

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

HEFT 16

MINISTERIALRAT DR. ROLF HERBER

Die Revision der Haager Regeln

Die Revision der Haager Regeln

Vortrag

von

Ministerialrat Dr. Rolf Herber

gehalten in der Jahresversammlung des Deutschen Vereins
für Internationales Seerecht am 7. März 1974

Die Revision der Haager Regeln

I.

Das Brüsseler Übereinkommen von 1924 über Konnossemente (Haager Regeln), nach dem sich der internationale Stückgutverkehr auf See seit fast einem halben Jahrhundert abwickelt, wird jetzt 50 Jahre alt. Das ist ein respektables Alter für eine Konvention von solch praktischer Bedeutung. Dies um so mehr, als das Übereinkommen einen nicht ohne Mühe zustande gekommenen Kompromiß zwischen Verfrachter- und Abladerinteressen darstellt.

Während vergleichbare Transportrechtsübereinkommen wie etwa das Warschauer Abkommen für den Luftverkehr und die CIM für den Eisenbahnverkehr in einem kürzeren Zeitraum mehrere Revisionen erlebt haben, sind die Haager Regeln bisher unverändert geblieben. Sie haben zwar durch das auf den Visby-Regeln des Comité Maritime International von 1963 beruhende Brüsseler Protokoll von 1968 eine beschränkte Novellierung erfahren; diese ist bisher jedoch nicht in Kraft getreten.

Es hat nunmehr den Anschein, daß die Haager Regeln in der bisherigen Form nicht mehr lange weiterbestehen werden. Wie Sie wissen, befaßt sich auf Anregung der Welthandelskonferenz seit einigen Jahren der neu gebildete Ausschuß der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) mit ihrer Überprüfung, und zwar – wie die Empfehlung des Schifffahrtsausschusses der Welthandelskonferenz sagt – „mit dem Ziel einer Revision“ im Rahmen der Vereinten Nationen. Es spricht vieles dafür, daß es im Laufe der nächsten Jahre zu einem formal völkerrechtlich und wohl auch rechtssystematisch völlig neuen Übereinkommen über das Seefrachtrecht kommen wird. Die Arbeiten des von UNCITRAL hierfür eingesetzten Unterausschusses sind voraussichtlich 1975, spätestens 1976 abgeschlossen. Deshalb erscheint es nicht unrealistisch, mit einer weltweiten diplomatischen Konferenz über ein neues Seefrachtübereinkommen etwa für 1977 zu rechnen.

Die Arbeiten der Vereinten Nationen zur Revision der Haager Regeln oder – genauer gesagt – für ein neues Übereinkommen über das Seefrachtrecht haben auch das Comité Maritime International und damit den Deutschen Verein für Internationales Seerecht bereits wiederholt beschäftigt. Ebenso wie den Regierungen war dem Comité Maritime International ein Erhebung der Vereinten Nationen zu diesem Thema übersandt

Erfolgen gehört, besonders intensiv beschäftigt. Es ist nicht nur das von allen Brüsseler Seerechtsübereinkommen praktisch bedeutendste, sondern darüber hinaus auch ein wichtiger Ausgangspunkt für weiterreichende frachtrechtliche Überlegungen. Die künftige Regelung des Übereinkommens über die Beförderung von Stückgütern auf See und bereits die Vorarbeiten hierfür werden — ebenso wie bisher schon die Haager Regeln — Auswirkungen auf die Ausarbeitung des noch ausstehenden Übereinkommens über den kombinierten Transport haben. Sie könnten auch ein künftiges Übereinkommen über Charterverträge, welches vom Schifffahrtsausschuß der Welthandelskonferenz in Betracht gezogen wird, beeinflussen. Ich darf hier vielleicht am Rande auch anmerken, daß die seerechtlichen Überlegungen erhebliche Wirkungen auf die gerade — wenn auch schwerfällig und mit unsicherem Ausgang — beim Römischen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts wieder anlaufenden Arbeiten für ein Frachtrechtsübereinkommen in der Binnenschifffahrt haben dürften; das Binnenschifffahrtsrecht ist stets — mag dies berechtigt sein oder nicht — in seiner Ausgestaltung dem Seerecht weitestgehend gefolgt.

