reeder, der die Seeschifffahrt mit einem modernen und wohlausgerüsteten Schiff betreibt, hinsichtlich der Haftung nicht ungünstiger gestellt sein als ein Reeder, der ein altes oder in weniger gutem Zustand befindliches Schiff in seinem Dienst hat. Es soll auch nicht der von italienischer Seite einmal gegebenen Anregung gefolgt werden, verschiedene Klassen von Seeschiffen zu bilden und für die Tonnage dieser Klassen unterschiedliche Haftungswerte festzusetzen. Vielmehr soll unabhängig von dem Anschaffungs-, Zeit- oder Nutzwert die Haftungsbasis für alle Klassen, Typen und Altersgruppen eine einheitliche sein. Dieses System der Haftung mit festen Werten pro Tonne Schiffsraum hat den Vorteil, daß es die Notwendigkeit einer Bestimmung des Schiffswertes von Fall zu Fall ausschließt, die Haftungshöhe vielmehr ein für allemal festlegt. Das System hat weiter den Vorteil, daß es durch die Bezugnahme auf die Tonnagegröße zugunsten sowohl des Reeders wie des Gläubigers in etwa das Leistungsvermögen des den Schaden verursachenden Schiffes berücksichtigt. Eine Ausnahme von diesem Prinzip soll nur zugunsten der Gläubiger gelten, insoweit nämlich, als für besonders kleine Schiffseinheiten eine Mindesttonnage für die Zwecke des Konventionentwurfs zwingend unterstellt wird (Art. 3 Abs. 3).

Während nach deutschem und nach amerikanischem Recht die Haftungshöhe vom jeweiligen Schiffswert abhängig ist, ergeben sich nach bestimmten Haftungswerten nach den Regeln des englischen Rechts und nach den Bestimmungen der Konvention von 1924. Alle im Comité Maritime International zusammengeschlossenen nationalen Gruppen haben sich der von der British Maritime Law Association vorgetragenen Auffassung angeschlossen, daß diese Werte sich weder nach den heute gegebenen Verhältnissen, noch nach Billigkeitsgrundsätzen weiterhin rechtfertigen lassen. Die geringe Haftungshöhe wurde besonders im Hinblick auf die gegenwärtige Haftungsregelung für Personenschäden empfunden. Ausgehend von diesen Erwägungen sieht nun der Konventionentwurf eine Haftung für Sachschäden im Gegenwert von £ 24 pro Tonne und für Personenschäden im Gegenwert von £ 40 pro Tonne vor mit der Maßgabe, daß, wenn mit dem Betrag von £ 40 die Personenschäden nicht gedeckt werden können, der für Sachschäden vorgesehene Betrag zu diesem Zweck mit herangezogen werden soll. Während nie ein Zweifel an der Berechtigung und der Zweckmäßigkeit des Ansatzes für Sachschäden bestanden hat, ist die Regelung für Personenschäden Gegenstand langer Diskussionen gewesen und stellt in der jetzt maßgebenden Fassung einen Kompromiß dar. Es war die Vorstellung der britischen Landesgruppe, den Haftungsbetrag für Personenschäden bei £ 50 festzusetzen, eine Vorstellung, die jedoch von den meisten anderen Gruppen als übersetzt zurückgewiesen wurde. Wenn die Entwurfsbestimmungen nunmehr auf eine Haftung für Personen- und Sachschäden insgesamt mit £ 64 lauten, so gelangt man in der Spitze immer noch zu Haftungswerten, die bei manchen Einheiten höher liegen als ihr Zeitwert und deren jetzige Policen den erforderlichen Versicherungsschutz deshalb nicht gewähren. Unter der Voraussetzung, daß die gesamte Versicherungssumme zur Schadensdeckung zur Verfügung steht, gilt dies allgemein für Motorschiffe aller Größen mit einem Alter von mehr als 20 Jahren und für Dampfer von mehr als 2000 BRT mit einem Alter von über 15 Jahren. Für Kollisionsfälle, die in erster Linie geeignet sind, die volle

Haftungssumme auszuschöpfen, wird man in diesen Fällen die Lücke im Versicherungsschutz durch Abschluß von Kollisions-Excedenten, gegebenenfalls sogar Super-Excedenten decken müssen, womit sich die Versicherungssumme verdoppelt bzw. verdreifacht. Es kann demnach versicherungstechnisch den vorgesehenen Haftungsgrenzen Rechnung getragen werden. Eine andere Frage ist es, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich durch die beabsichtigte Neuregelung der Haftungswerte das Risiko der Assekuradeure vergrößert oder vermindert. Diese Frage zu beantworten, erscheint kaum möglich, weil die Höhe dieses Risikos heute ein reiner Erfahrungswert ist und künftig, selbst unter dem Aspekt gleich hoher Haftung in allen wesentlichen Jurisdiktionssphären, vermutlich auch sein wird. Auf Grund der voraussichtlich eintretenden stärkeren Inanspruchnahme der Excedenten-Versicherung wird sich das hierin liegende Risiko der Assekuradeure möglicherweise vergrößern. Gleichwohl ist es die gegenwärtig in Versichererkreisen des In- und Auslandes herrschende Meinung, daß vermutlich weder bei der Kasko noch bei der Excedenten-Versicherung die beabsichtigte Neuregelung sich auf die Prämiensätze auswirken wird.

Als ein weiterer Grundsatz des vorgesehenen neuen Haftungssystems ist schließlich die Zurverfügungstellung des für jede Schiffseinheit errechneten Haftungsfonds für jeden Schadensfall anzusprechen. Aus den schon an anderer Stelle dargelegten Gründen bemessen das kontinentale und ihm folgend auch das Haftungssystem der Konvention von 1924 sowie das amerikanische Haftungsrecht den Haftungsabschnitt nach der jeweiligen Schiffsreise. Das bedeutet, daß der für das Schiff festgestellte Wert während der Dauer einer Reise sich nur einmal im Risiko befindet. Anders verfährt bereits seit langer Zeit das englische Recht, indem es die Zurverfügungstellung des Haftungsbetrages für jedes Schadensereignis und damit gegebenenfalls die mehrfache Zurverfügungstellung während der Dauer einer Reise vorsieht. Der britische Vorschlag, dieses Prinzip nunmehr zur Grundlage einer einheitlichen Regelung zu machen, stieß auf manchen Widerstand. Es wurde, insbesondere von italienischer Seite, nicht nur eingewandt, daß sich die Grenzen dessen, was als Schadensereignis zu gelten hat, kaum deutlich ermitteln ließen, sondern es wurde auch auf die aus dem britischen Vorschlag resultierende höhere Belastung des Reeders hingewiesen. Diese Einwendungen sind aber von der Mehrheit der in Madrid vertretenen Seerechtsvereinigungen zurückgewiesen worden, womit das von den Engländern vorgeschlagene Prinzip in den Konventionsentwurf Eingang finden konnte. Ob sich eine Umstellung des Haftungsabschnittes von Reise auf Schadensereignis in der Praxis ernstlich auswirken wird, kann aus guten Gründen bezweifelt werden. Zwar wird es — ebenso wie einst für Reise und Reiseabschnitt — noch eingehender Untersuchung bedürfen, was tatbestandsmäßig als Schadensereignis zu gelten hat und was nicht. Die Erfahrung der letzten Jahrzehnte hat aber gezeigt, daß sich mehrere Schadensfälle auf ein und derselben Reise außerordentlich selten ereignen. Im übrigen läßt auch unser deutsches Versicherungssystem Raum, das erhöhte Risiko abzudecken: die Kollisions-Excedenten-Versicherung, auf die schon zuvor in anderem Zusammenhang hingewiesen wurde, bietet auch Schutz für den Fall, daß infolge mehrfacher Zurverfügungstellung der Haftungssumme die Versicherungssumme zur Deckung nicht ausreichen sollte. Demnach wird, soweit es sich um die deutschen Rechtsverhältnisse

handelt, die Annahme des Grundsatzes, den Haftungsabschnitt nach dem Schadensereignis zu bemessen, sich zwar nicht ohne weiteres vollziehen können, andererseits aber auch nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen.

