

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

HEFT 9

DR. ROLF HERBER

**Probleme der Reform
des Seehandelsrechts**

Probleme der Reform des Seehandelsrechts

*Vortrag gehalten in der Jahresversammlung des
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 17. Februar 1964 von Landgerichtsrat Dr.
Rolf Herber, Bundesjustizministerium*

Meine Herren!

Als das Bundesjustizministerium im Jahre 1959 zur Vorbereitung der Ratifikation der Brüsseler Seerechtsübereinkommen von 1952 und 1957 einen Sachverständigenausschuß einsetzte, hat Herr Professor Geßler¹⁾ vor diesem Kreise einen Überblick über Gegenstand und Zweck der beabsichtigten Reform des Seehandelsrechts gegeben. Der Sachverständigenausschuß hat sich inzwischen in einer Reihe von Sitzungen mit den rechtspolitischen Fragen beschäftigt, die die Reform aufwirft. Das Bundesjustizministerium hat aufgrund dieser Beratungen nunmehr konkretere Überlegungen für die notwendigen Gesetzesänderungen angestellt. Es ist heute weder meine Absicht noch kann es meine Aufgabe sein, einen Überblick über die Arbeit des Ausschusses und den Stand der Reformarbeiten im einzelnen zu geben; das wäre im gegenwärtigen Zeitpunkt auch verfrüht, da endgültige Ergebnisse noch ausstehen. Ich kann Ihnen vielmehr nur einige Reformprobleme aus meiner persönlichen Sicht vor Augen führen. Der Überblick muß naturgemäß sehr lückenhaft sein, da die begrenzte Zeit mich zu strenger Beschränkung zwingt. Ich bitte deshalb auch um Nachsicht, wenn es mir nicht möglich ist, Ihnen ein geschlossenes Bild der Reform zu vermitteln.

Erlauben Sie mir bitte zuvor noch eine Anmerkung zum Zeitplan der Reform, der Sie besonders interessieren wird. Der Sachverständigenausschuß wird seine Tätigkeit voraussichtlich etwa in einem Jahr beenden können. Das bedeutet praktisch, daß die beabsichtigte Seerechtsnovelle wohl zu Beginn der nächsten Legislaturperiode den gesetzgebenden Körperschaften zugeleitet werden kann. In der laufenden Wahlperiode würde auch bei größter Beschleunigung der noch notwendigen Vorbereitungsarbeiten nicht mehr genügend Zeit für die parlamentarische Beratung verbleiben. Man wird es namentlich aus der Sicht der Praxis bedauern müssen, daß sich danach die ursprüngliche Hoffnung, die Übereinkommen noch in dieser Legislaturperiode zu ratifizieren, nicht erfüllt hat. Dennoch sollte man dieser Verzögerung im Hinblick auf die Schwierigkeit der notwendigen Überlegungen Verständnis entgegenbringen. Zwar ist der Gegenstand der Reform begrenzt. Obwohl unser jetzt über hundert Jahre altes Seehandelsrecht auch in vielen anderen Punkten modernisierungsbedürftig ist, sollen — von der Ausnahme des Verklarungsrechts abgesehen — nur die Änderungen vorgenommen werden, die im Zusammenhang mit der Ratifikation der vier Übereinkommen stehen, nämlich der Übereinkommen von 1952 über die zivilgerichtliche und strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen sowie über den Arrest und des Übereinkommens von 1957 über die beschränkte Reederhaftung. Die Bundesrepublik wird sich jedoch nicht mit der wörtlichen oder auch nur weitgehend wörtlichen Übernahme der Übereinkommen in die deutschen Gesetze begnügen können. Die Ratifikation des Übereinkommens über die beschränkte Reederhaftung wird vielmehr eine tiefgreifende Änderung des deutschen Seehandelsrechts zur Folge haben. Sie bringt uns den Abschied von dem Rechtsinstitut der gegenständlich beschränkten Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht. Dieses Haftungsprinzip bildet heute einen der Grundpfeiler unseres Seerechtssystems. Wenn wir es der internationalen Rechtsvereinheitlichung und natürlich auch der modernen Entwicklung der Schifffahrt opfern, wird der deutsche Gesetzgeber nicht nur neue

institute überprüfen und an die Änderungen des Haftungsrechts angleichen müssen, um die Einheitlichkeit des Systems zu bewahren. Wenn wir uns vor Augen halten, daß das Ausmaß der notwendigen Umstellung für das deutsche Recht größer ist als für die meisten anderen Vertragstaaten des Reederhaftungsabkommens, so dürfen wir uns wegen der Dauer der Vorbereitungsarbeiten vielleicht mit der Überlegung trösten, daß das Reederhaftungsabkommen zur Zeit ohnehin noch nicht in Kraft getreten ist und daß es auch durch eine deutsche Ratifikation in diesem oder im nächsten Jahr voraussichtlich nicht in Kraft gesetzt werden könnte.

Aus dem Gesagten ergibt sich bereits, daß das Reederhaftungsabkommen für die geplante Seerechtsnovelle eine zentrale Bedeutung hat. Ich möchte deshalb meine Ausführungen auf die Problematik beschränken, die sich im Zusammenhang mit der Ratifikation dieses Übereinkommens ergibt. Zwar bieten auch die anderen Übereinkommen und die erwogene Neuregelung des Verklarungsrechts eine Reihe interessanter Rechtsprobleme. Ihre Darstellung müßte jedoch den zur Verfügung stehenden zeitlichen Rahmen sprengen. Die Rezeption des Reederhaftungsabkommens hat auch für die Praxis die bei weitem größte Bedeutung unter den Reformfragen.

Erlauben Sie mir bitte, Ihnen zunächst den Inhalt des Reederhaftungsabkommens in seinen Grundgedanken nochmals mit wenigen Sätzen ins Gedächtnis zu rufen. Der Reeder haftet grundsätzlich unbeschränkt mit seinem gesamten Vermögen. Er kann seine Haftung für Personen- und Sachschäden, die an Bord des Schiffes eingetreten oder von Bord aus bzw. beim Laden und Löschen verursacht worden sind, beschränken, soweit ihm ein persönliches Verschulden nicht zur Last fällt. Die Haftungsbeschränkung für alle aus einem bestimmten Ereignis entstandenen Ansprüche wird bewirkt durch die Errichtung eines besonderen Haftungsfonds, dessen Höhe sich nach dem Raumgehalt des Schiffes bestimmt. Der Betrag der Haftungssumme ist nach den mißlichen Erfahrungen mit der Währungsklausel der Haager Regeln in Poincaré-Francs festgelegt worden. Nach der gegenwärtigen Goldparität der Deutschen Mark ist bei Sachschäden ein Betrag von rund 265 DM, bei Personenschäden oder gemischten Schäden ein Betrag von rund 823 DM pro Tonne des Schiffes einzuzahlen. Der Haftungsfonds steht nur den Gläubigern von Ansprüchen, für die die Haftung beschränkt worden ist, zur Verfügung. Diese können sich im Verhältnis zueinander, von der Priorität der Personenschäden abgesehen, auf irgendwelche Vorzugsrechte nicht berufen.