Auf Rückwirkungen, welche die UNCITRAL-Arbeiten außer auf die genannten Einzelvorhaben auf den Gedanken der Schaffung eines möglichst einheitlichen internationalen Frachtrechts für alle Beförderungsmittel haben, kann ich hier nur hinweisen; diese nicht zuletzt vom Comité Maritime International ausgehenden und Ihnen aus dem Vortrag von Professor Ramberg* im letzten Jahr bekannten Überlegungen tragen sicher dazu bei, daß die Erörterungen in UNCITRAL sich recht weit vom gegenwärtigen Text der Haager Regeln lösen.

Die Bedeutung der Arbeiten innerhalb der Vereinten Nationen ist also groß genug, um die volle Aufmerksamkeit sowohl der Regierungen als auch des Comité Maritime International zu verdienen. Ich brauche auch in diesem Kreise nicht erneut auf das Verhältnis zwischen Comité Maritime International und zwischenstaatlichen Organisationen einzugehen; dies ist hier schon wiederholt geschehen. Das Comité Maritime International hat sich inzwischen auf die stärkere Aktivität der Staaten im Rahmen zwischenstaatlicher Organisationen im Seerecht eingestellt. Dies kann selbstverständlich nicht nur im Verhältnis zur Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrts-Organisation (IMCO) gelten, die sich seit einigen Jahren in gewisser Nachfolgerschaft der Brüsseler Diplomatischen Seerechtskonferenzen — welche mangels einer Satzung und eines Sekretariats keine festgefügte Organisation darstellten — auch des privaten Seerechts angenommen hat. Es gilt auch und vielleicht sogar in noch stärkerem Maße gegenüber dem Ausschuß der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht, für dessen wohlklingende Abkürzungen UNCITRAL (in der englischen Sprache) oder CNUDCI (in der französischen Sprache) uns bisher ein gleichwertiger deutscher Name nicht eingefallen ist. Diesem Ausschuß der Vereinten Nationen kommt schon heute für die weltweite Handelsrechtsvereinheitlichung eine beherrschende Bedeutung zu: Er koordiniert alle Arbeiten der Vereinten Nationen und zieht die wichtigeren an sich. Damit beeinflusst er auch den Arbeitsplan der IMCO, deren grundsätzliche und primäre Zuständigkeit für das Seerecht nicht in Zweifel gezogen wird, wofür die für Ende dieses Jahres angesetzte IMCO-Konferenz für ein Übereinkommen über die Passagierhaftung als Beispiel dienen mag. Die Haager Regeln jedoch erschienen UNCITRAL so wichtig, daß es sich hier nicht auf eine koordinierende Empfehlung beschränkte, sondern die

zurückzuführen, daß der Anstoß zur Reform der Haager Regeln von der Welthandelskonferenz ausging, die primär die Interessen der Entwicklungsländer im Auge hat. Damit ist ein gewisser handelspolitischer Einschlag unverkennbar; es ist auch kein Zweifel daran möglich, daß die Entwicklungsländer, welche manches in Europa entstandene Übereinkommen mit Mißtrauen betrachten, die Haager Regeln in besonderem Maße für revisionsbedürftig halten. Doch muß eine Organisation, die sich des weltweiten Handels und der diesem dienenden Rechtsregeln annehmen soll, hierbei sehr bald auf das Seetransportrecht stoßen. Dieses gehört neben dem Luftrecht, dem Kaufrecht und dem Recht der Zahlungspapiere zu den Rechtsmaterien, die im Interesse der Weltwirtschaft unzweifelhaft einer wirklich weltweiten Vereinheitlichung bedürfen; auch die anderen Rechtsgebiete — abgesehen vom Luftrecht, welches eine relativ moderne und schon bisher wirklich weltweit ausgehandelte und geltende Übereinkommensregelung besitzt — sind zur Zeit Gegenstand von Arbeiten besonderer Unterausschüsse von UNCITRAL.

