

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

HEFT 5

DR. IUR. HANS JURGEN ABRAHAM

**Die Haftung des Reeders,
vornehmlich auch im Vergleich mit der
Regelung für andere Verkehrsmittel**

**Die Haftung des Reeders,
vornehmlich auch im Vergleich mit der
Regelung für andere Verkehrsmittel**

*Vortrag
gehalten in der Jahresversammlung
des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 24. Februar 1958*

von

HANS JURGEN ABRAHAM
*Dr. iur., o. Professor an der
Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt/Main*

Die nachfolgende Wiedergabe des Vortrages hält sich im allgemeinen an den Wortlaut des Vortrages, ist jedoch, der besseren Übersicht wegen, an einigen Stellen erweitert worden.

I.

Es ist kennzeichnend für die Sonderrechte aller Verkehrsmittel, daß in ihnen für bestimmte Tatbestände die *Schuld voraussetzungen* anders als nach allgemeinem Recht geregelt sind. Sie sind dem Grunde nach diesem gegenüber vielfach erweitert. So haftet der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn nach § 1 Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207) für Personenschäden und nach §§ 1, 2 Sachschadenhaftpflichtgesetz vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691) i. d. F. des Gesetzes vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) grundsätzlich für Drittschäden bis zur höheren Gewalt (nur wenn die Eisenbahn oder die Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, wird bei Drittschäden lediglich bis zum unabwendbaren Ereignis gehaftet), der Luftfahrzeughalter nach den §§ 19 ff. Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (RGBl. I S. 681) i. d. F. der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (RGBl. II S. 653 ber. S. 936) mit nachfolgenden Änderungen, insbesondere durch das Gesetz vom 26. Januar 1943 (RGBl. I S. 69), für Personendritt- und Sachdrittschäden sogar einschließlich der höheren Gewalt, der Kraftfahrzeughalter nach §§ 7, 8 a Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) mit nachfolgenden Änderungen für Personen- und Sachschäden bis zum unabwendbaren Ereignis. War die verletzte Person oder die beschädigte Sache zur Zeit des Unfalls durch das Kraftfahrzeug befördert worden, so haftet der Halter dieses Fahrzeuges indessen nur dann nach § 7 StVG, wenn es sich um entgeltliche geschäftsmäßige Beförderung handelt.

Im Seerecht und im Binnenschiffahrtsrecht gibt es eine Gefährdungshaftung wie in den eben genannten Fällen nicht. Im Schiffahrtsrecht findet sich vielmehr die Schuldausweitung gegenüber dem allgemeinen Recht dergestalt, daß das Einstehenmüssen des Reeders (im Seerecht) oder des Schiffseigners (im Binnenschiffahrtsrecht) für eine Person der Schiffsbesatzung und (im Seerecht) einen an Bord tätigen Seelotsen gegenüber § 831 BGB erweitert ist. Reeder und Schiffseigner können nach §§ 485 HGB, 3 Binnenschiffahrtsgesetz nicht, wie bei der Haftung aus § 831 BGB, nachweisen, daß sie ein Verschulden bei der

Auswahl oder Überwachung dieser Personen nicht treffe. Sie sind für den Schaden verantwortlich, den die Genannten einem Dritten schuldhaft in Ausführung der Dienstverrichtungen zufügen. Es kommt also nach diesen Bestimmungen allein auf das Verhalten des Besatzungsmitgliedes an. Daß daneben die Haftung des Reeders oder Schiffseigners aus § 831 BGB von Bestand bleibt, darf ich in diesem Kreise als bekannt voraussetzen.

Diese Schuldausweitung im Verkehrsrecht ist gerechtfertigt, weil die Inbetriebsetzung eines jeden Verkehrsmittels mehr oder weniger eine erhöhte Gefahr für andere Personen oder Sachen mit sich bringt und von diesen Personen oder Sachen vornehmlich diejenigen eines besonderen rechtlichen Schutzes bedürfen, die nicht mit dem Verkehrsmittel, von dem die Gefahr ausgeht, befördert werden. Der Unternehmer, der das Verkehrsmittel betreibt, und die bei seinem Betriebe beschäftigten Personen sind nur in seltenen Fällen identisch. Die Betriebsangehörigen sind somit Dritten gegenüber nur Verrichtungsgehilfen des Unternehmers im Sinne des § 831 BGB. Dem Unternehmer wird es in der Regel möglich sein, den ihm obliegenden Entlastungsbeweis aus dieser Bestimmung hinsichtlich seines vermuteten eigenen Verschuldens bezüglich der Auswahl oder der Überwachung der Verrichtungsgehilfen zu führen. Damit aber würde eine Haftung des Unternehmers gegenüber Dritten — nicht an der Beförderung auf dem schuldigen Verkehrsmittel Beteiligten — überhaupt entfallen. Der Versuch, den Nachweis eines allgemeinen Organisationsverschuldens des Unternehmers zu führen und auf diesem Wege seine Haftung unmittelbar aus § 823 BGB herzuleiten, wird nur in ganz seltenen Fällen gelingen. Das Ergebnis wäre also, daß bei Schiffskollisionen, Eisenbahnunglücken, Straßenverkehrsunfällen und Flugzeugabstürzen ein unbeteiligter geschädigter Dritter seinen Schaden selbst tragen müßte, ein sicherlich unbilliges Ergebnis im Hinblick auf die nicht unerheblichen Drittschäden, die bei Verkehrsunglücken aller Art entstehen.

Ob die erwähnten Unterschiede in der Schuldausweitung, wie sie bei den einzelnen Verkehrsmitteln nach gegenwärtigem deutschen Recht bestehen, mit ihren ja nicht unerheblichen Variationen unter sich noch alle ihre innere Berechtigung haben, muß hier im allgemeinen offenbleiben. Andeuten möchte ich nur, daß mir die wiederholt vorgetragene Klage der Eisenbahn, sie sei bei der Schuldausweitung im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln zu ungünstig gestellt, nicht ganz unberechtigt erscheint. Dabei ist allerdings eine andere Frage, ob nicht statt einer Milderung der Schuldausweitung bei der Eisen-

bahn eine Verschärfung bei Kraftfahrzeugen — also auch dort Haftung bis zur höheren Gewalt — eintreten müßte. Im Hinblick auf die relative Schutzlosigkeit gegenüber Beschädigungen durch Kraftfahrzeuge, denen insbesondere Fußgänger — unter ihnen vornehmlich ältere Personen und Kinder — ausgesetzt sind, schiene mir das nicht ohne innere Berechtigung. Eine Meinung wird wohl darüber bestehen, daß die reine Gefährdungshaftung (einschließlich derjenigen für höhere Gewalt) bei Luftfahrzeugen gegenüber Dritten unumgänglich notwendig ist. Ich bin der Auffassung, daß die Gefahren und damit möglichen Schäden, die bei Flugzeugabstürzen über Städten entstehen können, in ihrer rechtlichen Tragweite noch bei weitem unterschätzt werden. Die §§ 19 ff. Luftverkehrsgesetz sind in ihrem Gehalt im einzelnen auch Juristen vielfach unbekannt. Ich komme nachher noch in anderem Zusammenhang auf sie zurück.

