

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

HEFT 6

**Die Reform des Seehandelsrechts
im Zusammenhang mit der Ratifikation
der Brüsseler Seerechtsabkommen
von 1952 und 1957**

Die Reform des Seehandelsrechts
im Zusammenhang mit der Ratifikation
der Brüsseler Seerechtsabkommen
von 1952 und 1957

*Vortrag gehalten anlässlich der Jahresversammlung
des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 8. Juni 1959 von Herrn Ministerialdirigent im
Bundesjustizministerium Dr. Ernst Gessler.*

Die Reform des Seehandelsrechts
im Zusammenhang mit der Ratifikation der Brüsseler
Seerechtsabkommen von 1952 und 1957

Meine Herren!

Am heutigen Tage hat der von dem Herrn Bundesminister der Justiz gebildete Sachverständigenausschuß zur Reform des Seehandelsrechts im Zusammenhang mit der Ratifikation der Brüsseler Abkommen von 1952 und 1957 in diesem Hause unter Vorsitz von Herrn Staatssekretär Dr. Strauß seine erste konstituierende Sitzung abgehalten. Es wird Sie interessieren, welche Aufgaben dieser Ausschuß hat, worauf sich die geplante Reform des Seehandelsrechts erstrecken soll, wie der Ausschuß arbeitet und innerhalb welcher Zeit die Reform des Seehandelsrechts verwirklicht werden soll. Ich darf Ihnen deshalb den wesentlichen Inhalt des Referats, das ich vor diesem Ausschuß gehalten habe, vortragen. Es gibt Ihnen, glaube ich, den besten Überblick über die geplante Reform des Seehandelsrechts.

Auf den Brüsseler Seerechtskonferenzen der Jahre 1952 und 1957 sind fünf internationale Abkommen von der Bundesrepublik gezeichnet worden, deren Ratifikation durch die deutschen gesetzgebenden Körperschaften nunmehr von der Bundesregierung in die Wege geleitet werden soll. Vier dieser Abkommen werden, wenn sie für die Bundesrepublik durch Ratifikation innerstaatlich verbindliches Recht geworden sind, eine Änderung des deutschen Seehandelsrechts bewirken. Dabei handelt es sich um die drei Übereinkommen von 1952 — über die zivilrechtliche und die strafrechtliche Zuständigkeit und über den Arrest in Seeschiffe — sowie um das Übereinkommen über die beschränkte Reederhaftung aus dem Jahre 1957. Lediglich das Übereinkommen über das Einschleichenunwesen von 1957 wirft Probleme der Rechtsangleichung für das Seehandelsrecht nicht auf und kann deshalb in diesem Zusammenhang außer Betracht bleiben.

Einmal ist die Entscheidung des Parlaments darüber vorzubereiten, ob die Ratifikation der Abkommen durch die Bundesrepublik zweckmäßig erscheint oder ob sie wegen einer etwaigen grundlegenden Unvereinbarkeit der Bestimmungen der Abkommen mit den Regeln des deutschen Rechts oder aus wirtschaftlichen Erwägungen unterbleiben soll. Die Bundesregierung hat, wie Ihnen bekannt ist, alle Abkommen gezeichnet und damit bereits gegenüber den Konferenzstaaten ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, das Ratifikationsverfahren einzuleiten. Das enthebt sie jedoch nicht der Verpflichtung, auch die gegen eine Ratifikation sprechenden Erwägungen nochmals sorgfältig zu prüfen und gegebenenfalls den gesetzgebenden Körperschaften bei ihren Beratungen über die Zustimmung zu den Abkommen zur Kenntnis zu bringen. Zu diesem Fragenkomplex wird auch die Überlegung zu rechnen sein, in welchem Umfang die Bundesrepublik bei der Ratifikation von Vorbehalten Gebrauch machen soll, welche in den einzelnen Abkommen für abweichende Regelungen vorgesehen sind.

Die zweite Frage geht dahin, ob und in welcher Form die in den Abkommen getroffenen Bestimmungen über ihren internationalen Anwendungsbereich hinaus auch allgemeines nationales Recht werden sollen. Diese Frage muß für jedes einzelne Abkommen gesondert geprüft werden. Soweit die Frage bejaht wird, muß das deutsche Seehandelsrecht durch Einfügung entsprechender Vorschriften geändert werden. Hier gilt es, Entwürfe für die notwendigen gesetzlichen Vorschriften auszuarbeiten und zu beraten.