Nachdem die Bundesrepublik Deutschland zu Beginn dieses Jahres für die Dauer von zunächst sechs Jahren Mitglied von UNCITRAL geworden ist, glaube ich auch nach meinem bisher natürlich noch flüchtigen persönlichen Eindruck von den dortigen Beratungen folgendes ausdrücklich hervorheben zu sollen: Es hat nicht den Anschein, daß die Verhandlungen im Rahmen von UNCITRAL — jedenfalls in seinen Unterausschüssen, an deren Arbeiten ich bisher teilgenommen habe — durch Vorurteile oder Emotionen der Entwicklungsländer beeinträchtigt wären. Gerade im Falle der Haager Regeln gehen die nachhaltigsten Anstöße zur Änderung des gegenwärtigen Übereinkommens von Vertretern der Industriestaaten aus. Die Entwicklungsländer haben ebenso wie die Industrienationen sehr unterschiedliche Interessen und sehen im allgemeinen sehr deutlich, daß auch ihnen nur mit einer wirtschaftlich ausgewogenen Regelung gedient ist, über deren Inhalt allerdings die Vorstellungen zwischen allen Staaten gelegentlich auseinandergehen. Dieses Bild mag sich vielleicht ändern, wenn ein Übereinkommensentwurf zum Gegenstand einer weltweiten Konferenz der Vereinten Nationen gemacht wird. Denn dort werden Entwicklungsländer mitwirken, die vielleicht nicht über gleichermaßen erfahrene Fachleute verfügen wie diejenigen, die sich zur Mitarbeit in UNCITRAL und seinen Unterausschüssen bereitgefunden haben. Die Entwicklungsländer aber sind heute zahlenmäßig imstande, weltweite Konferenzen entscheidend zu beeinflussen — eine Erfahrung, welche wir auf der Container-Konferenz von 1972 machen mußten. Bei ihrem Verhalten spielen vielleicht auch emotionale Motive eine größere Rolle als bei Industrieländern. Aber ist dies wirklich so verwunderlich? Blickt man auf die Liste der heutigen Vertragsstaaten der Haager Regeln, so muß man erstaunt sein über den außerordentlich hohen Anteil derjenigen Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht selbst ratifiziert haben, sondern für die es durch Ratifizierung eines früheren kolonialen Mutterlandes verbindlich geworden ist.

II.

Das Comité Maritime International hat sich nicht nur durch seinen neuen Rechtsberater Professor Ramberg aktiv an den UNCITRAL-Arbeiten beteiligt. Es will darüber hinaus auf der Hamburger Konferenz eine Reihe von Grundsätzen für die Reform beschließen. Dies läßt es sachgerecht erscheinen, sich über die gegenwärtige Situation, die sich in

würdigen. Hierfür ist das Material, welches heute vorliegt, viel zu umfangreich; seit dem sehr ausführlichen Bericht des UNCTAD-Sekretariats liegen Stellungnahmen der Staaten und der internationalen nichtstaatlichen Organisationen, ausführliche Ausarbeitungen des sehr qualifizierten UNCITRAL-Sekretariats und eine ganze Reihe von wissenschaftlichen Abhandlungen vor. Es kann sich deshalb nur um einen Überblick über die Grundtendenzen handeln, die in den bisherigen Arbeiten deutlich geworden sind. Auf deren Skizzierung möchte ich mich auch aus einem anderen Grunde beschränken. Im Rahmen einer Darstellung der Revision der Haager Regeln erscheint es mir unerlässlich, auf eine Frage mit besonderer Sorgfalt einzugehen: Empfiehlt es sich, noch vor der Verabschiedung des neuen Übereinkommens das Brüsseler Protokoll von 1968 zu ratifizieren? Dieses ist bereits ein — wenn auch sehr unvollkommenes — Stück Revision der Haager Regeln, und zwar ein im Gegensatz zu dem Vorhaben der Vereinten Nationen bereits fertiggestelltes und von vielen Staaten gezeichnetes. Die Frage nach der Inkraftsetzung des Protokolls ist, obwohl dieses nun schon sechs Jahre alt ist und bisher nur von Singapur ratifiziert wurde, auch für die Bundesrepublik Deutschland zur Zeit aktuell. Eine Reihe westeuropäischer Staaten bereitet die Inkraftsetzung des Protokolls vor. Das CMI schlägt in den Entwürfen für die Hamburg-Thesen als ersten Punkt eine Empfehlung an die Staaten vor, das Protokoll zu ratifizieren.

Ich möchte deshalb die folgenden Darlegungen in zwei Gruppen gliedern: In einen notwendig sehr summarischen Überblick über den Stand der UNCITRAL-Arbeiten und in eine Erörterung der Frage der Zweckmäßigkeit einer Ratifizierung der Visby-Regeln.

III.