III

Der Konventionsentwurf ist unter der Federführung der British Maritime Law Association entstanden und deshalb entsprechen seine Bestimmungen weitgehend englischem Rechtsdenken. Der Entwurf berücksichtigt aber auch manchen Gedanken des kontinentalen Seerechts. Darüber hinaus haben seine Bestimmungen in den verschiedenen Stadien der Entwurfsarbeiten einige nicht unwesentliche inhaltliche Änderungen erfahren. Dabei war zu berücksichtigen, daß die Konvention von 1924 bereits in manchen Ländern, darunter den skandinavischen, geltendes Recht ist, was zur Übernahme einiger ihrer Vorschriften bewog. So hat der Konventionsentwurf verschiedene ungleichartige Wurzeln, die das Verständnis für seine Bestimmungen erschweren. Es soll deshalb im folgenden auf die Historie und die Eigenart der wesentlichen Einzelbestimmungen des Entwurfs eingegangen werden. Dabei werden die Entwurfsfassungen vom 30. März 1955 als 1. Entwurf, vom 4. August 1955 als 2. Entwurf und vom 24. September 1955 als endgültiger Entwurf bezeichnet.

Art. 1 des Konventionsentwurfs gibt dem Reeder eines Seeschiffes das Recht, in verschiedenen, näher bezeichneten Fällen seine Haftung zu beschränken. Dabei wird von vornherein vorgesehen, daß diese Haftungsbeschränkung nur in Betracht kommt, wenn den Reeder kein persönliches Verschulden trifft. Hier stößt man auf den Begriff des „actual fault or privity“, dessen Übertragung in die Rechtssprache anderer Länder schon bei anderen Konventionen manche Schwierigkeiten bereitet und auch bei den Entwurfsarbeiten zu dieser Konvention wieder eine Rolle gespielt hat. Nach der anläßlich der Verhandlungen in Madrid gegebenen Darstellung bedeutet „actual fault“ schlechthin Verschulden, umfaßt also ohne Unterscheidung Vorsatz und jede Art von Fahrlässigkeit. „Privity“ hingegen bezeichnet das Mitverschulden an einem Schadenstatbestand, der von einem anderen gesetzt wurde. Die Bestimmung bringt nun klar zum Ausdruck, daß der Beweis für das Vorliegen eines persönlichen Verschuldens, bzw. Mitverschuldens des Reeders vom Gläubiger zu führen ist und nicht umgekehrt den Reeder die Beweislast für sein Nichtverschulden trifft. Diese Beweislastregelung, die dem geltenden deutschen Recht entspricht, ist von der britischen Landesgruppe als mit ihrem nationalen Recht unvereinbar abgelehnt worden. Entsprechend haben die britische und die kanadische Landesgruppe darauf bestanden, beim Abschluß der Konvention eine Sonderbestimmung für die Beweislastregelung geltend machen zu können.

Art. 1 enthält die abschließende Bezeichnung der Tatbestände, bei deren Vorliegen die Beschränkung der Reederhaftung eingreift. Der Vergleich der Entwurfsfassungen der Abschnitte zu (a) und zu (b), bei denen der Schwerpunkt der ganzen Bestimmung liegt, ergibt, daß die Formulierung verschiedentlich geändert wurde. Der 1. Entwurf, der sich noch stark an die Tatbestände der Konvention von 1924 anlehnte, machte in den Abschnitten zu (a)

und zu (b) den Unterschied zwischen Ansprüchen aus Delikt und aus Vertrag und sah darüber hinaus die Haftungsbeschränkung für ein Verschulden jeder im Dienste des Reeders stehenden Person vor. Dies letztere begegnete sofort dem Einwand eines zu weiten Schutzes des Reeders und führte im 2. Entwurf zu einer Einschränkung dahingehend, daß nur noch das Verschulden von im Schiffsbetrieb tätigen Personen dem Reeder das Recht zur Haftungsbeschränkung geben sollte. Aber auch diese Fassung befriedigte noch nicht: sie war zu kompliziert und noch immer zu weit. Auf Anregung der britischen Landesgruppe wurde deshalb im endgültigen Entwurf eine Konkretisierung und Einengung der Tatbestände beschlossen. Die Abschnitte zu (a) und zu (b) unterscheiden sich nun endgültig dadurch, daß der Tatbestand zu (a) alle an Bord eintretenden Schäden, der Tatbestand zu (b) alle außerhalb des Schiffes, d. h. an Land oder auf einem anderen Schiff entstehenden Schäden erfaßt. Weder unter (a), noch unter (b) spielt es eine Rolle, ob es sich um Ansprüche aus Delikt oder Vertrag handelt, vielmehr werden beide Anspruchsarten von beiden Tatbeständen gleichermaßen getroffen. Für die Erfüllung des Tatbestandes zu (a) spielt es aber keine Rolle, auf wessen Verschulden der Schaden zurückzuführen und welcher Art dieses Verschulden ist. Dagegen ist der Tatbestand zu (b) nur gegeben, wenn der Schaden auf einem nautischen oder mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Verschulden einer im Dienste des Reeders stehenden Person beruht. Dieser Tatbestand wird außer auf ein Verschulden bei der Beförderung noch auf ein Verschulden beim Laden und Löschen der Ladung erstreckt, um klarzustellen, daß auch ein Verschulden der Stauer zur Haftungsbeschränkung berechtigt. Obgleich ein Schaden bei der Ein- und Ausschiffung von Passagieren nicht mehr besonders erwähnt wird, so kann er doch als unter die Tatbestände zu (a) bzw. (b) fallend betrachtet werden. Die im endgültigen Entwurf gefundene Formel, nach der Ansprüche für Schäden an Bord unter allen Umständen, Ansprüche für Schäden außerhalb des Schiffes aber nur bei Vorliegen nautischen bzw. betrieblichen Verschuldens von im Dienste des Reeders stehenden Personen zur Haftungsbeschränkung berechtigen sollen, hat allgemeine Zustimmung gefunden. Die Haftungsbeschränkung soll, ebenso wie nach der Konvention von 1924, darüber hinaus gelten für Wrackbeseitigungsansprüche (Abschn. (c)), wobei allerdings die britische Landesgruppe sich aus Gründen ihres nationalen Rechts eine Ausnahmeregelung vorbehalten hat. Schließlich — und dies ist unter Hinweis auf den „Lamorcière“-Fall von der französischen Landesgruppe für nötig befunden worden — soll die Haftungsbeschränkung auch Anwendung finden auf Ansprüche aus einer vom Vorliegen eines Verschuldens unabhängigen Sachhaftung (Abschn. (d)).

Art. 1 umschreibt sodann diejenigen Tatbestände, die zu einer Haftungsbeschränkung nicht führen können. Dies war im 1. Entwurf nicht vorgesehen, geschah dann aber auf Wunsch fast aller Landesgruppen, da man um eine Klarstellung besorgt war. So wird zunächst bestimmt, daß für Ansprüche aus Bergung und Hilfsleistung und für Ansprüche aus Havarie grosse die Haftungsbeschränkung nicht gilt. Hierfür waren diejenigen Erwägungen maßgebend, die im Zusammenhang mit den Vorschlägen des britischen Memorandums vom 22. Juli 1954 dargestellt wurden. Insoweit verbleibt es bei der althergebrachten Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht. Weit problematischer als diese Fälle erwies sich

dagegen die Behandlung der Ansprüche der eigenen Besatzung. In der Diskussion um diese Frage standen sich gegenüber auf der einen Seite fast alle kontinentalen und skandinavischen Länder mit ihren Systemen der staatlichen oder halbstaatlichen Unfallversicherung, und auf der anderen Seite England, das einen solchen Versicherungsschutz gegenwärtig nicht kennt. Während die Mehrzahl der Landesgruppen auf einem Ausschluß der Besatzungsansprüche von der Haftungsbeschränkung bestand, zeigten sich die Engländer ebenso unnachgiebig in ihrem Wunsch nach Erfassung auch dieser Ansprüche durch die Haftungsbeschränkung. Der im 2. Entwurf gefundene Kompromiß, der sich offensichtlich bemühte, auf die nach § 487 HGB, §§ 898 ff. RVO bestehenden deutschen Rechtsverhältnisse Rücksicht zu nehmen, wurde nicht völlig gutgeheißen, weil er wiederum zu kompliziert und auch geeignet war, zu Mißverständnissen hinsichtlich der Haftung von Ansprüchen von nicht zur Besatzung gehörigen Personen zu führen. Die Fassung des endgültigen Entwurfs beseitigt nun diese Mängel, stellt allerdings nicht auf die nicht vorhandene Schuld des Reeders, sondern auf das nach nationalem Recht bestehende Verbot der Haftungsbeschränkung ab. Unter der Voraussetzung, daß eine spätere Rechtsänderung die jetzigen Bestimmungen des deutschen Rechts über die Behandlung von Ansprüchen der Besatzung gegen den Reeder unberührt läßt, kann auch vom deutschen Standpunkt der die Ansprüche der Besatzung regelnden Bestimmung des endgültigen Entwurfs zugestimmt werden.