II.

Gegenüber dieser Schuldgrunderweiterung findet sich in den Sonderrechten der einzelnen Verkehrsmittel vielfach eine Haftungsbegrenzung. Regelmäßig tritt sie so in Erscheinung, daß nur bis zu einer bestimmten Höchstsumme für den Schaden geschuldet wird, für diese begrenzte Schuld aber grundsätzlich, wie auch nach allgemeinem Recht, mit dem ganzen Vermögen haftet wird. Das ist insbesondere der Fall für Luftfahrzeuge nach Art. 22 des Warschauer Abkommens (Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933 II S. 1079) i. d. F. vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) wo es heißt:

(1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 125 000 Franken.... Der Reisende kann jedoch mit dem Luftfrachtführer eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.

(2) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck oder Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrage von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, ist auf den Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden beschränkt.

(4)

Es trifft weiter zu für Luftfahrzeuge nach §§ 23 und 29 c Luftverkehrsgesetz, welche lauten:

§ 23

- (1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall
 - a) bei Luftfahrzeugen unter eintausend Kilogramm Fluggewicht bis zu einhunderttausend Deutsche Mark,
 - b) bei Luftfahrzeugen mit einem Fluggewicht von mehr als eintausend und weniger als zweitausendfünfhundert Kilogramm bis zu einhundertfünfundsiebzigtausend Deutsche Mark,
 - c) bei größeren Luftfahrzeugen bis zu siebzig Deutsche Mark für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu fünfhundertfünfzigtausend Deutsche Mark.

Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte höchstzulässige Fluggewicht.

(2) Ein Drittel der nach Absatz 1 errechneten Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dienen für den Ersatz von Personenschäden. Beträge, die danach für den Ersatz von Sachschäden vorgesehen, aber nicht in Anspruch genommen worden sind, können für Personenschäden in Anspruch genommen werden. Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt fünfundfünfzigtausend Deutsche Mark.

(3) Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrags zu gewähren, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach Abs. 1 und 2 nicht übersteigen.

(4) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Abs. 1 und 2, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 29 c

(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfahrzeughalter für jede Person bis zu einem Betrage von fünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfahrzeughalter bis zu einem Betrage von siebzig Deutsche Mark für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes einen Lieferwert angegeben und den vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Halter bis zur Höhe des angegebenen Lieferwertes Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß der angegebene Lieferwert höher ist als der tatsächlich entstandene Schaden.

(3) Die Haftung des Halters für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist auf einen Höchstbetrag von eintausendvierhundert Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

Schließlich findet sich auch ein solche Haftungsbeschränkung der Höhe nach in § 12 StVG für Kraftfahrzeuge. Danach haftet der Ersatzpflichtige (vgl. § 12 Abs. 1 Ziff. 2 und 3) im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis insgesamt nur

bis zu einem Kapitalbetrage von einhundertfünfzigtausend DM oder bis zu einem Rentenbetrag von insgesamt neuntausend DM und im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zum Betrag von fünftausend DM. Hinzuweisen ist endlich für die Eisenbahn auf § 4 Sachschadenhaftpflichtgesetz. Nach dieser Bestimmung haftet der Betriebsunternehmer, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zum Betrage von fünfzehntausend DM.

Es ist keine Frage, daß diese Haftungsbegrenzungen der Höhe nach dem Geschädigten vielfach wieder weitgehend das nehmen, was ihm die Schuldausweitung gegenüber dem allgemeinen Recht scheinbar gewähren wollte. Dabei muß auch hier wieder offenbleiben, ob die Haftungsbegrenzung in allen Fällen gerechtfertigt ist und nicht eine Erhöhung einzutreten hätte. Hinzuweisen ist darauf, daß eine Haftungsbegrenzung der Höhe nach für die Eisenbahn bei Personenschäden trotz der Schuldausweitung bis zur höheren Gewalt nicht besteht.

Auch dem gegenwärtigen deutschen Seeschiffahrtsrecht ist eine Haftungsbegrenzung der Höhe nach nicht unbekannt. Wir finden sie zunächst in § 660 HGB für den Ersatzanspruch aus dem Frachtvertrag: In jedem Fall haftet der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 1250 DM, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist. Nach § 774 HGB (ihm grundsätzlich entsprechend § 114 BinnenSchG) wird sodann der Reeder in Werthöhe des Schiffsgläubigerrechts mit seinem ganzen Vermögen verpflichtet, wenn er das Schiff in Kenntnis der Forderung eines Schiffsgläubigers, für die nur dinglich gehaftet wird, auf eine neue Reise sendet, ohne daß dies durch das Interesse des Schiffsgläubigers geboten wäre.

Doch ist in erster Linie für das bisherige deutsche Seerecht (und auch Binnenschiffahrtsrecht) kennzeichnend ein Schulden in unbegrenzter Höhe und eine begrenzte Haftung mit dem sog. Schiffsvermögen, zwar nicht etwa in allen, aber doch in praktisch sehr bedeutsamen Fällen.

Wenn man gelegentlich im Binnenland mit einem Juristen auf das Seerecht zu sprechen kommt, so kann man wohl hören: Zwar verstehe ich kaum etwas vom Seerecht, aber soviel weiß ich doch, daß ein Kennzeichen des Seerechts ist, daß es in ihm eine auf das „Schiffsvermögen“ beschränkte Haftung gibt. Der Tatbestand des § 486 HGB (ihm grund-

sätzlich entsprechend § 4 BinnenSchG), nach welchem der Reeder oder an seiner Stelle der Ausrüster (§§ 510 HGB, 2 BinnenSchG) in wichtigen Fällen nur mit Schiff und Fracht haftet, ist offenbar weitgehend auch in das Bewußtsein des binnenländischen Juristen eingegangen. Die Gefahren der See sind ihm aus Zeitungsberichten oder aus Reisen an die oder auf der See bekannt. Der Grundgedanke, daß der Reeder mittels einer solchen Haftungsbeschränkung an Vermögen nicht mehr einbüßen soll, als er der See in Gestalt von Schiff und Frachtforderung anvertraut, leuchtet ihm ein. Der binnenländische Jurist ist deshalb meistens auch des Glaubens, daß die deutsche Regelung sozusagen gemeines Weltseerecht wäre. Deshalb überrascht es ihn zu hören, daß das nicht der Fall ist, daß zwar eine gewisse gemeinsame Leitidee in allen Seerechten bezüglich der Haftungsbeschränkung des Reeders anklingt, daß aber ihre Durchführung in den einzelnen Ländern in sehr unterschiedlicher Weise erfolgt ist, und daß es außer dem deutschen System der beschränkten Sachhaftung im wesentlichen noch drei andere große Systeme gibt oder doch jedenfalls bis in die zwanziger Jahre gegeben hat.