Durch diese Aufgaben ist der Tätigkeitsbereich des heute gebildeten Sachverständigenausschusses abgesteckt. Damit darf ich nochmals die Feststellung verbinden, daß eine weitergehende Reform des Seehandelsrechts nicht beabsichtigt ist. Vorschriften des deutschen Seerechts sollen nur in dem Umfange geändert werden, in dem dies zur Anpassung an internationale Abkommen erforderlich ist. Es wird sich allerdings nicht immer vermeiden lassen, bei einer Übernahme der Abkommensbestimmungen in das deutsche Recht auch solche Rechtsätze des deutschen Seehandelsrechts zu überprüfen, die mit der Neuregelung nur in einem mittelbaren Zusammenhang stehen. Das gilt namentlich für das Abkommen über die beschränkte Reederhaftung, dessen Bestimmungen mit dem Gesamtsystem der Haftung des Ree-

mit der Reederhaftung zusammenhängende Rechtsinstitute des deutschen Seehandelsrechts nicht zu umgehen sein.

Von der Beschränkung auf die vier in Brüssel gezeichneten Abkommen sollen zwei Ausnahmen gemacht werden. Auf eine dritte vielleicht notwendig werdende Ausnahme komme ich später im Zusammenhang mit dem Abkommen über die beschränkte Reederhaftung zu sprechen.

Auf der Brüsseler Konferenz von 1957 ist auch der Entwurf eines Abkommens über die Reederhaftung gegenüber Passagieren beschlossen worden, ohne jedoch zur Zeichnung aufgelegt zu werden. Die belgische Regierung hat die Konferenzstaaten inzwischen um eine Stellungnahme zu dem Abkommen ersucht, um den Abschluß eines entsprechenden Abkommens auf einer künftigen Seerechtskonferenz vorzubereiten. Diese Stellungnahme, die in einem sachlichen Zusammenhang mit der geplanten Reform des Seerechts steht, soll ebenfalls von dem Ausschuß erarbeitet werden.

Weiter hält das Bundesjustizministerium eine Neugestaltung des Verklarungsverfahrens für erforderlich. Die Kritik am geltenden Recht richtet sich namentlich dagegen, daß die derzeitige Regelung die Abgabe einer eidestättlichen Versicherung durch den Kapitän zwingend vorsieht. Es wird aus verschiedenen Erwägungen eine Beseitigung der eidesstattlichen Bekräftigung des Verklarungsberichts gefordert. Es ist ferner vorgeschlagen worden, dem Kapitän die Einleitung eines Verklarungsverfahrens nicht mehr in jedem Fall, sondern nur auf Antrag eines Beteiligten zur Pflicht zu machen. Das Bundesjustizministerium hält es für wünschenswert, daß diese Fragen in dem Sachverständigenausschuß beraten werden, da ihre Beurteilung nicht nur seerechtliche Kenntnisse, sondern auch praktische seerechtliche Erfahrungen und eine genaue Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse auf dem Gebiet der Verklarung voraussetzt.

Nach diesem Überblick über die Aufgaben, die das Bundesjustizministerium dem Ausschuß zugeordnet hat, einige Bemerkungen zu dem Verfahren und dem Zeitplan für die Bewältigung dieser Aufgaben.

Es sind vier Unterausschüsse gebildet worden, auf die die Aufgaben folgendermaßen verteilt worden sind:

als etwa das Abkommen über die beschränkte Reederhaftung oder das Arrestabkommen verhältnismäßig wenige Probleme auf. Der Unterausschuß I soll deshalb zusätzlich den Entwurf eines Abkommens über die Reederhaftung gegenüber Passagieren beraten.

Dem Unterausschuß II ist das Abkommen über die strafrechtliche Zuständigkeit überwiesen worden. Auch er wird dadurch verhältnismäßig wenig belastet sein, so daß er außerdem die Reform des Verklarungsverfahrens vorbereiten wird.

Die umfangreichste Aufgabe ist dem Unterausschuß III übertragen worden, das Abkommen über die beschränkte Reederhaftung.

Der Unterausschuß IV soll sich mit dem Abkommen über den Arrest in seegehende Schiffe befassen.