Art. 1 Abs. 2 ist eine Bestimmung, die erst in den endgültigen Entwurf, und zwar auf holländische Initiative hin, aufgenommen wurde. Sie findet ihren Grund in der nach manchen kontinentalen, u. a. den französischen, belgischen und holländischen Rechtssystemen gegebenen Möglichkeiten, ein Verfahren zur Haftungsbeschränkung schon zu einem Zeitpunkt einzuleiten, in dem über das Bestehen oder Nichtbestehen eines Anspruchs noch nicht entschieden ist. Auf diese Möglichkeit wird später noch eingegangen werden. Da es unter solchen Umständen nahe liegt, aus dem Umstand der Einleitung eines Verfahrens zur Haftungsbeschränkung auf ein Anerkenntnis der Schuld zu schließen, erschien es erforderlich, von vornherein einem solchen Schluß ausdrücklich zu begegnen. Vom deutschen Standpunkt sind gegen diese Regelung Einwendungen nicht zu erheben.

Art. 2 des Konventionsentwurfs enthält die materiellen Bestimmungen über den Haftungsfonds. Diese Bestimmungen, ebenso wie diejenigen des Art. 4, der die formellen Vorschriften über den Haftungsfonds trifft, stellen ein Novum für das deutsche Seerecht dar. Während bei der Haftung mit Schiff und Fracht das Haftungsobjekt bereits vorhanden ist, muß es bei einer Werthaftung, zu der sich der Konventionsentwurf bekennt, in jedem Einzelfall erst geschaffen werden. Das Objekt, auf das der Reeder bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen des Konventionsentwurfs seine Haftung beschränken kann, stellt der Haftungsfonds dar. Der Haftungsfonds bildet eine gesonderte Vermögensmasse, für deren materielle und formelle Behandlung der Entwurf in Anlehnung an das englische Rechtssystem, das einen Haftungsfonds bereits seit Jahrzehnten kennt, die nötigen Vorschriften enthält.

Art. 2 Abs. 1, der wörtlich dem Art. 3 Abs. 1 des 1. Entwurfs und dem Art. 2 Abs. 1 des 2. Entwurfs entspricht, bestimmt, daß der Gesamtbetrag, mit dem der

Reeder nach Art. 3 des Entwurfs haftet, für die Summe aller Ansprüche gilt, die sich aus einem Schadensereignis ergeben. Wie bereits angedeutet, hat man verschiedentlich, insbesondere von italienischer Seite, die Frage aufgeworfen, welcher Tatbestand und welche Summe von Tatbeständen als ein Schadensereignis zu betrachten sei und welche nicht. Da es sich als unmöglich erwies, zu einer abstrakten Beantwortung dieser Frage zu gelangen, hat man ihre Lösung der künftigen Rechtsprechung überlassen. Voraussichtlich wird jede Rechtsprechung dabei auf die im nationalen Recht jeweils herrschende Lehre — so in Deutschland auf die Lehre vom adäquaten Kausalzusammenhang, in England auf die causaproxima-Lehre — zurückgreifen, womit eine uneinheitliche Lösung in Kauf genommen werden muß. Wie immer diese Lösung aussehen mag, gilt der Grundsatz der zur Rede stehenden Bestimmung, daß der Gesamthaftungsbetrag für jedes getrennte Schadensereignis immer erneut und immer in voller Höhe zur Verfügung zu stellen ist. Wird die Haftung des Reeders dann auf diesen Betrag beschränkt, so bildet dieser Betrag nach dem mit Abs. 1 sinngemäß eine Einheit bildenden Abs. 2 — der mit Ausnahme geringer redaktioneller Änderungen dem Art. 3 Abs. 2 des 1. Entwurfs und dem Art. 2 Abs. 2 des 2. Entwurfs entspricht — für alle Ansprüche aus dem einen Schadensereignis einen Haftungsfonds.

Art. 2 Absätze 3 und 4 sind erstmalig in den endgültigen Entwurfstext aufgenommen worden. Ihre Bestimmungen — die unter sich ein Korrelat darstellen — ergeben sich aus dem zuvor festgestellten Charakter des Haftungsfonds als einer Sondervermögensmasse. Kein anderer Anspruch als ein solcher, für den der Reeder seine Haftung beschränken kann und für den er seine Haftung im jeweiligen Falle auch beschränkt hat, kann gegen den Fonds geltend gemacht werden. Umgekehrt kann kein Anspruch, der von der Haftungsbeschränkung erfaßt wird, gegen andere Vermögenswerte als gegen den Haftungsfonds gerichtet werden. Diese Bestimmungen sind für die materielle Behandlung des Haftungsfonds richtungsweisend.

Art. 3 des Konventionentwurfs, der während der Madrider Konferenz als das Kernstück der Materie bezeichnet wurde, befaßt sich mit der Höhe des Haftungsfonds. Diese Bestimmung, die im ersten Entwurf als Art. 2, im zweiten Entwurf schon als Art. 3 erscheint, hat nicht unwesentliche Wandlungen durchgemacht. Wie bereits eingangs hervorgehoben, ist die Haftungshöhe, und zwar weniger für Sachschäden, wohl aber für Personenschäden, Gegenstand ausgedehnter Diskussionen gewesen. Dabei hat sich die von Anbeginn seitens der britischen Landesgruppe verfochtene Auffassung durchgesetzt, daß die Haftungshöhe für Personenschäden so hoch liegen müsse, daß regelmäßig die gestellten Ansprüche vollen Umfanges befriedigt werden könnten und nur in Katastrophenfällen eine echte Haftungsminde rung für den Reeder eintrete. Dieser Gedanke hat seinen ziffernmäßigen Ausdruck dann darin gefunden, daß für Personenschäden eine Haftung im Gegenwert von £ 40 pro Tonne Schiffsraum vorgesehen wurde mit der Maßgabe, daß, wenn dieser Betrag sich als nicht ausreichend erweisen sollte, auch noch auf den Haftungsbetrag für Sachschäden in Höhe des Gegenwertes von £ 24 pro Tonne Schiffsraum zurückgegriffen werden kann. Der in Madrid vorgetragene deutsche Standpunkt, ebenso wie bei Sachschäden auch

bei Personenschäden den dreifachen Betrag der in der Konvention von 1924 vorgesehenen Haftungswerte, d.h. den Gegenwert von £ 48 als Grenze festzusetzen, hat sich damit nicht durchgesetzt.

Art. 3 Abs. 1 hat seine Gestalt vom 1. zum 2. Entwurf geändert, ist aus dem 2. Entwurf dann aber ohne Änderungen in den endgültigen Entwurf übernommen worden. Dabei hat man die für Sach- und Personenschäden einzusetzenden Haftungsbeträge für die Zwecke der Vorentwürfe zwar diskutiert, doch niemals offiziell eingesetzt, um sie den Beschlüssen des Plenums zu überlassen. Die Vorstellungen der Arbeitsausschüsse sind dann insoweit bestätigt worden, als man für Sachschäden die Haftungshöhe bei dem Gegenwert von £ 24 festsetzte, sie sind aber für Personenschäden nicht bestätigt worden, indem man von dem Gegenwert von £ 50 auf £ 40 heruntergegangen ist. Die wesentliche Änderung gegenüber dem 1. Entwurf besteht darin, daß, wenn der Haftungsbetrag für Personenschäden zur Deckung der Ansprüche nicht ausreicht, der Haftungsbetrag für Sachschäden zum Teil oder ganz zur Befriedigung der Ansprüche aus Personenschäden herangezogen werden soll.

Die Haftungsbeträge beziehen sich auf die Tonne Schiffsraum. Wie dieses Maß zu definieren sei, war ebenfalls bis zum Schluß offengelassen worden, zumal diese Frage bereits bei den Vorarbeiten zu der Konvention von 1924 sehr verschieden beantwortet wurde. Die Norweger setzten sich für den Bruttoreumgehalt ein mit dem Hinweis darauf, daß dieser überall in gleicher Weise berechnet werde. Sie meinten auch, dem schon 1922 in gleichem Zusammenhang erhobenen Einwand, dieses Prinzip verleite die Reeder dazu, den Bruttoreum auf Kosten der Mannschaftsunterkünfte stärker auszunutzen, mit Hinweis auf die heute insoweit geltenden Vorschriften begegnen zu können. Allein, sie fanden mit ihrem Vorschlag nicht viel Unterstützung. Man beließ es deshalb in Art. 3 Abs. 5 bei der für die Konvention von 1924 gefundenen Kompromißlösung: für mechanisch angetriebene Schiffe Nettoraum plus Maschinenraum, für Segelschiffe Nettoraum. Es bedürfte wohl noch einer zusätzlichen Regelung für Leichtertonnage, es sei denn, man würde sich entschließen, diese wie Segelschiffe zu behandeln.