Die Übernahme dieser Grundsätze in das deutsche Recht macht folgende Gruppen von Gesetzesänderungen notwendig, auf die Herr Professor Geßler²⁾ bereits früher hingewiesen hat:

1. Die Änderung der materiell-rechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die beschränkte Reederhaftung.
2. Die Schaffung eines Gesetzes über die Einzahlung und Verteilung des nach dem Übereinkommen vom Reeder zum Zwecke der Haftungsbeschränkung zu bildenden Haftungsfonds.
3. Die Überprüfung des gesamten Seehandelsrechts daraufhin, in welchem Umfange die Änderung des Haftungssystems Änderungen anderer see-rechtlicher Bestimmungen notwendig oder wünschenswert macht.

Die verhältnismäßig geringsten Schwierigkeiten wird dem Gesetzgeber wohl der erste Fragenkomplex bereiten, weil insoweit eine ausführliche, mitunter sogar kasuistische Regelung im Übereinkommen enthalten ist. Dennoch treten auch hier Probleme der Rechtsangleichung auf.

Das Übereinkommen weicht vom geltenden deutschen Recht nicht nur insofern ab, als sich die Haftungsbeschränkung des Reeders nach einem anderen System vollzieht. Es erfaßt vielmehr auch einen anderen Kreis von Ansprüchen. Zwar fällt die Mehrzahl aller Schadenersatzansprüche, die den Reeder treffen können und für die seine Haftung nach geltendem deutschem Recht beschränkt ist, auch unter die Abkommensregelung. Im Gegensatz zum geltenden Recht ist jedoch nach dem Übereinkommen eine Haftungsbeschränkung nicht möglich bei Schadenersatzansprüchen wegen bloßer Vermögensschäden und bei Erfüllungsansprüchen aus Kapitängeschäften. Auf der anderen Seite läßt die Abkommensregelung weitergehend als das deutsche Recht ausdrücklich eine Haftungsbeschränkung auch für Ansprüche aus Gefährdungshaftung zu. Ferner kann im Gegensatz zum geltenden Recht künftig auch die Haftung für Ansprüche aus § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs beschränkt werden, vorausgesetzt natürlich, daß dem Reeder ein eigenes Verschulden nicht nachgewiesen werden kann.

Angesichts dieser Verschiedenheiten wird sich bei der Neuregelung des Haftungsrechts zunächst die Frage stellen, ob zugleich mit dem neuen Prinzip der Haftungsbeschränkung auch die Änderung, insbesondere die Einschränkung ihrer Anwendungsfälle, übernommen werden soll. Nach der Ratifikation des Übereinkommens werden dem deutschen Gesetzgeber allerdings nur geringe rechtliche Möglichkeiten verbleiben, innerhalb des persönlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens hier Korrekturen kraft nationalen Rechts vorzunehmen. Jede Einschränkung der Haftungsbeschränkungstatbestände wäre unzulässig. Ihre Erweiterung wäre jedenfalls dann mit dem Übereinkommen nicht vereinbar, wenn die Errichtung des Haftungsfonds ohne weiteres auch für andere als die im Übereinkommen genannten Ansprüche haftungsbeschränkende Wirkung haben sollte; eine solche Regelung würde die Rechte der abkommensgemäß am Haftungsfonds Beteiligten unzulässig schmälern. Das Abkommen würde uns allenfalls erlauben, für die nicht geregelten Ansprüche entweder unser dingliches Haftungssystem beizubehalten oder ein besonderes, mit selbständiger Haftungssumme arbeitendes Summenhaftungssystem nach dem Abkommensprinzip einzuführen. Beide Lösungen wären jedoch rechtstechnisch in hohem Maße unerfreulich. Das Rechtsinstitut der beschränkt-dinglichen Reederhaftung ist überlebt und sollte, wenn irgend vermeidbar, nicht mehr — und erst recht nicht mehr nur für ein unbedeutendes Teilgebiet — am Leben erhalten werden. Die Durchführung eines selbständigen Haftungsbeschränkungsverfahrens nach dem Summenhaftungsprinzip würde unsere künftige Haftungsbeschränkung noch komplizierter gestalten, als sie nach dem Übereinkommen ohnedies sein muß.

Nach meiner Ansicht ist es auch wirtschaftlich vertretbar, eine Beschränkung der Reederhaftung künftig nur noch in den vom Abkommen geregelten Fällen vorzusehen. Die Verfasser des Abkommens dürften ihre Regelung als eine abschließende verstanden und die Angemessenheit ihrer Lösung unter dieser Voraussetzung beurteilt haben, mag dies vielleicht auch im Text nicht hinreichend

daß der Reeder auch bei Schadenersatzansprüchen wegen bloßer Vermögensschäden und bei Ansprüchen aus Kapitängeschäften ein wirtschaftliches Interesse an der Haftungsbeschränkung haben kann. Jedoch werden vertragliche Ansprüche auf Ersatz von Vermögensschäden, etwa als Verspätungsschäden, selten die Höhe erreichen, in der die Haftungsbeschränkung praktisch wird. Es kommt hinzu, daß sie in der Regel vertraglich abbedungen werden können. Deliktische Schadenersatzansprüche wegen Vermögensschäden bestehen nur ausnahmsweise. Unzuträglichkeiten könnten sich vielleicht bei der Haftung eines schuldhaft gesunkenen Schiffs für die Hebungskosten ergeben. Diese wären jedoch, falls sich das bei genauerer Untersuchung als notwendig erweisen sollte, durch eine wertmäßige Beschränkung des Bergungskostenanspruchs der öffentlichen Hand auch für den Fall, daß er auf unerlaubte Handlung gestützt wird, zu beheben. Endlich dürfte auch das Risiko, das der Reeder aus Kapitängeschäften läuft, wenn er für diese unbeschränkt haftet, schon wegen der eingeschränkten Vertretungsmacht des Kapitäns wirtschaftlich tragbar sein.

Folgt man dieser Betrachtung, so wird das Rechtsinstitut der beschränkt-dinglichen Reederhaftung künftig völlig beseitigt werden können. Die Haftungsbeschränkung des Reeders kann stets nach der Abkommensregelung beurteilt werden. Das sollte schon im Interesse der Vereinfachung auch für die innerdeutschen Tatbestände und grundsätzlich auch für das Verhältnis Deutscher zu Angehörigen von Nichtvertragsstaaten gelten.