Die UNCITRAL-Arbeitsgruppe hat in bisher fünf Sitzungen — an deren letzter die Bundesrepublik Deutschland erstmals, allerdings noch als Beobachter, teilnehmen konnte — eine Reihe von Entscheidungen getroffen. Diese haben noch nicht in einem Entwurf Niederschlag gefunden, lassen jedoch zum Teil in Einzelfragen schon Umriss des künftigen Entwurfs erkennen, der aus der Arbeitsgruppe hervorgehen wird. Die Arbeitsgruppe umfaßt von den 36 UNCITRAL-Mitgliedstaaten 22, so daß die Ergebnisse der Arbeiten als verhältnismäßig repräsentativ angesehen werden können.

Allgemein ist zunächst zu sagen, daß das Bestreben der Arbeitsgruppe, das Rechtsregime des Seefrachtrechts möglichst weitgehend an das anderer Transportmittel anzugleichen, unverkennbar ist. Dies entspricht auch der schon erwähnten Auffassung des Comité Maritime, wonach Besonderheiten des Seerechts sehr sorgfältig auf ihre rechtspolitische Berechtigung überprüft werden sollten, um den Weg zu einem künftigen einheitlichen Frachtrecht sobald wie möglich zu ebnen.

Bei der Auswahl der Punkte, die ich erwähnen möchte, erscheint es mir zweckmäßig, den Empfehlungsvorschlägen des CMI zu folgen, die etwa entsprechend der Systematik der Haager Regeln die wichtigsten Detailfragen aufgreifen. Ein letzter Punkt wird einige ergänzende Hinweise auf andere Einzelfragen enthalten müssen.

1. Der Geltungsbereich des Übereinkommens

Die Arbeiten von UNCITRAL dürften auf ein völlig neues Übereinkommen hinauslaufen. Dies erscheint sachgerecht, da ergänzende Protokolle in der Regel schwierigere Abgrenzungsfragen zum Hauptabkommen aufwerfen als neue, die alten völlig ersetzende Vereinbarungen. Über den Umfang der sachlichen Änderungen ist damit nichts gesagt. Formal scheint mir eine vom Standpunkt der Staaten mit römisch-rechtlicher Tradition an sich begrüßenswerte Tendenz dahin zu gehen, die aus dem Klauselwerk der Konnossemente und dem common law hervorgegangene Kasuistik der Haager Regeln durch einen systematischeren Gesetzesaufbau zu ersetzen; dabei sollte allerdings die Gefahr gesehen werden, daß die Gerichte im Rechtskreis des common law, die auch weiterhin das Übereinkommen in wesentlichem Umfange interpretieren werden, bei der Auslegung eines ihnen im Aufbau fremden Gesetzes Schwierigkeiten haben könnten.

Das neue Übereinkommen soll, auch das zeichnet sich bereits zweifelsfrei ab, nicht mehr nur für Verträge gelten, für die ein Konnossement ausgestellt worden ist, sondern für alle Stückgutfrachtverträge. Dies hat seinen Grund darin, daß einmal international zweifelhaft geblieben ist, ob das Rekta-Konnossement für die Anknüpfung der Haager Regeln ausreicht; das deutsche Recht bejaht dies abgesehen von der Ausnahme des § 663 Abs. 2 Nr. 3 HGB, doch wird es in anderen Vertragsstaaten verneint. Ferner erschien die Gleichstellung der „gleichartigen Titel für die Beförderung“, insbesondere im Hinblick auf die zwischenzeitliche und noch zu erwartende Mechanisierung der Dokumentenausstellung, als zu vage. Das Abstellen auf den bloßen Vertragsabschluß nach dem Vorbild der anderen Transport-übereinkommen ist im Interesse der Klarheit vorzuziehen und dürfte zumindest nach der gegenwärtigen Praxis regelmäßiger Konnossementsausstellung nicht zu wesentlichen praktischen Unterschieden führen. Dabei ergibt sich allerdings das Problem der Abgrenzung zum Chartervertrag. Dieser soll dem Übereinkommen nach allgemeiner Auffassung nicht unterfallen, weil für ihn besondere rechtliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte gelten. Auf die Schwierigkeiten der Abgrenzung im einzelnen kann hier nicht eingegangen werden.