Vornehmlich im romanischen Rechtskreis fand und findet sich das sog. „Abandonsystem“. Nach ihm haftet der Reeder mit seinem ganzen Vermögen. Doch kann er sich von dieser Haftung in gewissen Fällen durch Preisgabe von Schiff und Fracht an den Gläubiger befreien. Dem steht das englische „Summenhaftungssystem“ gegenüber. Danach haftet der Reeder mit seinem ganzen Vermögen. Indessen ist seine Schuld von vornherein summenmäßig begrenzt nach dem Raumgehalt seines Schiffes. Bei Sachschäden hat er bis zu £ 8.- auf jede Tonne vom registrierten Nettoraumgehalt seines Schiffes — zuzüglich Maschinenräume — zu zahlen, bei Personenschäden, sei es neben Sachschäden, sei es für sich allein, bis zu £ 15.- auf die Registertonne. Dies gilt gesondert für jeden Schadensfall; jeder von ihnen bildet einen selbständigen Haftungsgrund, auch wenn es sich um Haftungsfälle handelt, die aus derselben Reise herrühren. Der tatsächliche Wert des Schiffes bleibt unberücksichtigt; Beschädigung und Untergang des Schiffes lassen die Haftung des Reeders unberührt. Der Kreis der Fälle, für den diese begrenzte Summenschuld in Betracht kommt, ist wesentlich enger gezogen als im deutschen Recht der Kreis der beschränkten Reederhaftung. Insbesondere gilt die Beschränkung nicht für Ansprüche aus Kreditgeschäften des Kapitäns. Im Gegensatz zum englischen Recht verschmilzt das nordamerikanische „Werthaftungssystem“ den Gedanken der Schuldbegrenzung mit dem der Haftungsbegrenzung: Der Reeder schuldet nur bis zum Wertbetrage, den sein

Eigentumsinteresse am Schiff zusammen mit der schwebenden Fracht am Ende der Reise ausmacht bzw. gleich nach dem Reiseunfall, wenn durch ihn die Reise wegen Schiffsverlustes oder Beschädigung unterbrochen ist. Der Reeder kann sich jedoch von seiner Haftung durch Preisgabe von Schiff und Fracht befreien, und zwar so, daß er diese einem amtlich bestellten Treuhänder zum Zwecke der Gläubigerbefriedigung überläßt. Ohne Zweifel führt dieses System, wie auch das deutsche Sachhaftungs- und das romanische Abandonsystem, bei starker oder gänzlicher Entwertung des Schiffes zu großen Nachteilen für die Gläubiger. Deshalb wurde es in den Jahren 1935/36 für Fälle, in denen Menschen getötet oder verletzt waren, durch das Summenhaftungssystem ergänzt.

Es bedarf kaum einer Darlegung, daß diese großen Unterschiede der nationalen Rechte bezüglich der Ausgestaltung der beschränkten Reederhaftung im internationalen Privatrecht zu erheblichen Schwierigkeiten geführt haben. So lag eine internationale Rechtsvereinheitlichung nahe. Im Jahre 1924 kam es zum Abschluß der Brüsseler Konvention über beschränkte Reederhaftung. Jedoch sind ihr nur wenige Staaten beigetreten, insbesondere nicht Deutschland und die Länder des angloamerikanischen Rechts. Die Grundgedanken dieses Übereinkommens sind: Der Reeder haftet mit seinem ganzen Vermögen. Jedoch ist seine Zahlungspflicht bei bestimmten Tatbeständen, die im großen und ganzen dem deutschen § 486 HGB entsprechen, auf den Wert des Schiffes, der Fracht und des Schiffszubehörs begrenzt. In den wichtigsten Fällen der Sachschadenhaftung ist außerdem die Haftung zugleich auf £ 8.- pro Tonne Raumgehalt beschränkt, die an die Stelle der gesamten Haftung mit dem Wert des Schiffes, seines Zubehörs und der Fracht treten, wenn diese den Betrag von £ 8.- übersteigen. Für die Haftung des Reeders gilt also der jeweils niedrigere Wert. Für Personenschäden tritt eine Sonderhaftungssumme von £ 8.- pro Tonne Schiffsraum hinzu. Ob der Aufbau der Konvention so ist, daß der Reeder unter Umständen mehrmals mit den in ihr vorgesehenen Höchsthaftungssummen einstehen muß, ist zweifelhaft.

Das Brüsseler Übereinkommen von 1924 stellt somit im großen und ganzen einen Kompromiß dar zwischen deutschem, amerikanischem und englischem Rechtsdenken und den damit verbundenen Haftungssystemen. Vielleicht ist es gerade dieser ausgeprägte Kompromißgedanke gewesen, der dem Abkommen einen größeren Erfolg versagt hat.

III.

Es mag sein, daß alles bisher Vorgetragene für die Seeschifffahrt im wesentlichen der Vergangenheit angehört. Ich erwähnte, daß dem Brüsseler Abkommen von 1924 nur wenige Staaten beigetreten sind. Aber selbst in ihnen kann von einer Übereinstimmung der seerechtlichen Haftungsordnung keine Rede sein. So kam es zu erneuten Erörterungen über die internationale Vereinheitlichung der Reederhaftung, die zu dem im Jahre 1957 in Brüssel auf der Diplomatischen Seerechtskonferenz gezeichneten Abkommen über die beschränkte Reederhaftung geführt haben. Die Zeichnung des ratifikationsbedürftigen Abkommens ist durch fünfzehn Staaten erfolgt, z. B. durch die Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Frankreich, die Niederlande, Norwegen und Schweden.