Die §§ 486 ff des Handelsgesetzbuchs werden dementsprechend umzugestalten sein. Ich möchte hier nur zwei markante Besonderheiten der Neuregelung gegenüber dem geltenden deutschen Haftungsrecht hervorheben: Die Haftungsbeschränkung wird sich künftig nicht mehr auf die Einheit der Haftungsreise, sondern auf jedes einzelne schadenstiftende Ereignis beziehen. Sie wird nicht mehr nur dem Reeder selbst, sondern auch einer Reihe anderer Personen zugute kommen; das Übereinkommen gewährt sowohl den Personen, die nach außen reederähnlich auftreten — nämlich Ausrüster und Charterer —, als auch der Schiffsbesatzung das Privileg der Haftungsbeschränkung.

Die Haftungsbeschränkung zugunsten der Schiffsbesatzung hat ihren Grund in der Befürchtung, durch Inanspruchnahme der Besatzungsmitglieder — insbesondere des Kapitäns — könne mittelbar eine über die Abkommensgrundsätze hinausgehende Haftung des Reeders erzwungen werden. Sie ist dennoch nicht als bloßer Reflex der vom Reeder in Anspruch genommenen Haftungsbeschränkung ausgestaltet. Vielmehr räumt das Übereinkommen den Besatzungsmitgliedern die eigenständige Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung ein. Mag dieses Privileg auch in aller Regel von den Besatzungsmitgliedern aus finanziellen Gründen nicht in Anspruch genommen werden können, so ist es uns doch rechtlich vorgegeben; es führt zu manchen rechtstechnischen Schwierigkeiten, namentlich im Verteilungsverfahren.

Das Haftungsprivileg für die Schiffsbesatzung gilt nach dem Übereinkommen nicht für den Lotsen. Das ist zu bedauern, da gerade der Lotse ein besonderes Haftungsrisiko trägt und da ein Vergleich mit dem Kapitän wirtschaftlich nicht allzu fern liegt. Es erscheint deshalb erwägenswert, die Gelegenheit der Haftungsneuregelung zu benutzen, auch dem Lotsen nach dem Vorbild vieler Aus-

Diese Kommission hat vorgeschlagen, den Lotsen den Besatzungsmitgliedern gleichzustellen. Gegen eine solche Lösung bestehen allerdings rechtliche Bedenken, weil die Brüsseler Konferenz sich unter Abänderung eines früheren Entwurfs des Übereinkommens ausdrücklich dagegen ausgesprochen hat, selbständig Tätige in die Haftungsregelung einzubeziehen. Da der Lotse ohne Frage nicht Bediensteter des Reeders ist, würde seine unbedingte Einbeziehung in den Kreis der durch die Haftungsbeschränkung begünstigten Personen zur Folge haben können, daß die Ansprüche der nach dem Abkommen teilnahmeberechtigten Gläubiger verkürzt werden. Vereinbar mit dem Abkommen wäre jedoch eine beschränkte Gleichstellung. Man könnte dem Lotsen die Haftungsbeschränkung jedenfalls dann zubilligen, wenn er mit einem anderen, der seine Haftung nach dem Übereinkommen beschränken kann, gesamtschuldnerisch haftet. Dadurch werden konkurrierende Gläubiger nicht beeinträchtigt, weil der Gläubiger des Lotsen als Gläubiger des anderen Gesamtschuldners ohnehin an der Verteilung der Haftungssumme teilnehmen könnte. Diese Lösung böte dem Lotsen zwar nur einen beschränkten Schutz; vielleicht würde er jedoch ausreichen, da zumeist neben dem Lotsen auch der Reeder haftet. Hält man ihn nicht für genügend, so wäre zu überlegen, ob man eine summenmäßige Haftungsbeschränkung für den Lotsen einführen sollte.

Endlich stellt uns die Ratifikation des Reederhaftungsabkommens vor ein international-privatrechtliches Problem. Das Zeichnungsprotokoll erlaubt den Vertragsstaaten den Vorbehalt, das Übereinkommen nicht wörtlich in ihr Recht zu übernehmen, sondern vielmehr seine Regelung in einer der eigenen Gesetzgebung entsprechenden Form einzuführen. Die Bundesrepublik wird von diesem Vorbehalt Gebrauch machen müssen, wenn sie die Haftungsgrundsätze des Übereinkommens in ihr innerstaatliches Recht übernehmen und vermeiden will, daß der Abkommenstext selbst daneben unmittelbar geltendes deutsches Recht wird, wobei Überschneidungen unvermeidlich wären. Wird deshalb das Übereinkommen durch die Ratifikation nicht ohne weiteres in deutsche Rechtsvorschriften transformiert, so muß seine Regelung ausdrücklich auf alle Tatbestände für anwendbar erklärt werden, die sie nach dem Übereinkommen und nach dem weitergehenden Willen des deutschen Gesetzgebers erfassen soll. Durch die Einfügung in das Handelsgesetzbuch geschieht dies nur für Ansprüche, die sich materiell nach deutschem Recht richten, insoweit allerdings auch ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit der Beteiligten. Darüber hinaus muß den Angehörigen der Vertragsstaaten die Haftungsbeschränkung aber auch dann eingeräumt werden, wenn sich der Anspruch nach ausländischem Recht richtet. Um dies sicherzustellen, kann man sich nicht auf die Anwendbarkeit des ausländischen Rechts über die Haftungsbeschränkung verlassen, da die international-privatrechtliche Anknüpfung ohne gesetzliche Regelung nicht hinreichend klar ist und jedenfalls nicht zum Erfolg führen könnte, wenn materiell das Recht eines Nichtvertragsstaates anwendbar ist. Muß man deshalb die Anwendung der Abkommensregelung auf gewisse Ansprüche nach ausländischem Recht ausdrücklich vorsehen, so sollte dies in der Weise geschehen, daß stets der Abkommenstext selbst anzuwenden ist. Dieser ist hierfür besser geeignet als die künftige Haftungsregelung des deutschen Rechts, die die Abkommensregelung in der Form und nur mit dem Inhalt wiedergeben wird, die für die Anwendung auf deutsches materielles Recht geeignet

etwa unter Ausnutzung des Zeichnungsprotokolls eigene Haftungsbeschränkungs-vorschriften erlassen hat, so nimmt man den Gerichten zugleich schwierige international-privatrechtliche Vorfragen ab und erleichtert ihnen die Auslegung der neuen Vorschriften, da sie es nicht mit einer Vielzahl nationaler Rechtsvorschriften zu tun haben werden.