Vorgeschlagen worden ist jedoch, bei Nichtausstellung eines Konnossements das Übereinkommen nicht zwingend gelten zu lassen. Das CMI möchte diese Mindermeinung zum Gegenstand seiner Empfehlung machen. Ich habe Bedenken dagegen schon deshalb, weil das negative Erfordernis der Konnossementsausstellung die gleichen Abgrenzungsschwierigkeiten begründet wie das bisherige positive.

Daß der räumliche Geltungsbereich in dem Übereinkommen von 1924 nicht zufriedenstellend geregelt ist, dürfte insbesondere nach der eingehenden Arbeit von Necker* nicht zu bezweifeln sein. Das Comité Maritime International hat sich schon auf seinen Konferenzen in Rijeka und Stockholm mit dieser Frage beschäftigt und die Ersetzung von Artikel 10 der Haager Regeln — der allein auf den Ort der Konnossementsausstellung abhebt — durch eine Bestimmung vorgeschlagen, wonach das Übereinkommen auf jede internationale Beförderung anzuwenden ist, deren Abgangs- oder Bestimmungsort (letzterer auch im Falle eines Zwischenhafens) in

nur teilweise aufgegriffen; die Anknüpfung an den Bestimmungsort wurde durch die Beibehaltung des Konnossements-Ausstellungsortes ersetzt. Die Gründe für die Zurückhaltung der Konferenz von 1968 waren vorwiegend politische im Verhältnis zwischen dem Vereinigten Königreich und den USA; das Vereinigte Königreich hatte offensichtlich Bedenken, die Jurisdiktion eines Staates für den einkommenden Verkehr zu zementieren. Diese politischen Bedenken werden anscheinend nicht mehr aufrechterhalten. Die Entscheidung des Unterausschusses, nunmehr Abgangs-ort, Bestimmungsort und Konnossementsausstellung als Anknüpfungspunkte genügen zu lassen, ist im Interesse einer möglichst weiten Anwendung des Übereinkommens innerhalb der Vertragsstaaten sachlich zu begrüßen.

Auch der zeitliche Geltungsbereich wird mit großer Wahrscheinlichkeit insofern eine Änderung erfahren, als die zwingende Geltung über die bisherigen Markierungspunkte des Einladens und des Ausladens hinaus auf den Zeitraum erweitert wird, während dessen sich die Güter im Gewahrsam des Beförderers oder seiner Leute befinden. Problematisch wird bei den komplizierten Rechtsverhältnissen in den Häfen dabei häufig sein, wann der Gewahrsam im Löschhafen endet. Der Unterausschuß erwägt, dies dahin klarzustellen, daß Auslieferung der Güter an den Empfänger, vertragsgemäße Zurverfügungstellung oder eine nach Ortsrecht etwa vorgeschriebene Aushändigung an eine Hafenbehörde oder Lagergesellschaft gefordert wird. Ob eine solche Definition alle praktischen Zweifel beseitigen kann, erscheint zweifelhaft. Andererseits dürfte der Vorschlag des CMI, den Gewahrsam stets auch drei Tage nach Anzeige der Ankunft enden zu lassen, den Besonderheiten des einzelnen Falles zu wenig Rechnung tragen.

Nach meiner Auffassung sollte nochmals — wie von der Bundesregierung angeregt — geprüft werden, ob die gegenwärtigen Unzuträglichkeiten für Ablader und Empfänger nicht besser dadurch verhindert werden, daß eine dem Seefrachtrecht in etwa entsprechende Haftung der Kaianstalten in einem besonderen Übereinkommen vorgeschrieben wird; das Römische Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts hatte sich mit diesem Gegenstand bereits früher beschäftigt; von der Bundesrepublik Deutschland ist kürzlich angeregt worden, die Arbeiten wieder aufzunehmen. Dadurch könnte eine lückenlose Haftungskette geschaffen werden, die selbst die vorgeschlagene Ausdehnung des zwingenden Geltungsbereichs des Seefrachtrechts nicht erreichen würde.

2. *Haftung des Beförderers*

Dieser Punkt ist zweifellos von zentraler Bedeutung. Ihn in allen Verästelungen zu betrachten, würde den Rahmen dieser Darlegungen sprengen müssen.