Art. 3 Abs. 2 ist eine in den endgültigen Entwurf auf Grund einer Initiative des Ausschusses neu aufgenommene Bestimmung. Sie läßt erkennen, daß der Haftungsfonds zwar ein geschlossenes, speziellen Bestimmungen unterliegendes Sondervermögen darstellt, sich gleichwohl aber aus zwei Teilen zusammensetzt, nämlich dem Betrag für Sachschäden und dem Betrag für Personenschäden. Für die Verteilung beider Beträge an die Sach- bzw. Personenschädengläubiger gilt die Regel, daß die Ansprüche in Quoten zu befriedigen sind. Eine Besonderheit gilt dann, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 (i) oder (ii) gegeben sind: dann hängt die Quote für die Gläubiger von Sachschäden zusätzlich davon ab, in welcher Höhe die Gläubiger von Personenschäden aus ihrem Einzelbetrag unbefriedigt geblieben sind.

Die Bestimmung des Art. 3 Abs. 3, deren Grundzug in allen Entwürfen unverändert geblieben ist, bedeutet einen weiteren Schutz der Gläubigerinteressen. Sie ist bei allen Landesgruppen, die Interessen auch kleiner Tonnage zu berück-

sichtigen haben, insbesondere bei der holländischen und bei den skandinavischen Gruppen, auf Widerstand gestoßen. Dies zunächst auf Grund der Erwägung, daß eine Tonnagefiktion in einem System der Haftung mit festen Werten grundsätzlich keinen Raum finden kann. Zum anderen wurde verwiesen auf Abschn. II des Zeichnungsprotokolls zur Konvention von 1924, der für Schiffe mit einer Größe unter 300 tons sogar besondere Vergünstigungen auf dem Gebiet der Haftung für Personenschäden offen ließ. Diese Argumentation, die seit Beginn der Arbeiten, und insbesondere anläßlich der Konferenz in Madrid mit allem Nachdruck geführt wurde, hat es jedoch nicht vermocht, den Gesichtspunkt eines verstärkten Gläubigerschutzes beiseite zu schieben. Es ist lediglich gelungen, die Tonnagegrenze, bis zu der eine Haftungsbeschränkung zulässig sein soll, von ursprünglich 500 tons auf 300 tons herunterzudrücken. Schließlich ist auf schwedische Initiative hin noch vorgesehen worden, im Zeichnungsprotokoll den Staaten die Möglichkeit offen zu lassen, Reedern von Schiffen unter 300 tons die Wahl zu lassen, ob sie ihre Haftung nach den Bestimmungen des Konventionsentwurfs oder auf den Schiffs-wert zu Reisebeginn beschränken wollen. Ob dieser Vorbehalt tatsächlich einmal in das Zeichnungsprotokoll Aufnahme finden wird, muß deshalb zweifelhaft erscheinen, weil dieser Vorbehalt eine Durchbrechung des den ganzen Konventionsentwurf beherrschenden Prinzips der Haftung mit festen Werten bedeutet.

Art. 3 Abs. 4 beschäftigt sich mit der bedeutungsvollen Frage der Haftungswährung. Wenn bislang in allen Entwürfen die Haftungshöhe in £-Währung angegeben wird, so handelt es sich hierbei nur um Arbeitsgrößen. Von Anfang an war es eine mit der Revision der Konvention von 1924 verbundene Zielsetzung, die Haftungswerte von ihrer Bindung an die £-Währung zu lösen und sie auf die Basis einer Goldwährung zu stellen. Wie sich aus den zu Art. 3 Abs. 4 korrespondierenden Bestimmungen der Vorentwürfe ergibt, hat ursprünglich die Absicht bestanden, in Anlehnung an die im Warschauer Abkommen für die Haftung des Luftfrachtführers angewandte Methode, die Haftungswährung in Poincaré-Franc festzulegen. Die in Madrid arbeitende internationale Kommission hat sich denn aber doch entschlossen, statt des Poincaré-Francs den Schweizer Franken als Haftungswährung zu wählen, wobei die Frage des Goldgehalts dieser Währung noch weiterer Untersuchung vorbehalten wurde. Im endgültigen Text der vorgesehenen Konvention werden jedenfalls nicht mehr auf £-, sondern auf Schweizer Franken-Währung lautende Haftungsbeträge erscheinen.

In ihrem zweiten Teil verhält sich die Bestimmung des Art. 3 Abs. 4 zu der Frage der Umrechnung der Abkommenswährung in Landeswährung. Dabei wurde die Umrechnung im Wege der Gesetzgebung — wie sie in Art. 15 der Konvention über die beschränkte Reederhaftung von 1924 und in Art. 9 der Konvention über Konnossemente von 1924 vorgesehen war — als den kurzfristig schwankenden Währungskursen und gegebenenfalls auch eintretenden Abwertungen nicht Rechnung tragend abgelehnt. Der Vorzug wurde einer gerichtlichen oder außergerichtlichen Umrechnung von Fall zu Fall gegeben, d. h. einem System, das im anglo-amerikanischen Rechtskreis für die Zwecke anderer internationaler Übereinkommen das vorherrschende ist. Nach diesem System, zu dem sich nach anfänglichem Zögern auch die deutsche Landesgruppe bekannt hat, muß es entscheidend auf den

Zeitpunkt der Umrechnung ankommen. Dieser Zeitpunkt ist in den Entwürfen verschiedentlich geändert worden. Gegen den im 1. Entwurf vorgesehenen Zeitpunkt des Schadensereignisses wandte man ein, daß er unter Umständen unbekannt sein könne und daß auch der Schuldner das Risiko einer Abwertung in der Zeit zwischen Schadensereignis und Zahlung tragen müsse. Deshalb wurde im 2. Entwurf bestimmt, die Umrechnung solle erfolgen in dem Zeitpunkt, in dem entweder die Haftungsbeschränkung vom Gericht zugestanden wird oder der Schuldner in sonstiger Weise Zahlung oder Sicherheit leistet. Die Formulierung des 2. Entwurfs befriedigte aber noch nicht, weil sie umständlich und auch nicht klar genug war. Der endgültige Entwurf bezeichnet den Umrechnungszeitpunkt nun als den Zeitpunkt, in dem der Schuldner den Haftungsfonds bei Gericht oder in sonstiger Weise errichtet. Damit dürfte sowohl dem von der Regelung verfolgten Zweck wie auch den unterschiedlichen Verfahrensvorschriften der nationalen Rechtsordnungen ausreichend Rechnung getragen worden sein. Es ist von deutscher Seite ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß der Entwurf dahin verstanden werde, daß mit der Errichtung des Haftungsfonds das Kursrisiko auf den Gläubiger übergehe. Dieser Auffassung ist nicht widersprochen worden.

Art. 4 des Konventionsentwurfs verhält sich zu den formellen Bestimmungen über den Haftungsfonds. Der Vergleich dieser Vorschrift mit ihren Vorgängern, dem Art. 5 des 1. Entwurfs und dem Art. 4 des 2. Entwurfs, zeigt, daß die Vorschrift in den verschiedenen Verhandlungsstadien nicht nur wesentlich geändert, sondern auch weiter entwickelt wurde. Der Grund hierfür ist darin zu finden, daß die Institution des Haftungsfonds in vielen Ländern noch gänzlich unbekannt ist und dort, wo man sie bereits kennt, unterschiedlichen Bestimmungen unterliegt. Angesichts dieser Verhältnisse mußte sich der Konventionsentwurf auf eine Rahmenvorschrift beschränken, die eine Rechtsvereinheitlichung nur in dem Umfang anstrebt, wie sie zur Erreichung der materiellen Ziele der Konvention unbedingt notwendig erscheint, um für alle darüber hinausgehenden Zwecke den nationalen Rechtsordnungen den Vorrang zu lassen. Aus diesen Erwägungen ist Art. 4 in seiner endgültigen Fassung entstanden.