Ich komme nun zum zweiten der eingangs genannten Komplexe, zu den Vorschriften über die Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds. Das Übereinkommen überläßt die Regelung dieser Materie nahezu vollständig den nationalen Rechten der Vertragsstaaten. Diese Zurückhaltung hat gute Gründe. Gewiß wäre es wünschenswert gewesen, auch das Verfahrensrecht wenigstens in seinen Grundzügen international zu vereinheitlichen, weil in der Praxis die Form, in welcher sich die Haftungsbeschränkung und die Teilnahme am Haftungsfonds vollzieht, ebenso bedeutsam sein kann wie die materiell-rechtliche Haftungsregelung. Indessen würde dieses Vorhaben ungleich schwieriger zu verwirklichen sein als die Vereinheitlichung des materiellen Haftungsrechts, das sich besonders deshalb als ein verhältnismäßig geschlossener Komplex darstellt, weil die Anspruchs-begründung ausgeklammert werden konnte. Die Fragen jedoch, in welcher Weise die Haftungsbeschränkung herbeigeführt wird, wie sie sich auf anhängige Prozesse und Zwangsvollstreckungen auswirkt, in welchem Verfahrensabschnitt dingliche Sicherheiten und die persönliche Haftung des Schuldners erlöschen, wie und wo die Gläubiger ihre Ansprüche geltend machen müssen und wie die Rechtsmittel beschaffen sein sollen, stehen in enger Beziehung zum jeweiligen Prozeß- und Vollstreckungsrecht. Hier sind die Rechte der Vertragsstaaten zu verschieden, um eine Vereinbarung konkreterer Regeln zu ermöglichen, als sie das Übereinkommen in den wenigen Leitgedanken über Wirkung und Verteilung des Haftungsfonds enthält.

Die künftige deutsche Verfahrensregelung muß ausführlich genug sein, um dem Richter auf diesem Spezialgebiet möglichst wenig prozessuale Schwierigkeiten zu eröffnen; sie muß ihm auch die notwendigen Wertungsmaßstäbe für seine Ermessensentscheidungen an die Hand geben. Dabei ist zu bedenken, daß die Abkommensregelung das Verfahrensrecht vor recht komplizierte Voraussetzungen stellt. Man mag den sich daraus ergebenden Umfang der Verfahrensregelung bedauern. Er ist jedoch bedingt durch den Grad der gesetzlichen Regelung im sonstigen Verfahrensrecht. Das deutsche Recht hat nun einmal nicht die Gewohnheit mancher ausländischen Rechte, dem Richter in der Verfahrensgestaltung einen weiten Ermessensspielraum einzuräumen.

Aus dem Gesagten folgt bereits, daß es für die Verfahrensregelung, die im deutschen Recht neu ist, ein ausländisches Vorbild nicht geben kann. Allerdings bieten ähnliche Verfahren in Holland³⁾ und in der Schweiz⁴⁾ einen gewissen Anhalt, da das Prozeß- und Vollstreckungsrecht dieser Länder von unserem nicht allzu verschieden ist. Die dortigen Regelungen sind jedoch noch nicht auf die Voraussetzungen des Übereinkommens abgestellt, so daß sie in wesentlichen Teilen erheblich einfacher gestaltet werden konnten, als es uns das Übereinkommen erlauben wird.

Wie soll das Verteilungsverfahren nun im Prinzip ausgestaltet werden? Zwei grundverschiedene Typen wären denkbar: Man könnte das Verfahren entweder

an das Verteilungsverfahren der Zivilprozeßordnung und an die Hinterlegungsordnung anlehnen. Dann wären bei der Verteilung des Haftungsfonds nur Ansprüche zu berücksichtigen, für die bereits außerhalb des Verfahrens ein Vollstreckungstitel gegen den Schuldner erstritten wurde. Im Gegensatz hierzu könnte man eine Verteilungsordnung nach dem Vorbild der Konkursordnung schaffen, die es ermöglicht, die am Verfahren teilnehmenden Ansprüche im Verfahren selbst zu prüfen, gleichgültig, ob für sie bereits ein Titel vorliegt oder nicht. Von vornherein dürfte eine dritte Lösung ausscheiden, die man in Anlehnung an das Luftverkehrs- und Straßenverkehrsrecht⁵⁾ in Betracht ziehen könnte, nämlich die anteilige Berücksichtigung der Haftungsbeschränkung bereits in den betroffenen Erkenntnisverfahren. Eine solche Regelung wäre wohl schon mit dem Übereinkommen kaum vereinbar, das ausdrücklich die Errichtung eines besonderen Haftungsfonds verlangt und nach seiner Erstellung Einzelvollstreckungen unterbindet. Sie wäre darüber hinaus aus verschiedenen Gründen äußerst unzweckmäßig.

Nach meiner Auffassung eignet sich nur das Konkursverfahren als Vorbild. Das schlichte Verteilungsverfahren hätte schon den Nachteil, daß es eine erhebliche Dauer in Anspruch nähme, da man mit der Verteilung warten müßte, bis für alle Ansprüche rechtskräftige Titel erwirkt worden sind. Entscheidend ist aber die Überlegung, daß die Einzelprozesse gar nicht geeignet wären, die Frage der Teilnahmeberechtigung endgültig mit rechtlicher Wirkung auch gegenüber den konkurrierenden Gläubigern und den Schuldnern anderer am Verfahren teilnehmender Ansprüche zu klären. Diese Prozesse können sich nur gegen den Schuldner richten und entbehren daher notwendig der Rechtskraftwirkung gegenüber den anderen Beteiligten. Die Berechtigung zur Teilnahme an der Verteilung der Haftungssumme kann endgültig nur in einem Verfahren festgestellt werden, in dem auch die konkurrierenden Gläubiger rechtliches Gehör finden. Deshalb erscheint ein Prüfungsverfahren jedenfalls mit diesem beschränkten Inhalt unverzichtbar. Dann aber wäre es unwirtschaftlich, vor der Anmeldung überhaupt einen Titel zu verlangen. Dies wäre um so weniger wünschenswert, als die Behandlung von Ansprüchen, für die bereits außerhalb des Verfahrens ein Titel gegen den Schuldner erstritten worden ist, das schwierige Problem aufwirft, in welchem Umfang ein konkurrierender Gläubiger an den Titel gegen den Schuldner gebunden ist. Der für diesen Fall wohl notwendig werdende, der Konkursanfechtung nachzubildende außerordentliche Rechtsbehelf sollte so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden müssen, da er zu einer Durchbrechung der Rechtskraft führen kann, die sowohl aus prozeßwirtschaftlichen Gründen als auch im Interesse des Ansehens der Gerichte unerfreulich ist.

Folgt man dem Prinzip der Konkursordnung, so liefert diese die wesentlichen Rechtsgrundsätze für den Gläubigeraufruf, für die Anmeldung und Prüfung der Ansprüche und — soweit nicht das Übereinkommen Besonderheiten vorsieht — für die Verteilung der Haftungssumme. Entsprechend der Konkursordnung sollten auch die Wirkungen des Verfahrens auf Zivilprozesse und Zwangsvollstreckungen geregelt werden, die bei Eröffnung des Verfahrens anhängig sind.