Es ist natürlich im Augenblick nicht zu übersehen, ob dieses Übereinkommen von der Bundesrepublik ratifiziert werden wird. Doch spricht vieles dafür, daß es geschehen wird, wobei der entscheidende Umstand vielleicht ist, daß wir uns diesmal der an sich wünschenswerten Tendenz nach internationaler Vereinheitlichung einfach nicht entziehen können. Erfolgt aber die Ratifikation durch die Bundesrepublik, so würde das eine außerordentlich große Änderung unseres seerechtlichen Haftungssystems bedeuten: Die Haftung des Reeders wird dann künftig nach dem Vorbild des englischen Rechts, das ich weiter oben geschildert habe, nicht mehr auf den Schiffswert, sondern auf feste Werte pro Tonne Schiffsraum beschränkt, und zwar auf 1000 Poincaré-Franken pro Tonne, wenn nur Sachschaden vorliegt, auf 3100 Poincaré-Franken pro Tonne, wenn nur Personenschaden gegeben ist oder Sach- und Personenschaden nebeneinander. Für die Berechnung der in Betracht kommenden Tonnage ist maßgeblich grundsätzlich die Nettotonnage zuzüglich des für die Antriebsvorrichtungen benötigten Raumes. Und zwar ist diese Summe ohne Rücksicht auf den konkreten Schiffswert für jedes Schadensereignis zu zahlen, also gegebenenfalls mehrfach auf einer Reise. Der jetzt die §§ 754 ff. HGB beherrschende Grundsatz der einheitlichen Haftungsreise entfällt also.

Das bedeutet also: Mit der Ratifikation des Abkommens müßten wir Abschied nehmen von der uns allen vertrauten Vorstellung der Haftung mit dem Schiffsvermögen, Abschied zugunsten der Haftung mit festen Werten, die irgendwie aus rationellen Erwägungen heraus errechnet worden sind.

Wir müssen uns auch gerade in diesem Kreise darüber im klaren sein, daß die Ratifikation des Abkommens den Verlust eines sehr großen

Teils der noch vorhandenen Besonderheiten des Seerechts im Interesse einer immer rationelleren Durchforstung der Sonderrechte der einzelnen Verkehrsmittel nach gleichen Grundgedanken zur Folge haben würde. Denn was unterscheidet nach der Ratifikation des Abkommens die Haftung des Reeders — ich spreche jetzt nicht von der Schuld- ausweitung — im grundsätzlichen noch von der Haftung im Luftrecht, im Kraftfahrzeugrecht und im Eisenbahnrecht? Denken Sie nur daran, daß nach den §§ 19 ff. LVG zwar eine absolute Höchsthaftungssumme besteht, aber innerhalb derselben Differenzierungen nach dem Gewicht des schädigenden Flugzeugs vorgenommen worden sind. Der Umstand, daß im See- und Binnenschiffahrtsrecht die Haftung nach wie vor an die beiden Personengruppen des Reeders (im Binnenschiffahrtsrecht des Schiffseigners) und des Ausrüsters geknüpft bleibt, während wir im Luftrecht und im Kraftfahrzeugrecht den Begriff des Halters, im Eisenbahnrecht den des Betriebsunternehmers haben, ist nicht besonders wesentlich. Denn in praktisch wichtigen Fällen decken sich der Halterbegriff auf der einen Seite und der gemeinsame des Reeders und des Ausrüsters auf der anderen. Wo sich Abgrenzungsschwierigkeiten für den Ausrüster zeigen, treten sie fast ebenso für den Halter auf. Nach der herrschenden und richtigen Auffassung wird jemand nicht Ausrüster, wenn er ein Schiff mit den Diensten des bisherigen Kapitäns mietet, der grundsätzlich der Befehlsgewalt des Vermieters unterstellt bleibt. Ebenso wird derjenige regelmäßig nicht Halter des Kraftfahrzeugs oder Flugzeugs, der es mit einem Fahrer oder Piloten mietet. Trotz mancher nicht zu verkennender Unterschiede der Begriffe Halter und Ausrüster zeigt sich eben, daß beide von der gleichartigen Tendenz beherrscht sind, Rechtsfolgen haftungsmäßiger Art nicht an die Person des Eigentümers, sondern an die des Verwenders, sofern dieser auch wirklich die Verfügungsgewalt besitzt, anzuknüpfen. Es fragt sich deshalb, ob de lege ferenda nicht ein Rechtsinstitut geschaffen werden kann, das diese Funktionen für alle Verkehrsmittel erfüllt, einschließlich der Eisenbahn.

Verlassen wir das bisherige System durch Ratifikation des neuen Brüsseler Übereinkommens, aus welchen wohlwogeneren Gründen das auch immer geschehen mag, so müssen wir uns infolge des Einschwenkens des Seerechts in Haftungsgrundsätze anderer Sonderrechte der Verkehrsmittel über eines im klaren sein: Die Normen, nach denen der Reeder haftet, werden rationell meßbar an den Haftungsmaßstäben für andere Verkehrsmittel. Die Haftung des Reeders wird der Kritik mit der Regelung für andere Verkehrsmittel geradezu ausgesetzt.

IV.

Angesichts der Konkurrenz, in der heute Seeschiff und Luftfahrzeug vielfach stehen, angesichts auch der Tatsache, daß in beiden Fällen bedeutende Werte den Gefahren der Seefahrt oder Luftfahrt ausgesetzt sind, angesichts der Tatsache schließlich, daß der Schaden, den an dem Unternehmen unbeteiligte Dritte erleiden können, in beiden Fällen sehr hoch ist, drängt sich ein Vergleich der Haftung im Seerecht, wie sie sich nach dem neuen Brüsseler Übereinkommen gestalten würde, und der Haftung im Luftrecht geradezu auf, schon aus dem Grunde, um zu erwägen, ob die für das eine Verkehrsmittel getroffene Regelung auch ihre innere Berechtigung im Vergleich zu der für das andere maßgeblichen hat. Ein Vergleich mit der Regelung im Kraftfahrzeugrecht oder auch mit dem Eisenbahnrecht würde dagegen mehr theoretischen Wert haben, weil hier die vom Unternehmer eingesetzten Werte und die in Betracht kommenden absoluten Schadenshöhen mit denen des See- und Luftrechts nur schwer meßbar sind.

In dem Augenblick, wo man sich entschließt, Höchstwerte für die Haftung eines Verkehrsmittels festzulegen, wird jede Durchbrechung dieses Prinzips seitens des Ersatzpflichtigen, insbesondere auch seitens des Versicherers, als überaus störend empfunden. Wir haben es im Luftrecht beim Sturmlaufen gegen die jetzige Fassung des Art. 25 Warschauer Abkommen erlebt.

Es ist deshalb zweckmäßig, den Vergleich der Haftung im Seerecht und im Luftrecht mit der Untersuchung zu beginnen, wo in diesen beiden Rechtsgebieten eine der Höhe nach unbeschränkte Haftung überhaupt noch eine Rolle spielt.