Die Tätigkeit der Unterausschüsse ist so gedacht, daß sich jeder Unterausschuß zunächst mit der Frage befaßt, ob das ihm zugewiesene Abkommen ratifiziert werden soll. Die Ratifikationsfrage ist zwar bereits vor der Unterzeichnung der Abkommen durch die Bundesregierung geprüft worden. Auch der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat schon zu ihr Stellung genommen. Das Bundesjustizministerium legt jedoch Wert darauf, daß die Frage in einem Gremium, in dem alle interessierten Kreise vertreten sind, nochmals erörtert wird. Soweit die Prüfung zu einer Befürwortung der Ratifikation führt, sollte sodann darüber beraten werden, ob die Bundesrepublik sich auf die Ratifikation beschränken oder die Regelung der Abkommen in das deutsche Recht übernehmen sollte.

Während die Unterausschüsse mit den Überlegungen zu den beiden Fragen beschäftigt sind, ob die Ratifikation empfehlenswert erscheint und in welcher Form die Abkommen deutsches Recht werden sollen, wird das Bundesjustizministerium Entwürfe für die erforderlichen gesetzlichen Vorschriften ausarbeiten.

Wir hoffen, daß die Unterausschüsse ihre vorbereitenden Überlegungen bis zum Frühjahr des nächsten Jahres abschließen können und daß bis dahin auch die Gesetzentwürfe vom Bundesjustizministerium ausgearbeitet sind und den Unterausschüssen zugeleitet werden können. Es wäre dann Aufgabe der Unterausschüsse, die Gesetzentwürfe

möglich sein, die Regierungsvorlage bis zum Herbst 1961 fertigzustellen. Sie könnte dann dem neuen Bundestag bei Aufnahme seiner Arbeiten vorgelegt und von ihm in einer Zeit, in der er hoffentlich noch nicht mit anderen vordringlichen Arbeiten belastet ist, beraten und verabschiedet werden.

Nach diesem Überblick über die Aufgaben und das Verfahren der Kommission möchte ich noch einiges zu den Problemen sagen, die nach unserer Auffassung bei den einzelnen Abkommen im Vordergrund der Überlegungen stehen werden.

Das Abkommen über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen

aus dem Jahre 1952 enthält die prozeßrechtliche Ergänzung zu dem Internationalen Abkommen von 1910, das die materiell-rechtlichen Regeln über die Rechtsfolgen von Schiffszusammenstößen vereinheitlicht hat. Die Bestimmungen des materiell-rechtlichen Abkommens sind, wie Sie wissen, durch eine Novelle im Jahre 1913 als §§ 734 ff. in das Handelsgesetzbuch übernommen worden. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat sich in seiner Stellungnahme zu dem Abkommen dafür ausgesprochen, das Abkommen zu ratifizieren und darüber hinaus seine Vorschriften in das deutsche Inlandsrecht zu übernehmen. Schließt sich die Kommission dieser Empfehlung an, dürfte es zweckmäßig sein, die erforderlichen Vorschriften im Anschluß an die materiell-rechtliche Regelung über den Schiffszusammenstoß im Handelsgesetzbuch zu treffen.

Bei der Übernahme des Abkommens in das deutsche Recht wird das Verhältnis der Abkommensbestimmungen zu dem Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 besonderer Prüfung bedürfen. Das Abkommen gilt u. a. auch für Zusammenstöße von Seeschiffen oder von See- und Binnenschiffen, die sich auf Binnengewässern mit Ausnahme des Rheins ereignen. Auf Ansprüche aus solchen Zusammenstößen findet aber nach geltendem Recht mit gewissen Ausnahmen das Gesetz von 1952 Anwendung, das neben einem vereinbarten Ge-

daher zunächst zu untersuchen sein, ob der bisherige Geltungsbereich des Gesetzes von 1952 auch nach der Ratifikation des Abkommens aufrechterhalten werden kann oder ob er eingeschränkt werden muß. Die Entscheidung dieser Frage wird davon abhängen, ob das Abkommen eine über seine Regelungen hinausgehende Einschränkung der Gerichtsstände durch das nationale Recht zuläßt. Wird diese Frage verneint, so könnte es sich weiter fragen, ob die dann erforderliche Einschränkung des Geltungsbereichs des Gesetzes von 1952 auf das nach dem Abkommen unumgängliche Maß beschränkt werden sollte. Dafür könnte sprechen, daß sich die Konzentration der Streitigkeiten in Binnenschiffahrtssachen durch das Gesetz von 1952 in der Praxis bewährt hat. Gewisse Möglichkeiten, den Anwendungsbereich des Gesetzes von 1952 möglichst unangetastet zu lassen, bietet der Artikel 8 des Abkommens. Er sieht den Vorrang des nationalen Rechts, also auch den des Gesetzes von 1952, für die Streitigkeiten vor, an denen nur Personen beteiligt sind, die demselben Staat wie das mit der Sache befaßte Gericht angehören. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat eine Prüfung in dieser Richtung angeregt.