Bei der Regelung einer Reihe anderer Fragen muß der Gesetzgeber dagegen Neu-land betreten. Ich darf als Beispiele erwähnen die Zulassung von Sicher-

heiten anstelle der Einzahlung eines Barbetrags auf die Haftungssumme, die Behandlung dinglicher Sicherheiten teilnahmeberechtigter Ansprüche, das Verhältnis der Teilnahme von Ansprüchen am Verfahren zur persönlichen Inanspruchnahme des Schuldners außerhalb des Verfahrens und die Rechtsmittel.

Obwohl offensichtlich ist, daß der Reeder bei der Höhe der Haftungssumme und bei der nicht selten erheblichen Dauer des Verfahrens ein großes Interesse daran hat, das Verteilungsverfahren bereits durch Stellung einer Sicherheit — namentlich einer Bank- oder Versicherungsbürgschaft — einleiten zu können, äußert sich das Übereinkommen zu dieser Frage nicht. Es enthält jedoch in seinem Artikel 5 Vorschriften über die Wirkungen von Sicherheitsleistungen vor Errichtung des Haftungsfonds, die einer allgemeinen Zulassung von Sicherheiten sehr nahe kommen. Danach sind auch ohne förmliche Errichtung des Haftungsfonds Arreste in gewissen Fällen aufzuheben, wenn eine dem Haftungshöchstbetrag entsprechende Sicherheit geleistet worden ist. Eine solche Sicherheit soll allen Gläubigern von Ansprüchen, für welche die Haftung beschränkt werden kann, zur Verfügung stehen. Man wird das Übereinkommen hier nicht wörtlich dahin verstehen können, daß solche Sicherheiten automatisch allen diesen Gläubigern zustehen. Bei solcher Auslegung enthielte die Regelung einen ungerechtfertigten Eingriff in die Rechte des Sicherungsgebers, der ja mit dem Schuldner nicht identisch zu sein braucht. Nach Zweck und Systematik des Übereinkommens dürfte vielmehr nur ein Schutz des Schuldners bezweckt sein. Dieser kann die Sicherheit, die nur für einen Gläubiger bestellt ist, auch allen anderen Gläubigern entgegenhalten, die sich im Falle der Errichtung des Haftungsfonds mit dem gesicherten Gläubiger in die Sicherheit teilen müßten. Dabei ist vorauszusetzen, daß der Schuldner die Haftung der Sicherheit gegenüber allen anderen Gläubigern herbeiführen kann, daß er insbesondere also die Zustimmung des Sicherungsgebers erwirkt. — In welcher Form soll nun der Schuldner den anderen Gläubigern die Sicherheit entgegenhalten können und wie sollen sich diese in die Sicherheit nach Maßgabe ihrer Rechte teilen? Es liegt nahe vorzusehen, daß die Sicherheit auf Betreiben des Schuldners als Haftungsfonds in das normale Verteilungsverfahren übergeführt wird. Wählt man diesen Weg, so hat man zumindest in diesem Sonderfall ein Verfahren, das aufgrund einer bloßen Sicherheit eröffnet werden muß. Schafft man aber im Verfahrensrecht die dafür notwendigen Sondervorschriften und Sicherungen, so sollte man dem Schuldner allgemein das Privileg gewähren, Sicherheiten nach dem Ermessen des Gerichts in das Verfahren einzubringen.

Das Verfahrensgesetz muß bestimmen, wann Sicherheiten und die persönliche Haftung des Schuldners für die teilnahmeberechtigten Ansprüche erlöschen. Das sind rechtstechnische Fragen, die hier nicht erörtert werden können. Zweifelhaft erscheint dagegen, ob durch die Teilnahme an dem Verfahren die persönliche Haftung des Schuldners auch für solche Ansprüche entfallen soll, für die die Haftung an sich nicht beschränkt werden könnte. Um die Bedeutung dieser Frage zu kennzeichnen, darf ich Ihnen vergegenwärtigen, wie sich die Entscheidung über die Haftungsbeschränkung und über die Berechtigung zur Teilnahme an der Verteilung vollziehen wird, wenn man dem Prinzip der Konkursordnung folgt.

Anspruch haftungsbeschränkende Wirkung hat. Bejaht es diese Frage, so erklärt es den Prozeß für unterbrochen und weist die Klage nach Aufhebung des Verteilungsverfahrens ab. Verneint das Prozeßgericht dagegen die Haftungsbeschränkung, so verurteilt es den Reeder außerhalb des Verfahrens ohne jede Einschränkung. Die Entscheidung über die Teilnahme am Verteilungsverfahren dagegen wird im Prüfungstermin oder in einem sich an den Prüfungstermin anschließenden Verfahren über einen Widerspruch getroffen. Beide Entscheidungen sind grundsätzlich voneinander unabhängig. Gläubiger und Schuldner haben allerdings im allgemeinen die Möglichkeit, durch Streitverkündung einen Entscheidungseinklang zu sichern.

Es wird für die Beteiligten häufig schwer sein, die Entscheidung über die Beschränkbarkeit der Haftung mit einiger Sicherheit vorherzusehen. Man braucht sich nur vor Augen zu halten, daß die Beschränkbarkeit der Haftung unter anderem davon abhängt, ob den Schuldner ein persönliches Verschulden an der Entstehung des Anspruchs trifft, um zu erkennen, daß verschiedene Gerichte hierüber durchaus verschiedener Meinung sein können. Der Gläubiger wird deshalb oft den Wunsch haben, einen Anspruch, wegen dessen er an sich die persönliche Haftung des Schuldners in Anspruch nehmen möchte, vorsorglich zum Verteilungsverfahren anzumelden, da er die unbeschränkbare Haftung des Schuldners regelmäßig nicht vor Ablauf der Anmeldefrist zum Verfahren verbindlich klären kann. Kann es ihm in einem solchen Falle gestattet sein, zunächst die Verteilungsquote entgegenzunehmen, um dann den Schuldner im übrigen persönlich in Anspruch zu nehmen? Solche Spekulation sollte möglichst verhindert werden. Das könnte am einfachsten geschehen, wenn auch die persönliche Haftung des Schuldners für Ansprüche, für die sie an sich nicht beschränkt werden kann, mit der Teilnahme an der Verteilung erlischt. Die Ausschüttung der Quote an den Gläubiger wäre auf seinen Antrag auszusetzen, damit er zuvor versuchen kann, die persönliche Haftung des Schuldners zu realisieren.