Art. 4 Abs. 1 bezieht sich nicht nur wie seine Vorgänger auf das Rangverhältnis der einzelnen Forderungen zum Haftungsfonds, sondern auch auf die Bildung, Behandlung und Verteilung des Fonds. Dabei wird einfach auf die jeweils geltenden nationalen Bestimmungen verwiesen. Diese Konzession an das nationale Recht mußte angesichts der Unterschiedlichkeit der Rechtssysteme, die einen Haftungsfonds bereits kennen, gemacht werden. Wie bereits angedeutet, ist die Errichtung des Haftungsfonds in England ein Akt der Vollstreckung und kann deshalb erst nach gerichtlicher oder außergerichtlicher Feststellung einer Forderung und nur zum Zwecke der Befriedigung dieser Forderung erfolgen. In Holland, Belgien und Frankreich hingegen kann der Fonds bereits vor Feststellung der Forderung errichtet werden. Es geschieht dies durch Einzahlung des Haftungsbetrages bei Gericht mit der Wirkung, daß der eingezahlte Betrag der Verfügungsmöglichkeit des Einzahlenden entzogen wird. Wird dann zu späterem Zeitpunkt das Bestehen der erhobenen Forderung festgestellt, so gilt rückwirkend der Gläubiger als vom Tage der Errichtung des Haftungsfonds an befriedigt. Wird hingegen das Bestehen

einer Forderung nicht festgestellt, so wird der als Haftungsfonds eingezahlte Betrag an den Einzahlenden wieder ausgekehrt. Irgendein Schluß von der Tatsache der Stellung eines Haftungsfonds auf das Bestehen der Forderung kann nicht gezogen werden. Diese sehr unterschiedlichen Systeme, wie sie in England einerseits, in manchen kontinentalen Staaten andererseits anzutreffen sind, werden von der Konventionsregelung nicht betroffen. Man wird dem Konventionsentwurf aber soviel entnehmen müssen, daß dort, wo Vorschriften über die Errichtung, Behandlung und Verteilung eines Haftungsfonds noch nicht bestehen, diese geschaffen werden müssen. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, auch das deutsche Recht entsprechend zu ergänzen. In welcher Form dies zu geschehen haben wird, etwa durch Einführung eines besonderen Verfahrens der freiwilligen Gerichtsbarkeit, und ob man sich an eines der vorstehend beschriebenen Systeme wird anlehnen können, wird gesonderter Untersuchung bedürfen.

Art. 4 Abs. 2, dessen Inhalt einer belgischen Anregung zu danken ist, hat den Zweck, einer Zersplitterung des Haftungsfonds entgegenzuwirken. Um dieses Ziel zu erreichen, erschien es zweckmäßig, die Bestimmung des Platzes, an dem der Haftungsfonds zu bilden ist, soweit wie möglich dem Schuldner zu überlassen. Im Interesse der Gläubiger mußte zugleich das Ermessen des Schuldners durch abschließende Aufzählung der Orte, die für die Bildung des Haftungsfonds in Betracht kommen, eingeschränkt werden. Nach der erst in Madrid endgültig formulierten Entwurfsbestimmung soll der Reeder für die Errichtung des Haftungsfonds die Wahl zwischen folgenden Orten haben: Ort des Schadensereignisses, erster Anlaufhafen bzw. Bestimmungshafen, erster Hafen, in dem eines der Schiffe des Reeders für eine aus dem haftungsbegründenden Schadensereignis entstandene Forderung arretiert wird, Ort der Geschäftsführung des Reeders und Gerichtsstand, in dem eine der Haftungsbeschränkung unterliegende Forderung geltend gemacht wird. Diese enumerative Aufzählung der Orte, an denen der Haftungsfonds gebildet werden kann, ist auf starke Bedenken auf seiten der Engländer gestoßen. Es wurde darauf hingewiesen, daß dort, wo erst nach Feststellung einer Forderung die Haftungsbeschränkung als ein Teil der Zwangsvollstreckung erfolgt, dem Schuldner — wenigstens nach englischem Recht — eine Wahl nicht mehr bleibe, sondern der Haftungsfonds dort gebildet werden müsse, wo auf Grund des Urteils die Zwangsvollstreckung zulässig ist. Aus diesem Grunde ist auf englischen Antrag hin das Wahlrecht des Schuldners durch die Bestimmung eingeschränkt worden, daß die Ausübung dieses Wahlrechts nach dem an dem gewählten — und zwar in einem der Vertragsstaaten belegenen — Ort geltenden Landesrecht erlaubt sein muß. Diese Einschränkung enthält wiederum eine nicht unwesentliche Konzession an das nationale Recht und auch an das Prinzip der Gegenseitigkeit. Es wird abzuwarten sein, ob die Einschränkung nicht dahin führt, daß die Bestimmung des Art. 4 Abs. 2 viel in ihrer Bedeutung für die Praxis verliert.

Auf die im 1. Entwurf enthaltene Bestimmung, nach der ein in einem der Vertragsstaaten ergangenes Urteil in jedem Verfahren zur Haftungsbeschränkung, das in einem der Vertragsstaaten eingeleitet wird, als Beweis für die Höhe des geltend zu machenden Anspruchs anerkannt werden soll, ist verzichtet worden, weil

man glaubte, die Regelung dieser Frage dem jeweiligen nationalen Verfahrensrecht überlassen zu müssen.

Art. 5 des Konventionentwurfs, der sich mit dem Arrest wegen Forderungen, die der Haftungsbeschränkung unterliegen, befaßt, steht nur in mittelbarem Zusammenhang mit den Bestimmungen über den Haftungsfonds. Die Vorschriften des Art. 5, die bereits im 1. Entwurf in Gestalt des Art. 6 enthalten waren, haben im Laufe der Verhandlungen lediglich einige formelle Änderungen erfahren. Zweck der Bestimmung ist es, den materiellen Schutz, den der Reeder durch die Haftungsbeschränkung erfahren soll, schon in dem Verfahren zur Sicherung der Durchsetzung von Ansprüchen gegen ihn wirksam werden zu lassen. Mit anderen Worten: die Bestimmung will die für die Bildung und Behandlung des Haftungsfonds maßgebenden Gedanken auf die Arrestsicherheit übertragen. Deshalb stellt der Inhalt des Art. 5 im Rahmen des Konventionentwurfs nicht eine materielle oder formelle Ergänzung anderer Bestimmungen, sondern eine selbständige Größe dar.

Art. 5 Abs. 1 besagt, daß, wenn für eine der Haftungsbeschränkung unterliegende Forderung ein Arrest ausgebracht und zur Abwendung seiner Vollziehung eine Sicherheit gestellt wurde, die in ihrer Höhe dem vollen Haftungsbetrag des Reeders und damit dem Haftungsfonds entspricht, die gestellte Sicherheit allen denen zugute kommen soll, die auch am Haftungsfonds partizipieren. Damit wird einerseits zum Ausdruck gebracht, daß der Reeder auch im Arrest nicht stärker belastet werden soll als in der Vollstreckung. Andererseits besagt die Bestimmung, daß alle aus demselben Schadensereignis resultierenden Arrestforderungen gleichmäßig in den Genuß der Arrestsicherheit gelangen sollen. Wenn es in der englischen Fassung heißt: „... the bail or other security so given shall ... be available for the benefit of all persons making such claims“, so kann dies nicht bedeuten, daß die Arrestsicherheit den Gläubigern schon zufließen, d. h. zu ihrer Befriedigung dienen soll. Dies würde eine rechtliche Gleichstellung der Arrestsicherheit mit dem Haftungsfonds bedeuten, die, wenn man sie wirklich gewollt hätte, deutlicher zum Ausdruck gelangt wäre. Eine solche Gleichstellung wäre allenfalls tragbar für das holländische, das belgische und das französische Rechtssystem, nach denen schon vor Feststellung der Forderung ein Haftungsfonds zugunsten der angenommenen Gläubiger gebildet werden kann. Sie wäre aber unvereinbar mit den Prinzipien vieler anderer Rechtssysteme, nach denen der Arrest als ein Akt der frühzeitigen Sicherung der Zugriffsmöglichkeit ganz unabhängig ist von dem einen Teil des späteren Vollstreckungsverfahrens bildenden Akt der Haftungsbeschränkung. Die fragliche Bestimmung des Art. 5 Abs. 1 kann vielmehr im Sinne des oben dargelegten Grundgedankens lediglich dahin verstanden werden, daß die vom Reeder in voller Höhe des Haftungsfonds gestellte Arrestsicherheit allen sich auf dasselbe Schadensereignis stützenden Arrestgläubigern als Sicherheit dienen soll. Wenn es in dieser Bestimmung weiter heißt, daß die Beteiligung aller Gläubiger an der Arrestsicherheit den Vorschriften des Art. 4 unterliegen soll, so kann es sich offenbar nur um den Art. 4 Abs. 1 handeln. Dies ist nicht nur aus dem Umstand zu schließen, daß die dem Art. 5 Abs. 1 des endgültigen Entwurfs entsprechende Bestimmung des Art. 6 des 1. Entwurfs auch nur auf den ersten Absatz der vor-

stehenden Bestimmung verwies, sondern ergibt sich auch aus materiellen Erwägungen. Die dem Reeder in Art. 4 Abs. 2 eingeräumte Wahl des Ortes, an dem der Haftungsfonds zu bilden ist, kann naturgemäß nicht gelten für die Arrestsicherheit, weil diese stets im Bereich desjenigen Gerichts zu bilden ist, das vom Gläubiger mit der Arrestforderung befaßt wurde. Wenn somit nur Art. 4 Abs. 1 für die Beteiligung aller Gläubiger an der Arrestsicherheit gilt, so bedeutet dies, daß hinsichtlich der Bildung und Behandlung der Arrestsicherheit die nationalen Verfahrensvorschriften desjenigen Landes gelten, in dem die Arrestsicherheit gestellt wurde.