Dabei kann der Tatbestand des § 831 BGB für beide Sonderrechte praktisch wohl außer Betracht bleiben. Der in ihm vorgesehene Entlastungsbeweis wird dem Reeder, Ausrüster oder Halter des Luftfahrzeugs regelmäßig möglich sein. Für den mit dem Verfrachter identischen Reeder oder Ausrüster spielt auch ein etwaiges eigenes Verschulden im Rahmen eines Seefrachtvertrages, z. B. nach §§ 559 Abs. 2, 607 Abs. 2 HGB, für eine der Höhe nach unbeschränkte Haftung deshalb keine Rolle, weil auch in diesem Falle der Schutz des § 660 HGB besteht, wonach in jedem Falle der Verfrachter für jede Packung oder Einheit nur bis zu einem Höchstbetrage von 1250 DM haftet. Hier ist die Lage des Luftfrachtführers nach der gegenwärtig geltenden Fassung des im internationalen Luftverkehr regelmäßig zur Anwendung kommenden Warschauer Abkommens schlechter. Nach dessen Art. 25 und nach dem sachlich mit ihm übereinstimmenden § 29 e LVG

haftet der Luftfrachtführer bei der Personen-, Güter- und Gepäckbeförderung dem Geschädigten der Höhe nach unbeschränkt (und außerdem mit Vollstreckungsmöglichkeit in das ganze Vermögen), wenn der Geschädigte nachweisen kann, daß der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen den Schaden vorsätzlich oder mit einer Fahrlässigkeit, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, herbeigeführt haben. Der Luftfrachtführer kann sich dann nicht, wie es in Art. 25 WA heißt, auf die Bestimmungen des Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken. Das gilt auch für die Haftung bei nautischem Verschulden, für das bei der Güter- und Gepäckbeförderung anders als bei der Personenbeförderung der Luftfrachtführer bei einem einfachen Verschulden oder einem solchen seiner Leute nicht einzustehen hat (Art. 20 Abs. 2 WA). Die dem deutschen Rechtsdenken fremdartige Formulierung wegen „einer dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit“ erklärt sich aus der Rücksichtnahme auf das anglo-amerikanische Recht, das den Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht kennt. Die kontinentalen Rechte sehen im allgemeinen die grobe Fahrlässigkeit als diejenige an, die in Art. 25 WA gemeint ist. Vgl. dazu im einzelnen A b r a h a m, Der Luftbeförderungsvertrag, 1955, S. 55 ff. Allerdings: der Geschädigte hat den vollen Nachweis zu erbringen, daß der Tatbestand des Art. 25 WA gegeben ist, und das gelingt ihm fast niemals. Einer der seltenen Fälle, in denen ganz ausnahmsweise dem Geschädigten der Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen des Art. 25 WA gelungen ist, ist die französische Entscheidung des Tribunal Civil de la Seine vom 28. April 1954 in Sachen *Veuve Gallais gegen Société/X* (vgl. *Revue Française de Droit Aérien* 1954, S. 184): Mit vollem Recht war dort das Gericht der Ansicht, es sei eine sehr schwere Fahrlässigkeit, wenn ein Pilot bei einem normalen Transportflug mit einer Verkehrsmaschine ohne zwingende Notwendigkeit nach dem Start eine sehr niedrige Flughöhe — nur wenige Meter über den Wipfeln des Urwaldes — beibehalte, offenbar, um zu experimentieren.

Sehr häufig kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Luftfrachtführer bei manchen Tatbeständen, die durch die Zeitungen bekanntwerden und bei denen eigentlich der von Art. 25 WA geforderte Grad der Fahrlässigkeit auch nachweisbar sein müßte, eine außergerichtliche Erledigung vorziehen, um die Öffentlichkeit nach Möglichkeit wenig aufmerksam werden zu lassen. Immerhin hängt dieser Art. 25 WA bei fast allen Prozessen, in denen eine Haftung aus einem Luftbeförderungsvertrag geltend gemacht wird, als Damoklesschwert über dem Haupt des Luftfrachtführers und damit auch über

dem seines Versicherers. Diese fürchten ihn, weil das in ihm liegende Risiko versicherungstechnisch so außerordentlich schwer zu berechnen ist, vornehmlich auch, weil unter der nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit nach den anglo-amerikanischen Rechten und denjenigen des europäischen Kontinents im einzelnen Verschiedenartiges verstanden werden kann, was schon oben angedeutet wurde. So sind es auch wohl vornehmlich die Luftversicherer gewesen, die auf eine Änderung des Art. 25 WA gedrängt haben. In dem im Jahre 1955 im Haag beschlossenen Protokoll zur Abänderung des Warschauer Abkommens ist denn auch sein Tatbestand so abgeschwächt worden, daß er in seinen eingegengten Voraussetzungen kaum jemals wird nachweisbar sein. Nach diesem Ergänzungsabkommen muß der Geschädigte nachweisen, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen oder achtlos zu handeln und in dem Bewußtsein, daß der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen worden ist. Gleichsam als Äquivalent für dieses Entgegenkommen haben die Luftfrachtführer auf die Nichthaftung für nautisches Verschulden bei der Güter- und Gepäckbeförderung verzichtet. Doch ist das Ergänzungsabkommen zum WA noch nicht in Kraft getreten, und ob und wann das geschehen wird, ist noch sehr ungewiß. Aus mancherlei Gründen wäre es vielleicht wünschenswert, daß es niemals in Kraft tritt.

Richten wir unseren Blick kurz auf die deliktische Haftung. Daß bei eigenem Verschulden des Reeders die Haftung aus §§ 823 ff. BGB allein oder neben derjenigen aus § 485 HGB gegeben sein kann, ist für das gegenwärtige Seerecht unbestritten. Auch das Brüsseler Abkommen von 1956 nimmt ein persönliches Verschulden von der beschränkten Haftung aus. Im Rahmen der sog. Drittschadenshaftung der §§ 19 ff. LVG kann auch den Luftfahrzeughalter die der Höhe nach unbeschränkte Haftung aus den §§ 823 ff. BGB treffen, wenn auch gerade im Luftrecht der Verschuldensnachweis nur sehr selten gelingen wird. Alles in allem wird man vielleicht sagen können, daß die Bedeutung der §§ 823 ff. BGB weder im See- noch im Luftrecht bedeutend ist.