Lassen Sie mich noch kurz erwähnen, wie die Rechtsmittel gestaltet werden könnten. Vor der Eröffnung des Verfahrens bedarf es einer gerichtlichen Festsetzung der Haftungssumme, die mit der Zulassung der Sicherheiten verbunden werden könnte. Diese Entscheidung muß der Antragsteller anfechten können. Während sie jedoch für ihn nach einer gewissen Frist rechtskräftig wird, muß den Gläubigern und den anderen Schuldnern noch nach der Eröffnung des Verfahrens bis zum Ablauf der Anmeldefrist ein Rechtsbehelf offenstehen, der es ihnen ermöglicht, die für das Verfahren grundlegenden Beschlüsse über die Eröffnung des Verfahrens und über die Festsetzung der Haftungssumme von der ersten Instanz an erneut überprüfen zu lassen. Um zu einer einheitlichen Entscheidung gegenüber allen Gläubigern und Schuldnern zu kommen, sollte über die Rechtsbehelfe aller Beteiligten nur gemeinsam entschieden werden können.

Wenden wir uns nunmehr dem dritten Fragenkreis zu, so stoßen wir sogleich auf ein Angleichungsproblem, das Ihnen aus verschiedenen Veröffentlichungen⁶⁾

⁶⁾ Gabel, S. 12; Würdinger, Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypothek, Ham-

bereits bekannt ist: Die Neuregelung des Rechts der Schiffsgläubiger. Das Übereinkommen selbst fordert eine Änderung der Schiffsgläubigerrechte nicht zwingend. Zwar verlangt es, daß Schiffsgläubigerrechte für Ansprüche, die dem Abkommen unterfallen, im Verlaufe des Verteilungsverfahrens erlöschen, ohne dem Gläubiger einen Vorzug zu gewähren. Hierin liegt jedoch keine Besonderheit gegenüber der Behandlung anderer Sicherungsrechte im Verteilungsverfahren. Für das deutsche Recht stellt sich auch nicht das Problem der Vereinbarkeit dieser Regelung mit dem Übereinkommen von 1926 über Privilegien und Hypotheken, weil die Bundesrepublik nicht Vertragsstaat dieses Übereinkommens ist.

Die Umstellung des Haftungssystems auf das Prinzip der Summenhaftung macht jedoch eine Überprüfung der Schiffsgläubigerrechte wünschenswert. Solange die Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht beschränkt ist, stellt das Schiffsgläubigerrecht eine wirtschaftlich notwendige Ergänzung hierzu dar. Haftet einzelnen Gläubigern des Reeders nur ein bestimmter Vermögensgegenstand, so muß ihnen der Zugriff in diesen Gegenstand mit dem Range vor sonstigen Gläubigern gewährt werden. Diese Rechtfertigung für die Schiffsgläubigerrechte, die man als den Korrelatsgedanken bezeichnet, entfällt, wenn auch den Schiffsgläubigern unbeschränkt gehaftet wird.

Daraus folgt jedoch nicht etwa, daß die Schiffsgläubigerrechte für Ansprüche, für die im Gegensatz zum geltenden Recht künftig unbeschränkt — beschränkbar oder unbeschränkbar — gehaftet wird, ohne weitere Überlegung beseitigt werden könnten. Auch die dingliche Privilegierung eines Anspruchs, für den der Reeder unbeschränkt haftet, ist sinnvoll und kann notwendig sein. Praktisch alle Auslandsrechte kennen Schiffsgläubigerrechte, obwohl ihnen das deutsche System der beschränkt-dinglichen Reederhaftung fremd ist. Auch das deutsche Recht enthält schon heute Schiffsgläubigerrechte für Ansprüche, für die der Reeder auch persönlich haftet.

Mit dem Wegfall des Korrelatsgedankens entfällt also nur einer der möglichen Gründe für die Gewährung eines Schiffsgläubigerrechts. Wir haben deshalb in jedem Falle sehr sorgfältig zu prüfen, ob es andere Gründe für die Privilegierung gibt. Da der Korrelatsgedanke bisher ein zwingender Grund war, wird man hierbei kaum auf frühere Überlegungen zurückgreifen können. Es versteht sich von selbst, daß der Gesetzgeber die demnach völlig neu zu treffende Entscheidung, welche Ansprüche durch Schiffsgläubigerrechte gesichert werden sollen, aufgrund der modernen Gegebenheiten treffen muß; wir stehen insoweit also vor der Aufgabe echter Modernisierung, die wir im deutschen Recht selbständig vornehmen können und müssen, weil das Übereinkommen von 1926 veraltet ist und ein neues Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte nicht bevorsteht⁷⁾.

7) Der Bericht des Vorsitzenden des International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages des CMI, Mr. Asser, vom Januar 1964 ist mir erst nach diesem Vortrag bekannt geworden. Nachdem bisher vom CMI nur die formale Anpassung des Übereinkommens von 1926 an das Reederhaftungsabkommen von 1957 erwogen wurde, wird in diesem Bericht erstmals von berufener Stelle eine materielle Revision des Übereinkommens von 1926 angeregt und durch einen Fragebogen an die Landesgruppen des CMI vorbereitet. Es wird deshalb noch zu prüfen sein, ob diese neuen internationalen Bestrebungen Veranlassung geben könnten, die Änderung des Rechts

In der Diskussion um die Neugestaltung der Schiffsgläubigerrechte ist die Auffassung vertreten worden⁸⁾, die Schiffsgläubigerrechte sollten künftig ein Vorrecht nur noch in der Singularvollstreckung, nicht mehr jedoch im Konkurs gewähren. Die eigentliche Funktion der Schiffsgläubigerrechte bestehe allein darin, dem Gläubiger die Teilnahme an einer Singularvollstreckung zu ermöglichen, wo immer sie stattfindet. Ich vermag mich dieser Meinung nicht anzuschließen. Das Schiffsgläubigerrecht ist ein echtes Pfandrecht. Es sichert nicht nur die Teilnahme an der Vollstreckung an sich; gerade das ist dem nicht in einem Register verlaublichen Recht nur unvollkommen möglich. Es sichert vielmehr die vorrangige Teilnahme bei der Vollstreckung in bestimmte Vermögensgegenstände des Schuldners. Wie jedes dingliche Recht bewährt es sich letztlich erst im Konkursfall. Man muß sich also entscheiden, ob man einen Anspruch auch künftig durch Schiffsgläubigerrecht privilegieren will oder nicht. Hält man das für nötig, so sollte man keine Unterschiede zwischen der Verwirklichung des Rechts innerhalb oder außerhalb des Konkurses machen. Die Differenzierung wäre rechtssystematisch und praktisch gleichermaßen unerfreulich. Sie brächte uns die Neuerung eines Pfandrechts ohne Absonderungsrecht im Konkurs, bei dem die Privilegierung des Gläubigers von dem häufig zufälligen Zeitpunkt des Vollstreckungszugriffs abhinge. Auch ein Hinweis auf den Wegfall des Privilegs im Verteilungsverfahren vermag die Unterscheidung nicht zu rechtfertigen. Dort folgt das Freiwerden des Pfandes logisch aus dem Wegfall einer über die bereits vorhandene Haftungssumme hinausgehenden Haftung des Reeder. Durch den Konkurs verändert sich demgegenüber die Haftung des Schuldners nicht.