Das ebenfalls aus dem Jahre 1952 stammende Abkommen über die strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen wirft nur wenige Probleme auf. Wie bei allen Abkommen wird zunächst festzustellen sein, ob und inwieweit die Bestimmungen des Abkommens mit dem deutschen Recht, hier mit dem deutschen Straf- und Verfahrensrecht, übereinstimmen. In diesem Zusammenhang wird vor allem die Tragweite des § 5 des Strafgesetzbuchs zu untersuchen und die Bedeutung des § 18 Abs. 1 des Flaggenrechtsgesetzes für die Auslegung dieser Vorschrift zu klären sein. Die Abweichungen des Abkommens vom deutschen Recht dürften nicht von einschneidender Bedeutung sein. Der beschränkte Kreis von Fällen, für die das Abkommen gilt, dürfte es jedoch nicht rechtfertigen, die Abweichungen des Abkommens in das deutsche Recht zu übernehmen und damit die deutsche Strafhoheit gegenüber dem jetzigen Rechtszustand zu beschränken. Man wird deshalb schon jetzt sagen dürfen, daß bei diesem Abkommen am ehesten in Betracht kommt, es nur zu ratifizieren, wobei von dem Vorbehalt in Artikel 4 Abs. 2 Gebrauch zu machen sein wird. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat sich auch in diesem Sinne ausgesprochen.

Schon die Frage, ob das Abkommen überhaupt ratifiziert werden soll, wird sorgfältiger Überlegungen bedürfen. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat sich schon vor längerer Zeit gegen eine Ratifikation ausgesprochen, sofern nicht gleichzeitig auch ein Abkommen über die beschränkte Reederhaftung ratifiziert wird. Nachdem nunmehr das Abkommen über die beschränkte Reederhaftung vorliegt und ratifiziert werden soll, würde wohl auch vom Standpunkt des Seerechtsvereins diese Voraussetzung für die Ratifikation des Arrestabkommens erfüllt sein. Gleichwohl wird es sich empfehlen, den Bedenken noch weiter nachzugehen, die den Seerechtsverein zu seiner vorläufigen ablehnenden Haltung veranlaßt haben. Es handelt sich dabei um die Sorge, daß durch Artikel 3 des Arrestabkommens die nach nationalem Recht bestehende Haftung erweitert werden könnte. Diese Befürchtung wäre sicher unbegründet, wenn in Artikel 3 auf Artikel 9 verwiesen wäre, der ausdrücklich klarstellt, daß das Abkommen keine neuen Ansprüche schaffen will, die nicht schon nach nationalem Recht bestehen. Nun ist aber leider in Artikel 3 nicht auf Artikel 9, sondern auf Artikel 10 verwiesen. Wahrscheinlich handelt es sich nur um ein Redaktionsversehen. Es müßte jedoch überlegt werden, ob dieses Redaktionsversehen berichtigt werden kann, bevor das Abkommen ratifiziert wird.

Wird die Zweckmäßigkeit der Ratifikation bejaht, so wird auch hier zu prüfen sein, ob die Abkommensbestimmungen in das deutsche Recht übernommen werden sollen.

Für eine Übernahme in das deutsche Recht geeignet dürfte die Bestimmung des Abkommens sein, daß auch segelfertige Schiffe mit Arrest belegt werden dürfen. Das Verbot des Arrestes in segelfertige Schiffe nach § 482 HGB dürfte den Verhältnissen des modernen Seeverkehrs kaum noch entsprechen.