Art. 5 Abs. 2 des Konventionsentwurfs konkretisiert ebenfalls den Gedanken, daß der in der Haftungsbeschränkung liegende Schutz des Reeders schon im Arrestverfahren wirksam werden soll. Art. 5 Abs. 2 bestimmt, daß, wenn für einen der Haftungsbeschränkung unterliegenden Anspruch ein Schiff arretiert wurde, der Arrest aufgehoben werden kann, wenn entweder Sicherheit schon in voller Höhe des Haftungsfonds gestellt wurde oder die schon gestellte Sicherheit zwar nicht den vollen Betrag des Haftungsfonds erreicht, aber im Umfange der Differenz eine zusätzliche Sicherheit gestellt wird. So einleuchtend wie diese Bestimmung in ihrem Grundgedanken wirkt, so bedürfen doch ihre Einzelheiten einiger Bemerkungen. Während im 1. und auch noch im 2. Entwurf vorgesehen war, daß die Arrestierung des Schiffes in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Arrest-Konvention vom 10. Mai 1952 erfolgt sein müsse, heißt es im endgültigen Entwurf lediglich, daß der Arrest rechtmäßig verfügt sein muß. Die Lösung der endgültigen Fassung von den Bestimmungen der Arrest-Konvention vom 10. Mai 1952 ist auf schwedische Initiative hin mit Rücksicht darauf erfolgt, daß man für die Annahme und Anwendung einer Konvention über die beschränkte Reederhaftung nicht die Annahme und Anwendung der Arrest-Konvention vom 10. Mai 1952 zur Voraussetzung machen wollte. Wenn es jetzt lediglich darauf ankommt, ob der Arrest rechtmäßig ausgebracht ist, so beurteilt sich das Kriterium der Rechtmäßigkeit nach Art. 5 Abs. 4 nach den Bestimmungen des nationalen Rechts desjenigen Staates, von dessen Instanzen der Arrest angeordnet wurde. Die Bestimmung greift in das jeweilige Arrestverfahren materiell dadurch ein, daß sie die Aufhebung des über das Schiff verhängten Arrestes vorsieht, wenn vom Reeder Sicherheit in einer Höhe gestellt wurde bzw. wird, die dem vollen Betrage des Haftungsfonds entspricht. Darin liegt eine Einschränkung aller derjenigen Arrestvorschriften, nach denen eine Freigabe des Arrestgegenstandes nur bei Stellung einer ausreichenden, gegebenenfalls vom Gericht der Höhe nach zu bestimmenden Sicherheit in Betracht kommt. Diese Einschränkung wirkt sich auch auf die Vorschrift des Art. 5 Abs. 1 der Arrest-Konvention vom 10. Mai 1952 aus. Allerdings ist das Bestehen oder die Erstellung einer in ihrer Höhe dem vollen Haftungsfonds entsprechenden Sicherheit nicht die einzige Voraussetzung für die Freigabe des Schiffes. Die Sicherheit muß, wie es heißt, auch eine gehörige sein, und sie muß auch den Gläubigern verfügbar sein. Was unter diesen Kriterien zu verstehen ist, ist nicht näher erläutert. Man wird aber davon ausgehen dürfen, daß sie die Freiheit der gestellten Sicherheit von privat- und öffentlich-rechtlichen Belastungen beinhalten sollen, die der effektiven Verfügbarkeit der Sicherheit für die Gläubiger im Wege stehen. Ob nun alle diese Voraussetzungen für die Freigabe des Schiffes,

nämlich die erforderliche Höhe, die Gehörigkeit und die Verfügbarkeit der Sicherheit gegeben sind, ist in die Ermessensentscheidung des Richters bzw. der für den Arrest zuständigen Instanz gelegt. Gegen diese Einschaltung des richterlichen Ermessens wird man Einwendungen kaum erheben können. Es bestehen aber durchaus Bedenken dagegen, daß der Richter bzw. die maßgebende Instanz, selbst dann, wenn die Voraussetzungen der Konvention als gegeben angesehen werden, die Freigabe des Schiffes nicht anordnen muß, sondern nur anordnen kann. Diese abermalige Einschaltung des richterlichen Ermessens erscheint sowohl im Interesse der Sache unzweckmäßig wie auf Grund weitverbreiteter Rechtsauffassungen — wobei an die Bestimmungen des Art. 5 Abs. 1 der Arrest-Konvention vom 10. Mai 1952 und des § 923 ZPO erinnert sei — ungerechtfertigt. Wenn die Stimmen, die anlässlich der Konferenz in Madrid dafür plädiert haben, bei Vorliegen der Voraussetzungen die Freigabe des Schiffes zwingend vorzusehen, ungehört blieben, so ist zu wünschen, daß sie sich anlässlich der diplomatischen Konferenz durchsetzen werden. Anderenfalls würde die Effizienz der in ihrem Grundgedanken durchaus zu begrüßenden Vorschrift des Art. 5 Abs. 2, die ohnehin durch verschiedene Einschränkungen belastet wird, ernsthaft gefährdet.

Art. 5 Abs. 3 stellt eine Ergänzung der Bestimmungen des Art. 5 Abs. 2 dar. Der für den Arrest zuständige Richter bzw. die zuständige Instanz soll alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, daß die vom Reeder im Bereich aller Vertragsstaaten gestellten Sicherheiten nicht den Betrag übersteigen, der dem jeweiligen Haftungsfonds entspricht. Welche Gestalt diese Maßnahmen anzunehmen haben, ist nicht gesagt und wird wohl auch nicht näher gesagt werden können, weil dies von den Umständen des Einzelfalles abhängt. Zweifellos wird der Reeder, der sich auf die Bestimmungen des Art. 5 beruft, selbst ein Interesse daran haben, den von der Arrestinstanz zu ergreifenden Maßnahmen dadurch entgegenzukommen, daß er darlegt, wo und in welcher Höhe er für Ansprüche aus dem jeweiligen Schadensfall schon Sicherheit geleistet hat. Die befaßte Arrestinstanz wird sich deshalb möglicherweise darauf beschränken können, die Voraussetzungen für die Glaubhaftigkeit der vom Reeder für seine Darlegung vorgebrachten Beweismittel näher zu bezeichnen.

Art. 5 Abs. 4 überläßt schließlich die Beurteilung von Einzelfragen des Arrestverfahrens ähnlich wie Art. 4 Abs. 1 die Beurteilung von Fragen der Bildung und Behandlung des Haftungsfonds dem nationalen Recht desjenigen Staates, in dem das Verfahren stattfindet.

Art. 6 des Konventionsentwurfs erweitert den Anwendungsbereich der Entwurfsbestimmungen, indem er das dem Reeder eingeräumte Privileg der Haftungsbeschränkung auch auf Schiffe und andere Personen erstreckt. Der fast unveränderte Wortlaut der Bestimmung in den drei Entwürfen läßt nicht erkennen, daß er zu manchen Kontroversen Anlaß gegeben hat. Und doch war die Erstreckung der Bestimmungen einer Konvention zur Beschränkung der Haftung des Reeders auch auf andere ein Vorhaben, das manchen Einwendungen begegnete. Wenn man sich schließlich dafür entschied, die Bestimmung in den Konventionsentwurf aufzunehmen, so geschah es aus Gründen der

Zweckmäßigkeit und der Billigkeit. Dabei wurde von Beginn an unterstellt, daß damit eine Erweiterung der Tatbestände, die nach Art. 1 die Haftungsbeschränkung begründen sollen, nicht in Betracht komme.