Was nun den Katalog der Schiffsgläubigerrechte in § 754 des Handelsgesetzbuchs anbetrifft, so steht die Frage nach dem Fortbestand des Privilegs für Forderungen aus Kreditgeschäften des Kapitäns im Brennpunkt der Erörterung. Das ist erklärlich, handelt es sich doch um das Recht, das den Schiffshypothekenbanken die größten Sorgen bereitet. Es ist kaum zu leugnen, daß die Parteien eines Schiffsausrüstungsvertrags heute den Lieferanten praktisch immer wegen seiner Kredite mit dem Range vor früher begründeten Hypotheken dinglich am Schiff sichern können. Die Rechtsprechung legt den Begriff des Notgeschäfts so weit aus, daß ihm jeder Kredit unterfällt, der zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise notwendig ist. Da es den Parteien zudem freisteht, ob sie sich auf eine etwa vorhandene besondere Vollmacht des Reeder beziehen wollen oder nicht, hat der Ausrüster häufig die Wahl zwischen persönlicher Haftung des Reeder und dinglicher Haftung des Schiffs. Daß er oft die dingliche Haftung vorzieht, beweist, daß auch künftig — nach Einführung der persönlichen Haftung des Reeder für alle Kapitängeschäfte — das Interesse der Schiffsausrüster an der dinglichen Sicherheit fortbestehen wird. Bedürfen aber deshalb Reeder oder Lieferant der Aufrechterhaltung des geltenden Rechts?

Der Reeder ist unter den heutigen Verhältnissen in aller Regel im Stande, das geschäftliche Verhalten des Kapitäns stets zu verfolgen und dem Schiff überall kurzfristig Kredit zu verschaffen. Ist der Reeder kreditwürdig, so können nur ganz ausnahmsweise Situationen eintreten, in denen der Kapitän zu selbstän-

diger Kreditaufnahme schreiten muß. Nur diese Ausnahmesituationen, wie sie sich nach dem heutigen Stande des Schiffahrtswesens darstellen, vermögen den Eingriff in den Vorrang der früher begründeten Hypothek aus dem Gedanken der Gefahrengemeinschaft zu rechtfertigen. Die Rechtsprechung konnte bisher die Auslegung des geltenden Rechts nicht an die veränderten Verhältnisse anpassen, weil sie Schiffsgläubigerrechte für Kapitängeschäfte stets annehmen muß, soweit der Reeder vom Kapitän nicht persönlich verpflichtet werden kann. Entfällt die Haftungsbeschränkung für Erfüllungsansprüche aus Kapitängeschäften, so ist de lege ferenda der Weg für eine sachgerechte Einschränkung des Privilegs frei.

Sowenig wie Interessen der Reeder dürften auch Interessen der Schiffsausrüster gegen die Einschränkung sprechen können. Zwar enthebt das geltende Recht den deutschen Schiffsausrüster weitgehend der Notwendigkeit, Bonität des Schuldners und Vertretungsmacht des Kapitäns zu prüfen. Beides ist — namentlich bei ausländischen Schiffen — oft schwer zu beurteilen. Dem Schiffsausrüster steht es jedoch frei, eine Lieferung ohne Sicherstellung der Kaufpreisforderung abzulehnen, wenn ihm die Rechtsverhältnisse nicht genügend klar erscheinen. Man wird zwar den Einwand sehr ernst nehmen müssen, daß die deutschen Schiffsausrüster dadurch in eine ungünstige Wettbewerbsposition gegenüber den Ausrüsterfirmen benachbarter Staaten gebracht werden könnten, wenn nach deren Recht weitergehende Schiffsgläubigerrechte für die Lieferungen begründet werden können. Ein Blick über die Grenze zeigt jedoch, daß zumindest Holland und England mit geringeren Rechten der Zulieferer auskommen. Allerdings spricht dieser Gesichtspunkt wohl dagegen, das Schiffsgläubigerrecht aus Kapitängeschäften schon heute völlig zu beseitigen, solange die meisten Staaten in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen von 1926 dieses Privileg noch respektieren.

Hält man eine Einschränkung des Schiffsgläubigerrechts aus Kapitängeschäften für notwendig, so fragt sich, nach welchen Kriterien sie vorgenommen werden soll. Hier liegt ein schwieriges Problem, da der gesetzliche Tatbestand im Verkehrsinteresse so gefaßt werden muß, daß die Entstehung des Sicherungsrechts nicht von Interna des Reedereibetriebs, sondern von für den Kreditgeber leicht feststellbaren Voraussetzungen abhängig ist. Andernfalls könnte das Recht dem Schiff nicht den erstrebten Kredit garantieren. Materiell wäre ein Schiffsgläubigerrecht wohl in den Fällen zu rechtfertigen, in denen das Kreditbedürfnis für den Reeder unvorhersehbar war und auf andere Weise als durch Aufnahme des Lieferantenkredits nicht befriedigt werden konnte. Diese Voraussetzungen werden namentlich dann vorliegen, wenn die Nachrichten- oder Kreditverbindung zwischen Heimathafen und Aufenthaltsort des Schiffs abreißt. Alle diese Merkmale sind jedoch für einen Dritten schwer feststellbar. Der Gedanke der Nichterreichbarkeit des Reeders spielt zwar auch im englischen Recht eine Rolle. Dort handelt es sich jedoch nicht um den Rechtserwerb durch einen Dritten, sondern durch den Kapitän, der die Verhältnisse genau kennt. Eine Lösung wäre vielleicht in einem Kompromiß materieller und formeller Merkmale zu finden. Beide könnten etwa in der Weise verbunden werden, daß ein Schiffsgläubigerrecht grundsätzlich nur bei Kreditaufnahme in vom Reeder nicht zu vertretenden Notfällen entsteht, daß aber diese Voraussetzung für die Haftung des Schiffsgläubigers

zur Verfügung stellen kann. Ein solcher Aufbau fände gewisse Parallelen in § 528 des Handelsgesetzbuchs und bei der Bodmerei.

Die Einschränkung des Schiffsgläubigerrechts aus Kapitängeschäften könnte unterstützt werden durch eine Verkürzung der Frist zu seiner Geltendmachung, die auch nach dem Internationalen Übereinkommen von 1926 als ein Kompromiß zwischen Befürwortern und Gegnern dieses problematischen Schiffsgläubigerrechts nur sechs Monate beträgt.