Die in der Wirklichkeit bei weitem wichtigeren Fälle sind im Seerecht und im Luftrecht die Fälle der beschränkten Haftung. Ist diese Haftung in beiden Sonderrechten der Höhe nach, nicht wie jetzt im deutschen Schiffsrecht dem Haftungsobjekt nach, begrenzt, so läßt sich ein annähernder Vergleich ermöglichen, wobei ich mir allerdings

der gewissen Fragwürdigkeit meiner Ausgangswerte bewußt bin, wobei auch vornehmlich die Frage der Schadenshäufigkeit außer Betracht bleiben muß. Und trotzdem ist auch mit nur angenäherten Ausgangswerten eine vergleichende Untersuchung nicht ohne Interesse. Es mag wohl hinkommen, daß unter bestimmten Voraussetzungen ein modernes Frachtschiff von 6000 NRT einschließlich der Räume für die Maschine, wie das neue Brüsseler Übereinkommen es fordert, obwohl die Räume für die Maschine nicht zum Nettoregisterraum gehören, und ein modernes Flugzeug, daß 70 bis 80 Passagiere und 2 Tonnen Ladung oder 8 Tonnen Ladung (ohne Passagiere) befördern kann, im Neubeschaffungswert von etwa 10 Millionen DM gleich sind. Die vom Unternehmer eingesetzten Werte sollen also annähernd gleich sein. Es soll unterstellt werden, daß die Beförderungskapazität des Luftfahrzeuges auf der Reise, auf der der Schaden eintritt, hinsichtlich der Passagiere mit 60 Personen und hinsichtlich der Fracht ganz ausgenutzt ist, und daß alle Geschädigten oder ihre Hinterbliebenen Ersatzansprüche stellen. Für das Seeschiff ist die Ausnutzungskapazität ohne Bedeutung für die Höchsthaftungssumme.

Bei den nachfolgenden Berechnungen habe ich den Schaden am eigenen Schiff oder Luftfahrzeug außer acht gelassen. Ich habe nur Fälle in Betracht gezogen, in denen eine beschränkte Haftung in Betracht kommt. Dabei habe ich für die seerechtlichen Zahlen das neue Brüsseler Übereinkommen zugrunde gelegt. Da dieses vorläufig nicht in Kraft getreten ist, schien es mir richtig zu sein, für das Luftrecht von den Haftungssummen auszugehen, die sich in dem im Jahre 1955 im Haag geschlossenen Ergänzungsabkommen zum Warschauer Abkommen finden. Diese Haftungssummen sind für Passagierschäden doppelt so hoch wie in dem jetzigen Warschauer Abkommen. Ich habe bereits oben ausgeführt, daß auch dieses Ergänzungsabkommen bisher nicht in Kraft getreten ist.

Ich bin bei meinen Berechnungen weiter davon ausgegangen, daß der Reeder, Ausrüster oder Luftfahrzeughalter mit dem Verfrachter oder Luftfrachtführer identisch ist. Trifft das zu, so ist nach dem Brüsseler Übereinkommen, wie auch nach gegenwärtigem deutschem Seerecht, eine Globalhaftung für Schäden der eigenen Ladung, der eigenen Passagiere und für Drittschäden gegeben. Für die entsprechende Berechnung im Luftrecht müssen wir uns vor Augen halten, daß es eine solche Globalhöchsthaftungssumme für Schäden der eigenen Ladung oder der eigenen Passagiere und Drittschäden nicht gibt. Vielmehr geben das Warschauer Abkommen und die ihm entsprechenden §§ 29 a ff. LVG nur Höchsthaftungssummen, wenn den eige-

nen Passagieren oder der eigenen Ladung ein Schaden entstanden ist. Daneben gibt es besondere Höchsthaftungssummen für sog. Drittschäden, für welche bei Luftfahrzeugen vornehmlich Schäden am Erdboden bei dem Absturz des Luftfahrzeugs in Betracht kommen. Diese Drittschäden sind für das deutsche Luftrecht in den §§ 19 ff. LVG geregelt. Von den in ihnen vorgesehenen Beträgen müssen wir ausgehen, denn die beiden Römer Haftungsabkommen von 1933/38 und 1952 haben nennenswerte Bedeutung nicht erlangt; insbesondere ist auch die Bundesrepublik nicht Mitglied dieser Übereinkommen. Für das Luftrecht müssen also die Haftungsbeträge nach dem Warschauer Abkommen bzw. dem § 29a LVG und den §§ 19 ff. LVG zusammengerechnet werden, wenn man zu einem Vergleichsmaßstab mit dem Seerecht kommen will.

Zunächst der Vergleich für den Fall, daß nur Ladungsschaden auf dem eigenen Schiff oder Luftfahrzeug entstanden ist. Dann würde sich für das Schiff ein Höchsthaftungsbetrag von 6000 mal 1000 Französische Franken ergeben (vgl. Art. 3 Abs. 1 [a] Brüsseler Übereinkommen), also ein Gesamtbetrag von 6 Millionen Franken. Es sind sog. Poincaré-Franken (Art. 3 Abs. 6 des Übereinkommens), deren Umrechnungskurs in Deutsche Mark für das Luftrecht in der 1. VO vom 4. November 1957 (BGBl. I S. 1784) festgelegt ist. Danach sind 100 Poincaré-Franken gleich 28 DM. Dieser Umrechnungsmaßstab kann auch für das Seerecht zugrunde gelegt werden. Das ergibt für das Seeschiff den Betrag von 1 680 000 DM. Unterstellen wir, daß das Luftfahrzeug, weil auf diesem Flug keine Personen befördert werden, statt 2 Tonnen Fracht 8 Tonnen Fracht befördert, so würde das einen Betrag von 8000 (kg) mal 250 (Franken) = 2 Millionen Poincaré-Franken ausmachen = 560 000 DM. Bei etwa gleich eingesetzten Kapitalwerten für die eigenen Beförderungsmittel würde sich hier also der Luftfahrtunternehmer erheblich günstiger stehen, vorausgesetzt natürlich, daß ein Schaden in dieser Höhe nachgewiesen werden könnte, und daß für den Reeder-Verfrachter die genannte Summe infolge der weiteren Sicherung durch § 660 HGB überhaupt ausgeschöpft wäre.

Der zweite Vergleich soll den Fall betreffen, daß nur Passagierschäden auf dem eigenen Schiff oder Luftfahrzeug entstanden sind. Das ergibt für das Schiff die Summe von 6000 (zu berechnende Registertonnen nach dem Übereinkommen) mal 3100 Franken (Art. 3 Abs. 1 [b] des Übereinkommens) = 18 600 000 Franken = 5 208 000 DM, für das Luftfahrzeug eine solche von 250 000 Franken (Art. 22 WA idF des Haager Protokolls) mal 60 (Passagiere) = 15 000 000 Poincaré-

Franken = 4 200 000 DM. Hier nähern sich also die Höchsthaftungssummen erheblich.