Der Unterausschuß hat sich mit dem Problem zunächst nur vorläufig befaßt. Dabei hat sich die weitaus überwiegende Auffassung ergeben, daß die Haftung auch künftig eine Verschuldenshaftung sein soll, von der jedoch nicht mehr die Haftung für die Bedienung des Schiffes und für nautisches Verschulden der Besatzung ausgenommen werden sollte. Auch ein Kompromißvorschlag, der — entsprechend einer im Binnenschiffsrecht angestellten Überlegung — die Haftungsbefreiung für

Mit großer Mehrheit hat sich der Unterausschuß ferner dafür ausgesprochen, die Haftungsbefreiung für Feuer zu beseitigen; als Kompromißvorschlag für diejenigen, welche die Exemption für nautisches Verschulden beibehalten wollen, wurde eine Ausnahmeregelung für Feuerschäden insofern vorgeschlagen, als die Beweislast für das Verschulden des Verfrachters ausnahmsweise beim Ladungsinteressenten liegen soll. In allen anderen Fällen soll der Verfrachter beweisen müssen, daß ihn kein Verschulden trifft. Die Aufzählung der besonderen Exemptionen des Artikels 4 Abs. 2 Buchstaben c) bis q) der Haager Regeln soll als überflüssig entfallen.

Der Unterausschuß wird sich mit diesen Vorschlägen nochmals eingehend befassen müssen. Für diese Beratung ist auch die nähere Erörterung der Frage in Aussicht genommen worden, auf die es nach meiner Ansicht für die Entscheidung, ob es bei der Haftungsfreistellung für nautisches Verschulden bleiben soll, allein ankommen kann: Die Frage, ob eine Verlagerung dieses Risikos auf den Beförderer die Summe der Haftpflicht- und Ladungsversicherungsprämien auch auf längere Sicht erhöhen wird. Dies wird von der Versicherungswirtschaft behauptet, und die Begründung hat vieles für sich. Dem steht die Meinung gegenüber, daß sich zumindest nach einiger Zeit die Summe der Versicherungsprämien auf den früheren Betrag einpendeln müsse, da ja nicht mehr als das bisherige Risiko insgesamt versichert wird. Hinzu kommt, daß eine entsprechende Haftungsfreistellung im Luftrecht schon früher beseitigt worden ist und nicht zu nennenswerten Prämienerhöhungen geführt hat; allerdings sind dort der Anteil der Frachtbeförderung am Gesamtverkehrsaufkommen, die Ladungswerte und die Tarifstruktur wohl nicht vergleichbar.

Diese wirtschaftliche Frage wird sorgfältig zu bedenken sein. Ergibt sich kein begründeter Anhalt für eine Erhöhung der Versicherungskosten, so sollte die Haftungsfreistellung allerdings beseitigt werden. Es ist singular in der Rechtsordnung, daß für eine schuldhafte Verletzung eines Vertrages durch Erfüllungsgehilfen nicht gehaftet wird. Der historische Ursprung dieses Grundsatzes allein kann heute keine Rechtfertigung mehr für seine Beibehaltung sein. Vor den Haager Regeln und dem Harter Act bestand eine umfassende Haftung des Reeders, sogar eine Gefährdungshaftung. Nur die durch deren Abbedingung geschaffene Situation verlangte zunächst eine gewisse Zurückhaltung bei der Einführung zwingender Haftung. Wie weit diese gehen sollte, ist heute neu allein auf Grund der jetzigen Gegebenheiten zu entscheiden.

Ich würde aber nicht so weit gehen wie die meisten Vertreter anderer Staaten, die Versicherungsproblematik überhaupt beiseite zu lassen; letztere Auffassung klingt auch in einer Bemerkung Rambergs* an, der darauf hinweist, man müsse auch der unversicherten Ladung gerecht werden. Doch scheint es mir im Falle des Seetransports, der sich praktisch ausschließlich zwischen Gewerbetreibenden abspielt, ausnahmsweise gerechtfertigt zu sein, das sonst meines Erachtens in der Tat geltende Prinzip, daß sich die Zivilrechtsordnung nicht nach den Versicherungsverhältnissen, sondern letztere nach der unabhängig hiervon getroffenen Risikoverteilung zu richten haben, im wirtschaftlichen Interesse aller Beteiligten nicht in aller Schärfe anzuwenden.