Lassen Sie mich zu den übrigen Schiffsgläubigerrechten noch kurz erwähnen, daß nach meiner Auffassung künftig für alle Schadenersatzansprüche aus Schiffsunfällen ein Schiffsgläubigerrecht bestehen sollte. Die Gläubiger dieser Ansprüche sind schutzbedürftig und heute in aller Regel durch das Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 9 privilegiert. Dieses Schiffsgläubigerrecht belastet die Hypothekare wenig, da sie sich durch eine Versicherungsaufgabe schützen können. Darüber hinaus sollten auch die vertraglichen Ersatzansprüche aus Frachtverträgen bevorrechtigt bleiben. Das erscheint schon im Interesse der Umlaufbarkeit des Chartererkonossements wünschenswert. Diesen Ansprüchen sollten künftig auch Ersatzansprüche der Reisenden gleichgestellt werden, die vom Handelsgesetzbuch nur wegen der damals geringen Bedeutung des Überfahrtsvertrags nicht berücksichtigt worden sind.

Beseitigt werden sollte das Schiffsgläubigerrecht aus Bodmerei und mit diesem das gesamte Rechtsinstitut der Bodmerei. Es ist als Typ überlebt und kommt heute praktisch nicht mehr vor. Beschränkt man das Schiffsgläubigerrecht für Kapitängeschäfte, so wären zudem Umgehungsversuche durch Verwendung der Bodmerei zu besorgen.

Die fortgeschrittene Zeit erlaubt es mir nur noch, mit wenigen Worten auf einige andere Angleichungsprobleme hinzuweisen.

Beseitigt man die dinglich beschränkte Reederhaftung nach § 486 des Handelsgesetzbuchs, so sollte man auch bei Berge- und Hilfslohn und bei Beiträgen zur großen Haverei an dieser veralteten Rechtskonstruktion nicht mehr festhalten. Auch die ausländischen Rechte kommen dort mit der wertmäßigen Haftungsbeschränkung aus, die ja auch das deutsche Recht zusätzlich bereits vorsieht. Die Umstellung erfordert allerdings eine Reihe von Überlegungen zum Detail. So wird man sich Gedanken über die Passivlegitimation dieser Ansprüche machen müssen, die bisher nicht geregelt zu werden brauchte, da sie sich aus der Alleinhaftung des Schiffs von selbst ergibt. Soweit künftig der Befrachter für Bergelohnansprüche und Beiträge zu großer Haverei haftbar sein wird, wird man entscheiden müssen, ob und unter welchen Voraussetzungen diese Verpflichtung auf den Empfänger der Güter übergehen soll. Dabei wird sicherzustellen sein, daß der Empfänger nicht mit unübersehbaren Kosten belastet wird. Auf die im übrigen teilweise recht komplizierten Probleme, die sich aus der Umstellung des Haftungsprinzips für die Wertberechnung bei großer Haverei und bei Berge- und Hilfslohn ergeben, kann ich leider nicht mehr eingehen.

Wird auch die Haftung für Berge- und Hilfslohn und für Beiträge zur großen Haverei in eine beschränktpersönliche umgewandelt, so kann künftig das Recht

die Vorschriften über die beschränkt-persönliche Ersatzhaftung, wie sie das geltende Recht namentlich bei Wiederaussendung des Schiffs auf eine neue Reise vorsieht, entfallen. Diese Vorschriften haben in der Linienschiffahrt ohnehin keine große Bedeutung mehr. Auch die systematisch unbefriedigende Regelung der Verjährung könnte übersichtlicher gestaltet werden. Dabei wird es sich empfehlen, für das dingliche Recht eine Ausschlußfrist vorzusehen, die nicht durch ein Verhalten des Reeders zu Lasten der Hypothekengläubiger verlängert werden kann, wie dies bei der Verjährung durch Anerkenntnis möglich ist.

Der Gesetzgeber wird in diesem Zusammenhang auch zu erwägen haben, ob die wirtschaftlich neben der künftig stets persönlichen Haftung des Reeders verminderte Bedeutung der Schiffsgläubigerrechte es zuläßt, deren Gegenstand auf das Schiff selbst zu beschränken, die Mithaftung der Fracht also zu beseitigen. Hierfür könnte namentlich sprechen, daß die Realisierung der Frachthaftung durch die wirtschaftliche Entwicklung von der Ganzladung zum Stückgutverkehr heute fast unmöglich geworden ist und daß der Neunte Abschnitt des Handelsgesetzbuchs bei Beseitigung der Frachthaftung wesentlich weiter vereinfacht werden könnte. Auf der anderen Seite spricht für die Beibehaltung des Pfandrechts an der Fracht, daß dieses auch international zum Begriff des Schiffsgläubigerrechts gehören dürfte und daß man — wollte man es im deutschen Recht beseitigen — Sondervorschriften für das auch künftig notwendige Pfandrecht an der Fracht bei Ansprüchen aus Bergung und Hilfeleistung und bei Beiträgen zu großer Haverei schaffen müßte.

Betrachtet man abschließend die Vielfalt der rechtspolitischen Überlegungen, die allein die Ratifikation des Reederhaftungsabkommens dem deutschen Gesetzgeber auferlegt und von der ich Ihnen nur eine Auswahl vortragen konnte, so drängt sich naturgemäß die Frage auf, ob nicht eine Reform des gesamten Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs angezeigt wäre. Unser Seehandelsrecht bietet heute, nach seinem hundertsten Geburtstag, sicher manchen Anlaß zu neuer gesetzgeberischer Wertung. Jedoch können solche Wertungen bei der fortschreitenden internationalen Vereinheitlichung selten noch sinnvoll nur auf nationaler Ebene vollzogen werden. Die Rechtstheorie wird sich deshalb wohl damit abfinden müssen, daß das Seehandelsrecht künftig kaum noch in einer für lange Zeit unveränderten Kodifikation niedergelegt sein kann. Die wirtschaftliche und technische Entwicklung des modernen Seeverkehrs im Verein mit der notwendigen internationalen Rechtsangleichung und der Fortentwicklung des vereinheitlichten Rechts werden vielmehr häufigere Änderungen des innerstaatlichen Rechts bedingen, als sie in wirtschaftlich ruhigeren Zeiten mit autarken Rechtsordnungen notwendig waren. Sie wissen, daß die Vereinheitlichung des Rechts der Personen- und Gepäckbeförderung bevorsteht und daß eine Novellierung der Haager Regeln vorbereitet wird. Kommen diese Vorhaben zustande, so werden sie uns zu neuen — freilich nicht so tiefgreifenden wie den heute erörterten — Gesetzesänderungen zwingen. Unter diesen Umständen wird die Modernisierung des Seehandelsrechts in Etappen vor sich gehen müssen, die durch die internationale Rechtsvereinheitlichung bestimmt sind. Diesen uns vorgegebenen Etappen muß auch die Bereinigung des überkommenen Rechts im Detail angepaßt werden. Ich bin jedoch sicher, daß Sie mir in der Beurteilung zustimmen werden, daß das damit verbundene Opfer an Einheitlichkeit und Beständigkeit unseres nationalen