Art. 6 Abs. 1 besagt, daß jede Bezugnahme der Konventionsbestimmungen auf die Haftung des Reeders auch eine Bezugnahme auf die Haftung des Schiffes beinhalten soll. Damit wurde dem im anglo-amerikanischen Recht geläufigen Institut der Klagen und Anträge „in rem“ Rechnung getragen. Die Bestimmung dient darüber hinaus aber auch dem deutschen Rechtsverkehr, in dessen Terminologie die Verantwortlichkeit und die Haftung des Schiffes immer häufiger als Begriffsbilder anzutreffen sind.

Zu Art. 6 Abs. 2 hat die Bestimmung des Art. 10 der Konvention von 1924 Pate gestanden. In der alten Bestimmung heißt es, daß auch derjenige das Recht zur Haftungsbeschränkung haben soll, der als Zeitcharterer oder in anderweitiger Ausübung der Kontrolle über ein Schiff auf Grund eines zur Haftungsbeschränkung berechtigenden Tatbestandes in Anspruch genommen wird. Die Bestimmung des Art. 6 Abs. 2 des neuen Konventionsentwurfs geht darüber hinaus: sie erkennt das Recht zur Haftungsbeschränkung auch dem Kapitän und der Besatzung, dem Charterer, Korrespondentreeeder, Vertragsreeeder und dem Agenten sowie schlechthin jeder Person zu, die auf Grund der in Art. 1 bezeichneten Tatbestände in Anspruch genommen wird. Gegen die Begünstigung des gesamten hier genannten Personenkreises ist von schwedischer Seite eingewandt worden, daß die Konvention ausschließlich dem Schutze des Reeders diene, nicht aber auch den Zweck verfolgen solle, die Haftung anderer Personen für deren persönliches Verschulden zu mildern. Diese Einwendungen haben sich nicht durchgesetzt. Ihnen ist entgegengehalten worden, daß die Haftungsbeschränkung von anderen Personen als dem Reeder nur dann in Anspruch genommen werden könne, wenn sie auch dem Reeder zustehe — was dem Wortlaut der Vorschrift zwar zu entnehmen ist, wegen seiner Bedeutung aber doch noch klarer zum Ausdruck gelangen könnte —, daß in diesen Fällen schon jetzt der Reeder regelmäßig die in seinen Diensten stehende Person, sofern sie statt seiner belangt wird, entschädige und daß es auch gerechtfertigt sei, dem gesamten, in Art. 6 Abs. 2 bezeichneten Personenkreis die Vergünstigungen der Konvention verfügbar zu machen. Tatsächlich ist es — und zwar erstmalig in Kanada, vor kurzem aber auch in dem weit bekannt gewordenen englischen Fall *Adler v. Dixon* — vorgekommen, daß beim Seetransport geschädigte Personen ihren Anspruch nicht gegen den Reeder, sondern gegen Bedienstete desselben, meist den Kapitän, gerichtet haben, weil sie bei solchem Vorgehen hoffen konnten, nicht auf eine Beschränkung der Haftung zu stoßen. Es versteht sich, daß die Bediensteten des Reeders es in diesen Fällen als eine Selbstverständlichkeit ansehen, vom Reeder entschädigt zu werden, so daß im Ergebnis der Reeder doch die Last des Anspruches trägt. Dann aber ist es nur billig, wenn, wie vorgesehen, der gegen den Bediensteten des Reeders gerichtete Anspruch ebenso wie der gegen den Reeder selbst gerichtete Anspruch der Haftungsbeschränkung unterstellt wird. Wenn die Bestimmung ergänzend besagt, daß die Haftung des Reeders und die seines Bediensteten zusammen nicht die in Art. 3 bezeichneten Beträge überschreiten dürfe und die Haftungsbeträge beider den Haftungsfonds bilden sollen,

so ist dies ein Ausdruck des Gedankens, daß die zusätzliche Inanspruchnahme der Bediensteten des Reeders nicht weiter führen soll als die alleinige Inanspruchnahme des Reeders selbst.

Der Inhalt der Bestimmung des Art. 6 Abs. 3 ist aus der jetzigen Formulierung schwer erkennbar, weshalb eine vereinfachte Fassung angebracht erscheint. Die Bestimmung in ihrer jetzigen Fassung besagt, daß, wenn ein Schadenstatbestand auf einem Verschulden von Kapitän oder Besatzung beruht, ein Verschulden nicht angenommen werden soll, wenn es sich um ein solches bei der nautischen oder betrieblichen Führung des Schiffes handelt. Dieser Fassung könnte entgegengehalten werden, daß, wenn ein Verschulden nicht vorliegt, eine Haftung nicht in Betracht komme und deshalb die ganze Vorschrift überflüssig werde. Was die Bestimmung sagen soll und was in ihr nicht, oder zumindest nicht klar zum Ausdruck kommt, ist dies: Ansprüche, die gegen Kapitän oder Besatzung gerichtet werden, sollen auch dann der Haftungsbeschränkung unterfallen, wenn den Kapitän oder die Besatzung ein Verschulden trifft. Dies muß ausdrücklich gesagt werden, weil einerseits nach Art. 6 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 ein persönliches Verschulden die Inanspruchnahme der Haftungsbeschränkung ausschließt, andererseits aber unterstellt werden kann, daß ein Verschulden von Kapitän oder Besatzung stets ein solches bei der nautischen oder betrieblichen Führung des Schiffes ist und für dieses gerade die Haftungsbeschränkung gelten soll. Es ist somit gerechtfertigt, wenn für Ansprüche gegen Kapitän oder Besatzung von der Gesamtkonzeption der Bestimmung des Art. 6 her eine — wie noch zu fordern ist, korrekte — Sonderregelung getroffen wird.

Eine solche Sonderregelung muß dem Umstand Rechnung tragen, daß in einigen Ländern, insbesondere in Holland und in Deutschland, vielfach Reeder, Korrespondentreeder oder Vertragsreeder das Schiff selbst als Kapitän führen. Deshalb wird, in Anlehnung an die Bestimmung des Art. 2 Abs. 2 der Konvention von 1924, in Art. 6 Abs. 3 auch bestimmt, daß, wenn das Schadensereignis auf das Verschulden von Kapitän oder Besatzung zurückzuführen ist und Kapitän oder Besatzung zugleich Reeder usw. sind, ein Verschulden nicht unterstellt werden soll, sofern dieses in der nautischen oder betrieblichen Führung des Schiffes begründet liegt. Gegen diese Formulierung lassen sich dieselben Einwendungen erheben, wie sie vorstehend bereits aufgeführt wurden. Richtiger würde es — ähnlich wie in Art. 2 Abs. 2 der Konvention von 1924 — heißen, daß im Falle der Identität des Reeders usw. mit dem Kapitän oder der Besatzung die Haftungsbeschränkung auch dann eingreift, wenn das Verschulden ein solches bei der nautischen oder betrieblichen Führung des Schiffes ist. Damit wird eindeutig geklärt, daß auch dem Reederkapitän die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung zur Verfügung stehen soll, aber nur in dem Rahmen seiner nautisch-betrieblichen Tätigkeit.

Von englischer Seite ist gegen die ganze Bestimmung des Art. 6 Abs. 3 eingewandt worden, daß sie mit der Gewährung der Haftungsbeschränkung auch in Fällen von „fault of management of the ship“ über das Ziel der Konvention hinausgehe. Diese Bedenken haben sich aber nicht durchgesetzt, weil durch die Bezugnahme der Bestimmung auf Art. 1 des Konventionentwurfs sichergestellt scheint, daß ein „fault of management of the ship“ immer nur ein Verschulden bei der

betriebsstechnischen, nicht bei der unternehmerischen Führung des Schiffes beinhaltet. Daß ein unternehmerisches Verschulden des Reeders zur Haftungsbeschränkung nicht führen kann — wie es von verschiedenen Seiten zwar zu Beginn der Verhandlungen einmal angestrebt wurde —, ist nicht mehr bestritten.

Die Bestimmung des Art. 7 des Konventionsentwurfs befaßt sich mit dem Anwendungsbereich der Konventionsregelung. Sie ist im 1. und im 2. Entwurf nicht enthalten gewesen und hat in den endgültigen Entwurf auf holländischen Antrag hin Eingang gefunden. Die Bestimmung lehnt sich inhaltlich an den Art. 8 der Konvention über den Arrest von Seeschiffen vom 10. Mai 1952 an.