Der dritte Fall: Ladungs- und Passagierschäden auf dem eigenen Schiff oder Luftfahrzeug, keine Drittschäden. Dann bleibt es für das Schiff bei der Summe von 5 208 000 DM (Art. 3 Abs. 1 [c] des Übereinkommens), die nach dem in der angeführten Bestimmung vorgesehenen Schlüssel auf Personen- und Sachschäden verteilt werden. Für das Luftfahrzeug käme außer dem im zweiten Beispiel errechneten Betrag von 4 200 000 DM für die Passagiere noch ein weiterer für 2 Tonnen Fracht = 2000 (kg) mal 250 (Franken) = 500 000 Poincaré-Franken = 140 000 DM hinzu, so daß der Gesamtbetrag für das Luftfahrzeug 4 340 000 DM betragen würde, also eine noch größere Annäherung als im zweiten Falle.

In diesen drei ersten Fällen müssen wir dem Schadensgrunde nach in Betracht ziehen, und zwar zuungunsten des Luftfrachtführers, daß nach dem Warschauer Abkommen die zwingende Haftung auch für Verspätungsschaden gilt, während die wohl herrschende, aber umstrittene Auffassung im Seerecht eine solche nicht unter die Haager Regeln fallen läßt. (Vgl. für das Luftrecht Art. 19 WA, für das Seerecht A b r a h a m, Das Seerecht, 1956, S. 124 mit weiteren Nachweisen). In den Passageverträgen zur See erfolgt wohl regelmäßig eine Freizeichnung. Auch das Brüsseler Übereinkommen von 1957 betr. die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Beförderung von Passagieren zur See kennt eine zwingende Mindesthaftung nicht. Allerdings ist man auch im Luftrecht geneigt, den Begriff der Verspätung zugunsten des Luftfrachtführers sehr eng auszulegen.

Und nun zu dem Fall, daß nur Drittschäden, also Schäden an Personen oder Sachen außerhalb des eigenen Schiffes oder Luftfahrzeugs, entstanden sind. Wäre es nur Sachschaden, so würde sich für das Seerecht (die Berechnung ist die gleiche wie im ersten Beispiel) ein Betrag von 1 680 000 DM ergeben, für das Luftrecht ein solcher von 183 333 DM. Der luftrechtliche Betrag ergibt sich aus § 23 Abs. 1 und 2 LVG idF des Art. 4 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957. Danach wird im Höchstfall insgesamt bis zu 550 000 DM gehaftet. Ein Drittel dieser Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dienen für den Ersatz von Personenschäden. Beträge, die danach für den Ersatz von Sachschäden vorgesehen, aber nicht in Anspruch genommen worden sind, können für Personenschäden in Anspruch genommen werden, aber nicht umgekehrt. Wären es nur Personenschäden, so käme für das Seerecht ein

Betrag von 5 208 000 DM (die Berechnung ist die gleiche wie im Beispiel zu 2), für das Luftrecht ein solcher von 550 000 DM (vgl. die Berechnung weiter oben in diesem Beispiel) in Ansatz. Bei Personen- und Sachschäden wären für beide Rechtsgebiete auch die zuletzt genannten Zahlen maßgebend. Die sich danach für das Luftrecht ergebenden Beträge sind so erstaunlich gering, daß nur die Hoffnung bleibt, es möge niemals ein größerer Drittschaden im Luftverkehr entstehen. Stellen Sie sich bitte vor, ein großes, voll aufgetanktes Verkehrsflugzeug stürzt in ein in der Nähe einer größeren Stadt gelegenes großes chemisches Werk!

Und schließlich die Fälle, in denen Schaden an Ladung und Personen auf dem eigenen Schiff und Drittschaden entstanden ist. Hier bleibt es für das Schiff bei den schon genannten Globalsummen, also 1 680 000 DM bei bloßen Sachschäden, 5 208 000 DM bei Personen- und Sachschäden oder bloßen Personenschäden. Im Luftrecht muß man zusammenzählen: bei bloßen Sachschäden den sich aus dem ersten Beispiel ergebenden Betrag von 560 000 DM und den aus dem vorigen Absatz von 183 333 DM, also insgesamt 743 333 DM, bei bloßen Personenschäden den Betrag aus dem zweiten Beispiel von 1 680 000 DM und die im vorigen Absatz aufgeführten 550 000 DM, zusammen 2 230 000 DM, bei Drittschäden an Personen und Sachen sowie Schäden der eigenen Ladung und der beförderten Personen wäre zu der Summe von 2 230 000 DM noch der sich aus dem ersten Beispiel ergebende Betrag von 560 000 DM hinzuzuzählen, so daß sich 2 790 000 DM ergeben würden.

Insgesamt ist also wohl das Luftfahrzeug erheblich besser gestellt.

Dabei haben wir allerdings die Schadenshäufigkeit außer acht gelassen. Um diese festzustellen, bedürfte es sehr eingehender statistischer Untersuchungen. Hinweisen kann ich nur nochmals darauf, daß die Drittschadenshaftung im Luftrecht eine Gefährdungshaftung ist, daß aber andererseits der Reeder-Verfrachter für nautisches Verschulden seiner Leute und Feuerschaden beim Frachtvertrag nicht haftet. Ich deutete oben an, daß das Haager Protokoll zur Ergänzung des Warschauer Abkommens eine Nichthaftung des Luftfrachtführers für nautisches Verschulden nicht mehr kennt. Auch der Entwurf des Brüsseler Übereinkommens von 1957 über die Vereinheitlichung gewisser Regeln betr. die Beförderung von Passagieren zur See kennt die ursprüngliche vorgesehene Nichthaftung für nautisches Verschulden nicht mehr. So taucht immerhin ganz in der Ferne die Frage auf, ob hinsichtlich des nautischen Verschuldens für den Seefrachtvertrag schon endgültig das

letzte Wort gesprochen ist, eine Frage, auf die gegenwärtig natürlich irgendeine Antwort nicht möglich ist.

V.