Ob das Abkommen auch im übrigen in das deutsche Recht übernommen werden soll, kann zweifelhafter sein. Insbesondere kann es sich fragen, ob die Beschränkung, daß der Arrest in ein Schiff nur wegen ganz bestimmter, als Seeforderungen bezeichneter Ansprüche, ausgebracht werden darf, schlechthin deutsches Recht werden sollte. Artikel 8 Abs. 4 des Abkommens würde es zulassen, daß das vom Abkommen abweichende geltende deutsche Recht für solche Arrestenträge aufrechterhalten wird, die von einem Gläubiger in Deutsch-

berührende Fälle das geltende deutsche Recht beibehalten werden soll, würde das nicht notwendig bedeuten, daß man sich auf eine bloße Ratifikation des Abkommens beschränken müßte. Es wäre vielmehr zu prüfen, ob auch dann das Abkommen in das deutsche Recht aufgenommen, aber als Ausnahme vorgesehen werden sollte, daß für die erwähnten rein innerdeutschen Vorgänge das bisherige deutsche Recht ganz oder teilweise weitergilt.

Soweit danach eine Übernahme des Abkommens in das deutsche Recht in Frage kommt, wäre die erforderliche Änderung und Ergänzung des deutschen Rechts wohl im Anschluß an § 931 der Zivilprozeßordnung vorzunehmen.

Von einschneidender Bedeutung für das deutsche Seehandelsrecht wird eine Ratifikation des Abkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer seegehender Schiffe sein. Ich brauche in diesem Kreise nicht über den Inhalt des Abkommens zu referieren. Ebenso ist Ihnen die Entwicklung bekannt, die über das Brüsseler Abkommen von 1924 und den Madrider Entwurf von 1955 zu dem jetzt vorliegenden Abkommen von 1957 geführt hat. Erwähnen möchte ich, daß Großbritannien, welches dem Abkommen von 1924 ebenso wie Deutschland nicht beigetreten war, als erster und bisher einziger Staat das Abkommen von 1957 inzwischen ratifiziert hat. Es hat die Regelung durch den Merchant Shipping Act von 1958 in sein innerstaatliches Recht übernommen.

Bei der Prüfung, ob das Abkommen ratifiziert werden soll, ist die Grundsatzfrage zu entscheiden, ob das bisherige deutsche System der Beschränkung der Reederhaftung auf Schiff und Fracht oder das völlig andere System des Abkommens den Vorzug verdient. Wenn auch die Regelung des Abkommens nicht in jeder Hinsicht befriedigen und nicht alle deutschen Wünsche berücksichtigen mag, dürfte sie doch den heutigen Bedürfnissen weit besser als das überkommene deutsche Haftungssystem entsprechen.

Wenn das Abkommen ratifiziert werden soll, wird man dabei nicht stehenbleiben können, sondern die Regeln des Abkommens in das deutsche Recht übernehmen müssen. Ein Nebeneinander des neuen Haftungssystems und der bisherigen deutschen Haftung mit Schiff und Fracht würde kaum vertretbar sein, ganz abgesehen davon, daß

Soll das deutsche Seehaftungsrecht auf der Grundlage des Abkommens neu gestaltet werden, sind drei Fragenkomplexe zu berücksichtigen:

1. die Änderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Haftungsbeschränkung (§§ 486 f HGB),
2. die Regelung des Haftungsfonds,
3. die Überprüfung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Schiffsgläubigerrechte (§§ 754 ff HGB).

Das materielle Recht der Haftungsbeschränkung wird namentlich insofern geändert werden müssen, als entsprechend Artikel 1 Abs. 1 des Abkommens nicht — wie nach § 486 des Handelsgesetzbuches — auf den Rechtsgrund des gegen den Reeder erhobenen Anspruchs, sondern auf die Art des Schadens abzustellen ist. Im übrigen sollten die Bestimmungen über den Umfang der Haftung in das Handelsgesetzbuch eingefügt werden. Dabei wird es sich vielleicht empfehlen, entsprechend dem englischen Vorbild eine Ermächtigung der Bundesregierung zur Bekanntmachung des Betrags in Deutscher Mark vorzusehen, der jeweils der im Abkommen enthaltenen Bezugswährung des Goldfranken entspricht.

Aus Artikel 2 Abs. 4 des Abkommens dürfte zu entnehmen sein, daß die Haftung des Reeders nach dem Abkommen nicht von vornherein beschränkt, sondern vielmehr durch die Errichtung eines Haftungsfonds beschränkbar ist. Die Frage nach der Einordnung der Vorschriften über die Durchführung der Haftungsbeschränkung ist deshalb eng verbunden mit der Regelung des Haftungsfonds. Sie bereitet namentlich deshalb Schwierigkeiten, weil sie im System des Seerechts ohne Vorbild ist.