Was die Beseitigung des Katalogs der übrigen Haftungsfreistellungen anbetrifft, so teile ich an sich die Auffassung, daß diese Exemtionen rein logisch gesehen überflüssig sind. Dies gilt jedenfalls dann, wenn man der deutschen Beweislastregelung des § 608 Abs. 2 HGB nicht folgt, wonach der Beförderer nur die Möglichkeit des Schadenseintritts aus einem der in der Liste genannten Gründe beweisen muß. Diese Vermutung ist eine Besonderheit des deutschen Rechts, die in den anderen Vertragsstaaten nicht besteht und künftig möglicherweise nicht wird beibehalten werden können; entfällt sie und tritt an ihre Stelle die allgemeine Entlastungspflicht des Verfrachters, so werden die praktischen Ergebnisse auch ohne den Katalog die gleichen sein. Allerdings muß man fragen, ob nicht die Rechtsprechung durch das Vorhandensein dieses Katalogs, der in ähnlicher Form auch in der CMR und der CIM besteht, erleichtert wird, hätte sie doch eine diesem etwa entsprechende Kasuistik beizubehalten. Im deutschen Recht werden angemessene Ergebnisse durch Anwendung der Grundsätze des Prima-facie-Beweises wohl immer zu erreichen sein. Erwägenswert erschiene es mir, den Katalog der Haftungsausschlußgründe durch eine Beweislastregelung zu ersetzen.

3. *Verspätungsschaden*

Einer der Mängel der Haager Regeln ist es, daß sie sich über die Haftung für Verspätungsschäden nicht äußern. Die Frage sollte jedenfalls klargestellt werden. Der Unterausschuß schlägt eine Regelung vor, die unter den allgemeinen Haftungsvoraussetzungen eine Ersatzpflicht für Schäden vorsieht, welche vorhersehbar entstanden sind durch Nichteinhaltung der Lieferzeit, die entweder schriftlich vereinbart war oder die nach den Umständen vernünftigerweise hätte eingehalten werden müssen. Der Anspruch soll der Höhe nach beschränkt sein, und zwar bei durch die Verspätung verursachten Substanzschäden entsprechend den Vorschriften über Verlust oder Beschädigung, bei sonstigen Vermögensschäden in Höhe der einfachen oder doppelten Fracht, entsprechend CIM und CMR.

Diese Regelung erscheint mir ausgewogen. Man kann zwar darüber streiten, ob ein durch die Verspätung eintretender Sachschaden, etwa der Verlust leicht verderblicher Waren, dem sonstigen Sachschaden hinsichtlich der Bemessung der Haftungshöhe gleichgestellt werden sollte; für diese Regelung spricht aber jedenfalls die Praktikabilität. Auch die Definition erscheint weit genug, um unbillige Härten für den Beförderer vermeiden zu können.

4. *Beschränkung der Verfrachterhaftung*

Schon das Protokoll von 1968 sieht eine Änderung der Haftungsbegrenzung sowohl dem System als auch der Höhe nach vor. An die Stelle der bisherigen 100 £ soll eine unter Bezug auf den Goldwert festgelegte Begrenzung von nach Wahl des Gläubigers umgerechnet entweder rd. DM 6,40 je Kg oder rd. DM 2100 je Packung oder Einheit treten. Die Brüsseler Konferenz von 1968 hat diese Regelung außerordentlich sorgfältig vorbereitet. Die Kombination einer relativ niedrigen Haftung je Kg und einer Mindesthaftung je Packung oder Einheit erschien ihr als die zweckmäßigste Lösung, um sowohl den Wert von Massengütern als auch den von ver-

Vorbehalt gelten, daß sie auf der neuen Konferenz einer neuen politischen Entscheidung bedürfen. Hinsichtlich des Systems ist eine bessere Lösung bisher nicht vorgeschlagen worden. Der Übergang auf eine reine Gewichtshaftung entsprechend dem Vorbild der CMR, der CIM und des Warschauer Abkommens müßte, will man den höherwertigen Gütern gerecht werden, einen wesentlich höheren Satz je Kg zur Folge haben; dies könnte für viele Güter eine zu hohe Haftung und damit die Gefahr einer Überversicherung mit sich bringen.