Im geltenden deutschen Seerecht hat der Gläubiger in allen Fällen beschränkter Sachhaftung des Reeders ein gesetzliches Vorzugspfandrecht am Schiffsvermögen in Gestalt der Schiffsgläubigerrechte. Daß ein Schiffsgläubigerrecht in einigen Fällen auch dann gewährt wird, wenn die Haftungsbeschränkung nicht gegeben ist, mag hier als in diesem Zusammenhang ohne Belang unerörtert bleiben. Im großen und ganzen wird doch heute das Schiffsgläubigerrecht damit gerechtfertigt, daß die Gläubiger des Reeders in allen Fällen, in denen dieser nur beschränkt auf das Schiffsvermögen haftet, benachteiligt sind. Diese Schiffsgläubigerrechte finden wir in allen Seerechten, allerdings mit keineswegs immer gleichförmigen Tatbeständen. Auch das englische Recht kennt sie, indessen in Fällen, die der summenmäßig beschränkten Höchsthaftung des Reeders unterliegen, wohl nur im Falle des Schiffszusammenstoßes. Im Luftrecht sind entsprechende Rechte in allen Ländern nahezu unbekannt. Sollte es für das deutsche Recht zu einer Ratifikation des Brüsseler Übereinkommens über die Reederhaftung kommen, so würde es wohl gerechtfertigt sein, die Schiffsgläubigerrechte auch für das Seerecht erheblich einzuschränken, vornehmlich soweit für ihre Rechtfertigung bisher die beschränkte Sachhaftung des Reeders diente. Das wäre vor allem auch im Interesse der Schiffshypothekare zu begrüßen, die im gegenwärtigen deutschen Seerecht den Nachrang hinter allen Schiffsgläubigern haben, einerlei, ob deren Rechte vor oder nach der Hypothek entstanden sind (§ 776 HGB).

VI.

Nach gegenwärtigem See- und Luftrecht lassen alle Haftungsbeschränkungen die eigene Haftung von Hilfspersonen nach Maßgabe des Deliktsrechts außer Betracht. Sie haften, auch soweit für sie wie für den Kapitän des Seerechts über das bürgerliche Recht hinausgehende Haftungsnormen bestehen, für eigenes Verschulden der Höhe nach unbeschränkt. Auch hier zeigt sich eine Parallelentwicklung im See- und Luftrecht: Nach Art. 6 des seerechtlichen Brüsseler Übereinkommens sollen die Höchsthaftungssummen auch gelten für das Personal des Reeders. Ähnliche Bestimmungen finden sich im Haager Protokoll zur Ergänzung des Warschauer Abkommens und in dem seerechtlichen Passagierabkommen. Ob es rechtspolitisch richtig ist, die Haftung für bestimmte Berufsgruppen allgemein mehr und mehr aus

dem allgemeinen Recht herauszunehmen, ist eine sehr delikate Frage. Meinerseits neige ich zu einer Verneinung, ohne indessen in diesem Rahmen näher darauf eingehen zu können.

VII.

Darauf hinweisen möchte ich schließlich noch, daß gerade der Entwurf des Übereinkommens über die Vereinheitlichung gewisser Regeln bei der Passagierbeförderung zur See ein Beispiel dafür ist, daß Luftrecht und Seerecht einander näherrücken. Dieses Abkommen ist in seinem Abgrenzungsbereich und in seinen Haftungsnormen dem Warschauer Abkommen nahezu entnommen, nur daß sich auch hier der Reeder anders als der Luftfrachtführer einer doppelten Haftungsbeschränkung erfreut, derjenigen des Abkommens und derjenigen der allgemein beschränkten Reederhaftung. Gerade der Entwurf des Übereinkommens über die Passagierbeförderung zur See wirft aber die Frage auf: Hat das Seerecht bezüglich der künftigen Entwicklung schon die Führung gegenüber dem Luftrecht verloren?

VIII.

Wir sind heute versammelt zur Jahressitzung des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht. Wohl der größere Teil von uns fühlt sich mit dem Seerecht eng verbunden. Es würde mich nicht wundern, wenn ein Teil der Teilnehmer an der Versammlung in erster Linie seerechtlich interessiert wäre. Jedenfalls würde das der Tatsache entsprechen, daß luftrechtliche Kreise ungern sehen, wenn Parallelen zum Seerecht gezogen werden, ja sogar die Autonomie des Luftrechts vielfach in ganz besonders starkem Maße betonen. Ähnlich ist das auch in den Sonderrechten anderer Verkehrsmittel.

Demgegenüber bin ich der Überzeugung, daß die Zukunft eine gewisse Annäherung der Sonderrechte der einzelnen Verkehrsmittel bringen wird und daß damit auch der wissenschaftlichen Betätigung die Richtung in weitem Umfange gewiesen ist. Sie wird sich weitgehend mit dem Vergleichen der einzelnen Sonderrechte zu befassen haben. Die Zeit der rechtlichen Sonderentwicklungen der einzelnen Verkehrsmittel scheint sich ihrem Ende zu nähern, weil sich die einzelnen Sonderrechte in sich langsam erschöpfen. Das gilt auch für die stürmische Entwicklung des Seerechts in den letzten hundert Jahren, denn es sind kaum neue technische oder wirtschaftliche Momente für die Seeschifffahrt erkennbar oder denkbar, die für sich allein noch zu neuen wesentlichen rechtlichen Gesichtspunkten führen könnten. Im

Gegenteil: die verkehrswirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt erfordert gebieterisch den Blick auf die Lage bei den konkurrierenden Verkehrsmitteln. Aber nicht nur als Konkurrenten treten insbesondere Seeschifffahrt und Luftfahrt einander gegenüber. Auch die kombinierte Beförderung führt sie zusammen und verlangt Angleichung der Haftungsnormen. Der Durchfrachtverkehr und mit ihm das Durchfrachtkonnossement sind infolge der haftungsmäßigen Zersplitterung des Verkehrsrechts immer noch nicht zu einer festen Gestaltung gekommen.

Die künftige Entwicklung wird meiner Ansicht nach nicht etwa so verlaufen, daß die einzelnen Sonderrechte der Verkehrsmittel, insbesondere damit also auch das Seerecht, vollständig ihre Bedeutung verlieren. Davon kann keine Rede sein. Aber die Entwicklung in ihnen wird weitgehend stagnieren. Das wird nicht von heute auf morgen kommen. Noch immer wird es hier und da wichtige neue Entscheidungen geben, wird die internationale Vereinheitlichung in den Sonderrechten weiter vorangetrieben werden, aber alles in allem werden wir uns doch wohl daran gewöhnen müssen, daß wir in Zukunft die gemeinsamen Anliegen aller Verkehrsmittel mehr ins Auge fassen als die Sonderbelange einzelner. Das ist für uns alle, die wir am Seerecht hängen, keine leichte Erkenntnis. Es fällt mir schwer, sie gerade in diesem Kreise und in diesem Raum im Gebäude des Hanseatischen Oberlandesgerichts aussprechen zu müssen. Gerade der Rechtsprechung dieses Gerichts hat doch die Fortentwicklung des Seerechts so unendlich viel zu verdanken!