Artikel 4 und Artikel 5 Abs. 5 des Abkommens sehen vor, daß sich die Errichtung und Verteilung des Fonds nach nationalem Recht richtet. Es wird infolgedessen notwendig sein, für die in der Bundesrepublik zu errichtenden Haftungsfonds ein besonderes Verfahren zu schaffen, das den Regeln der Freiwilligen Gerichtsbarkeit unterstellt werden könnte. Deshalb liegt es nahe, das Handelsgesetzbuch nicht mit Verfahrensvorschriften über die Haftungsbeschränkung zu belasten. Vielmehr könnte dort lediglich gesagt werden, daß sich die Haftung des Reeders durch die Einleitung eines besonderen Verteil-

gleichbaren Fall der Haftungsbeschränkung des Erben durch Eröffnung des Nachlaßkonkursverfahrens. Das den Haftungsfonds betreffende Verfahren selbst könnte etwa anstelle der 1940 aufgehobenen Vorschriften über das Schiffspfandrecht als Sechster Abschnitt in das Gesetz über die Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit eingefügt werden. Durch diese Stellung würde es den dafür wohl geeigneten allgemeinen Vorschriften des FGG unterworfen werden. Es hätte namentlich die gerichtliche Zuständigkeit, die Bildung des Haftungsfonds in Verbindung mit einem Gläubigeraufgebot und die Verteilung des Fonds zu regeln. Ob es auch ein Verfahren über die Feststellung der geltend gemachten Ansprüche enthalten soll, wird eingehender Prüfung bedürfen.

Die neue Regelung der Haftung des Reeders wirft einmal die Frage auf, ob die der Haftungsbeschränkung unterliegenden Ansprüche weiterhin durch Schiffsgläubigerrechte gesichert werden sollen. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Schiffsgläubigerrechte werden zwar unmittelbar von dem Abkommen nur unwesentlich betroffen. Es würde genügen, die Tatbestände des § 754 Nr. 8 und 9 des Handelsgesetzbuches den neuen Haftungsbeschränkungsfällen anzugleichen. Es bedarf jedoch der sorgfältigen Überlegung, ob eine Sicherung dieser Ansprüche durch Schiffsgläubigerrechte überhaupt noch erforderlich ist. Sie ließe sich rechtspolitisch wohl nicht mehr wie bisher damit begründen, daß sie ein Ausgleich für die Haftungsbeschränkung sein soll. Nach dem System des Abkommens versagt die Sicherung durch ein Schiffsgläubigerrecht gerade dann, wenn der Reeder seine Haftung durch Bildung eines Fonds beschränkt. Nach der Bildung des Fonds kann auf anderes Vermögen des Reeders, also auch auf das Schiff, nicht mehr zugegriffen werden. Das Vorrecht des Schiffsgläubigers nützt ihm daher nichts.

Davon abgesehen stellt sich jedoch außerdem die Frage, ob nicht überhaupt das ganze Schiffsgläubigerrecht einer Revision zu unterziehen ist. Anlaß dazu bieten das von Deutschland bisher nicht gezeichnete Übereinkommen zur Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien von 1925 und die Notwendigkeit einer Stärkung der Stellung der Finanzkreditgeber gegenüber den Gläubigern aus Kapitänsgeschäften.

Von den vielfältigen weiteren Einzelheiten, die die Kommission zu erwägen haben wird, möchte ich nur die Frage erwähnen, inwieweit

Abkommen gilt — jedenfalls nach seinem englischen Text — für seegehende Schiffe, also auch für Binnenschiffe, wenn sie die offene See befahren. Die dem Abkommen ebenfalls widersprechende Regelung des Binnenschiffahrtsgesetzes muß in solchen Fällen der Regelung des Abkommens weichen. Um dieses durch das Abkommen gebotene Ergebnis zu erreichen, wird insoweit die Ratifikation des Abkommens und die dadurch eintretende Überlagerung des deutschen Binnenschiffahrtsrechts genügen. Eine Neugestaltung des Haftungssystems in der Binnenschiffahrt sollte wohl bis zum Abschluß eines dem seerechtlichen Abkommen entsprechenden Internationalen Abkommens für die Binnenschiffahrt zurückgestellt werden, zumal Verhandlungen über ein solches Abkommen bereits im Herbst dieses Jahres im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa aufgenommen werden.