Man ist der Auffassung gewesen, daß für die Anwendung der Konvention nicht angeknüpft werden dürfe an die Flagge des Schiffes, die Nationalität, oder den Ort des Schadensereignisses. Dem Zweck der Konvention, nämlich eine weitere Vereinheitlichung des Seerechts zu erreichen, glaubte man nur dadurch entsprechen zu können, daß man die in der Konvention enthaltenen Rechte grundsätzlich jedem Reeder gewährte, der in einem der Vertragsstaaten die Haftungsbeschränkung, bzw. die Freigabe eines arretierten Schiffes erstrebt. Gleichzeitig wurde aber erkannt, daß mit der Anwendung dieses Prinzips Unbilligkeiten verbunden sein können, wenn eine Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist. Aus diesem Grunde wurde den Vertragsstaaten das Recht vorbehalten, einem Reeder die ihm in der Konvention gewährten Rechte ganz oder teilweise zu versagen, wenn er seinen Geschäftssitz nicht in einem der Vertragsstaaten hat oder wenn sein Schiff nicht die Flagge eines der Vertragsstaaten führt. Mit der in Art. 7 Abs. 1 vorgesehenen weitreichenden Anwendung der Konventionsbestimmungen und dem in Abs. 2 enthaltenen Vorbehalt der Gegenseitigkeit scheint eine für alle Staaten annehmbare Lösung gefunden zu sein.

Art. 8 des Konventionsentwurfs beschäftigt sich schließlich noch mit dem Begriff des Seeschiffes. Er unterstellt die Aufnahme der Konventionsbestimmungen in den Anwendungsbereich des nationalen Rechts. Für diesen Fall soll es den Vertragsstaaten vorbehalten sein, ihrerseits zu bestimmen, welche Kategorien von Schiffen zu dem von der Konvention verwendeten Begriff des Seeschiffs gehören.

IV.

Der vom Comité Maritime International am 24. September 1955 in Madrid beschlossene Entwurf einer revidierten Konvention über die beschränkte Reederhaftung hat bislang noch privaten Charakter. Um den Inhalt des Entwurfs zu einem verbindlichen Instrument der erstrebten Rechtsvereinheitlichung zu machen, bedarf er der staatlichen Sanktion. Das Comité Maritime International hat deshalb in Anlehnung an sein Verfahren bei der Verabschiedung aller früheren Konventionsentwürfe zur Vereinheitlichung des Seerechts beschlossen, den Konventionsentwurf vom 24. September 1955 der belgischen Regierung mit der Bitte zu übermitteln, ihn zum Gegenstand einer von ihr einzuberufenden diplomatischen Seerechtskonferenz zu machen. Es darf angenommen werden, daß die belgische

Regierung dieser Bitte entsprechen und daß die nächste diplomatische Seerechtskonferenz im Frühjahr 1957 stattfinden wird. Ein Beschluß dieser Konferenz, den vom Comité Maritime International erarbeiteten Entwurf zu zeichnen, würde bedeuten, daß er Bestandteil des internationalen öffentlichen Rechts würde und damit ein weiterer Schritt zur Vereinheitlichung des Seerechts getan wäre.

Trotz der ebenso umfangreichen wie gründlichen Vorarbeiten des Comité Maritime International wird der Abschluß einer neuen Konvention auf dem Gebiete der beschränkten Reederhaftung die diplomatische Seerechtskonferenz voraussichtlich noch vor manche Schwierigkeiten stellen. Diese beginnen damit, daß der zur Rede stehende Konventionsentwurf ebenso wie die meisten anderen Übereinkommen zur Vereinheitlichung des Seerechts englischem Rechtsdenken entsprungen ist. So dankenswert wie die von englischer Seite entwickelte Initiative ist, so ist doch der stark kasuistische Ausdruck, den diese Initiative gefunden hat, nicht gerade leicht in die kontinentale Rechtssystematik zu übertragen. Es hat deshalb auch bisher schon an kritischen Bemerkungen zur Formulierung des Konventionsentwurfs und auch an Vorschlägen zu seiner Vereinfachung nicht gefehlt. In jüngster Zeit ist von schwedischer Seite eine Anregung zur Neufassung des Konventionsentwurfs unterbreitet worden, die, wie es scheint, gleichermaßen der Klarstellung vieler Bestimmungen wie der Vereinfachung des gesamten Entwurfs dienlich ist. Dieser Vorschlag wird zweifellos die diplomatische Seerechtskonferenz beschäftigen. Dennoch erscheint es kaum möglich, den Konventionsentwurf in eine Form zu gießen, die der dem deutschen Recht eigenen Abstraktion entsprechen würde. Das ist noch bei keinem Übereinkommen auf dem Gebiete des Seerechts erreichbar gewesen, weil die auch die deutsche seerechtliche Praxis stark beeinflussende englische Rechtssprache schon weit über die Grenzen des englischen Rechtskreises hinaus traditionell geworden ist.

Gleichwohl sollte es möglich sein — und der vorliegende Konventionsentwurf läßt hierfür auch einen gewissen Spielraum —, die Bestimmungen des Entwurfs so zu fassen, daß ihre Übernahme in die nationalen Rechtssysteme gewährleistet werden kann. Dies betrifft insbesondere die Vorschriften der Art. 2, 3 Abs. 4, 4 und 6. Für diejenigen Rechtssysteme, die, wie das deutsche Recht, bislang die Beschränkung der Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht vorsehen, bedeutet die Umstellung auf die Haftung mit einem jeweils zu bildenden Fonds ein Novum, dessen Einpassung in den Rahmen der nationalen Rechtsordnung möglicherweise Schwierigkeiten bereitet. Wenn auch das für die Bildung des Haftungsfonds zu entwickelnde Verfahren weitgehend der nationalen Gesetzgebung überlassen bleibt, so muß doch die internationale Schiffspraxis auch hier Wert auf Vereinheitlichung legen. Dieser Gesichtspunkt läßt es erforderlich erscheinen, gerade die formellen Bestimmungen des Konventionsentwurfs noch einmal gründlicher Prüfung zu unterziehen und ihre Einzelheiten vielleicht noch weiter auszufeilen, als dies bislang geschehen konnte.

Die wesentlichsten Schwierigkeiten aber werden sich zweifellos bei den materiellen Bestimmungen des Konventionsentwurfs ergeben, worauf schon die verschiedenen in Madrid seitens der Vertreter der nationalen Seerechtsvereinigungen

eingelegeten Reserven schließen lassen. Erinnert sei an die Kontroversen über die Beweislastverteilung in Art. 1 und an die noch immer umstrittene Behandlung der Ansprüche der eigenen Besatzung gegen den Reeder, die gleichfalls Bestandteil der Art. 1 ist; erinnert sei weiter an die ernsthaften Einsprüche gegen das in Art. 2 enthaltene Prinzip, das Schadensereignis zum Haftungsabschnitt zu erheben; erinnert sei auch an Art. 3, der als das Kernstück des Konventionsentwurfs bezeichnet worden ist. Hier geht es nicht nur für alle Staaten um die Haftungswerte, die in ihrer jetzigen Höhe einen Kompromiß darstellen, der nicht nur unter praktische, sondern auch unter politische Aspekte zu stellen ist, es geht für die Länder mit starker Küstentonnage auch um die für die Zwecke der Haftungsbeschränkung gebildete Mindesttonnage und es geht — jedenfalls für die Bundesrepublik — um die für die Umwandlung von Goldwährung in nationale Währung gewählte Formel. Schließlich tauchen bei Art. 4 das Problem der Rechtsnatur des Haftungsfonds und bei Art. 6 die mit der Erstreckung der Haftungsbeschränkung auf andere Personen zusammenhängenden Fragen auf. Mit dieser Aufzählung sind nur die wesentlichsten Punkte materieller Art angedeutet, deren Erörterung noch zu mancher Debatte Anlaß geben werden, doch werden sicher auch noch andere Einzelheiten des Konventionsentwurfs vor ihrer Annahme zur Diskussion gestellt werden.

Die diplomatische Seerechtskonferenz wird sich voraussichtlich mit den Prinzipien des Entwurfs einer neuen Konvention über die beschränkte Reederhaftung ebenso intensiv auseinandersetzen, wie es anläßlich der Seerechtskonferenz des Comité Maritime International in Madrid 1955 der Fall war. Es ist zu wünschen, daß anläßlich der auf staatlicher Ebene zu führenden Verhandlungen die Notwendigkeit, gerade auf diesem Gebiet des privaten Seerechts endlich zu der gewünschten Vereinheitlichung zu gelangen, ebenso klar erkannt wird, wie bei den privaten Vorarbeiten der Praktiker des Seerechts. Dann wird man sich auch entschließen können, ein Stück nationalen Rechts aufzugeben zugunsten einer international einheitlichen Regelung, die den Belangen der weltweiten Seeschiffahrt Rechnung zu tragen bestimmt ist.