Der Entwurf eines Abkommens über die Beförderung von Schiffspassagieren erstrebt die Vereinheitlichung der Reederhaftung gegenüber den Passagieren. Er enthält einerseits eine Haftungsbeschränkung und andererseits das Verbot einer vertraglichen Freizeichnung in diesem Haftungsrahmen. Auf der Brüsseler Seerechtskonferenz von 1957 ist er beraten, ein entsprechendes Abkommen aber nicht zur Zeichnung aufgelegt worden, da die in der Diskussion hervorgetretenen Auffassungen die Zeichnung durch eine Reihe der bedeutendsten Schiffahrtsnationen nicht erwarten ließen. Die Konferenz hat das Abkommen vielmehr nur als Entwurf beschlossen und den beteiligten Staaten als Meinungsäußerung der Delegationen mit der Empfehlung zugeleitet, ihre Stellungnahmen dazu der belgischen Regierung zu übermitteln. Wenn sich nach dem Ergebnis dieser Äußerungen erwarten läßt, daß künftig doch noch eine Einigung über diesen Gegenstand zu erzielen sein könnte, soll das Abkommen erneut zum Gegenstand einer internationalen Seerechtskonferenz gemacht werden.

Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht hat sich bereits in seiner Stellungnahme zu dem Madrider Entwurf dieses Abkommens von 1955 gegen eine Ratifikation durch die Bundesrepublik ausgesprochen. Bereits auf der Konferenz des Comité Maritime International in Madrid zeigte sich die ablehnende Haltung einiger Großstaaten. Vornehmlich die geringe Bereitschaft der USA und Großbritanniens, dem Abkommen beizutreten, ist der Grund für die ab-

Nichtvertragsstaaten beeinträchtigen werde. Eine solche Gefahr wird besonders gegenüber englischen Schiffahrtslinien gesehen, bei denen unbeschränkte Freizeichnung zulässig und weitgehend üblich ist. Die Erhaltung des dadurch bedingten Wettbewerbsvorsprungs vor anderen Staaten dürfte auch ein Grund für die Engländer gewesen sein, den Entwurf nicht zu unterstützen. Die Amerikaner haben sich in ihrer Ablehnung von dem gegenteiligen Bestreben leiten lassen, für ihr nationales Recht die unbeschränkte Haftung des Reeders gegenüber geschädigten Passagieren zu erhalten, die sie für unverzichtbar halten.

Der Ausschuß wird sich schließlich mit der Frage beschäftigen müssen, ob der Beitritt der Bundesrepublik zu einem dem Entwurf entsprechenden internationalen Abkommen ohne den gleichzeitigen Beitritt bestimmter anderer Nationen — namentlich Großbritanniens — wirtschaftlich tragbar erscheint. Sodann werden aber auch für den Fall, daß auf einer späteren Konferenz andere Staaten in ausreichender Zahl zur Ratifikation bereit sein sollten, die rechtstechnische Konzeption des Entwurfs zu erörtern und seine Fassung im einzelnen zu überprüfen sein. In der Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Entwurf sollen zumindest vorsorglich insoweit etwa gebotene Anregungen aufgenommen werden. Da sich die Regelung des Entwurfs weitgehend an das Warschauer Abkommen anlehnt, wird ein Vergleich mit diesem luftrechtlichen Abkommen und seiner Auslegung die Beurteilung der Bestimmungen des Entwurfs vielleicht in manchem Punkte erleichtern können.

Der Überblick über die zu behandelnden Probleme zeigt, daß die geplante Reform des Seerechts uns vor schwierige Fragen stellen und eine Arbeit sein wird, die, obwohl sie sich nur auf Teilgebiete des Seehandelsrechts erstreckt, den Namen „Reform“ mit Recht verdient. Das Bundesjustizministerium ist sicher, in dem Kreis der Sachverständigen hervorragende Berater gefunden zu haben, mit deren Hilfe das Werk zum Wohl der deutschen Seeschiffahrt gelingen wird. Zugleich wird damit ein wesentlicher Beitrag zur weiteren Vereinheitlichung des Seerechts geleistet werden, worauf die nationalen Seerechtsvereine als die Wegbereiter einer solchen Entwicklung stolz sein können.