Übernommen werden soll auch die umstrittene Container-Klausel des Protokolls von 1968. Sie enthält eine Auslegungsregel zum Begriff der Packung oder Einheit bei der Beförderung von Containern oder Paletten. Ob hier die Transportvorrichtung oder jede einzelne Packung oder Einheit innerhalb derselben für die Haftungsbegrenzung maßgebend sein soll, bestimmt sich nach der Eintragung im Konnossement, also nach der Vereinbarung der Vertragsparteien. Obgleich diese Regelung besonders von den USA scharf angegriffen worden ist, welche ein Wahlrecht des Befrachters wünschen und im Protokoll von 1968 als vereinbart ansehen, erscheint sie sachdienlich. Der Unterausschuß will sie lediglich durch die Klarstellung ergänzen, daß Container oder Palette selbst stets eine zusätzliche Einheit darstellen.

5. Ausschußfrist

Die Ausschußfrist von einem Jahr wird von vielen Staaten als zu kurz angesehen; etwa die Hälfte der Unterausschußmitglieder sprach sich für eine Zweijahresfrist aus. Die Jahresfrist dürfte jedoch schon angesichts der vertraglichen Verlängerungsmöglichkeit ausreichen. Daß der Verfrachter die Zustimmung zur Verlängerung, wie befürchtet wurde, von unbilligen Bedingungen abhängig macht, ist regelmäßig schon deshalb nicht anzunehmen, weil er selbst ein Interesse daran haben wird, nicht vorzeitig verklagt zu werden.

6. Sonstige Punkte

Außer den erwähnten Details, die vom Comité Maritime International zum Gegenstand von Empfehlungen der Hamburg-Konferenz gemacht werden sollen, erscheinen mir noch folgende Einzelfragen von besonderer Bedeutung:

Die Decksladung soll künftig nach allgemeiner Auffassung der Unterausschußmitglieder in die zwingende Haftungsregelung einbezogen werden. Daß die Haftung hier geringer ist und bleibt, ergibt sich aus der größeren Gefährdung durch die Gefahren der See, für welche der Verfrachter mangels Verschulden nicht einzustehen hat. Ein Verschulden kann allerdings in der Tatsache der Decksverladung selbst liegen. Deshalb ist beabsichtigt ausdrücklich festzulegen, daß bei unberechtigter Decksverladung eine Schadensersatzpflicht besteht.

Die Gerichtsstände zur Geltendmachung von Ansprüchen nach dem Übereinkommen sollen beschränkt werden. Die vorgesehene Liste von Zuständigkeiten ist allerdings

Gleiche Regeln sollen für Schiedsgerichte gelten.

Die Bestimmungen des Protokolls von 1968 über die Ausdehnung der Haftungsbeschränkung auf konkurrierende Ansprüche aus unerlaubter Handlung sowie über eine Ausdehnung des Haftungsbeschränkungsprivilegs auf die Schiffsbesatzung sollen im wesentlichen unverändert übernommen werden. Ähnliches gilt für die Wertdeklaration. Dagegen dürfte die in das Protokoll von 1968 eingegangene Vorschrift der Haager Regeln und des § 609 HGB, wonach bei wissentlich falschen Angaben des Abladers jede Haftung des Verfrachters ausgeschlossen ist, keine Mehrheit finden; es soll dem Gericht möglich bleiben, den Verfrachter für eigenes Verschulden teilweise verantwortlich zu halten.

Bei diesem Überblick möchte ich es belassen, um mich noch dem zweiten Thema, der Ratifizierung des Protokolls von 1968, zuwenden zu können.

IV.

1. Die Entscheidung der Frage, ob die Bundesrepublik Deutschland das Brüsseler Protokoll von 1968 nunmehr ratifizieren sollte, hat auf folgendem Hintergrund zu geschehen:

Die Ratifizierung des Protokolls wird von den vier skandinavischen Staaten betrieben. Es ist damit zu rechnen, daß diese ihre Ratifikationsurkunden in Kürze hinterlegen werden. Der Grund für die gemeinsame Ratifizierung dieser Staaten dürfte vor allem darin liegen, daß eine beabsichtigte synchrone Modernisierung der skandinavischen Seerechte, die inhaltlich über das Protokoll von 1968 hinausgeht, hinsichtlich der Haftungssumme an dem modernsten internationalen Stand ausgerichtet werden soll.

In England und Frankreich sind bereits Gesetze in Kraft, welche den Regierungen die Ratifizierung des Protokolls erlauben. Beide Länder haben jedoch offenbar Bedenken, ihre Ratifikationsurkunden als erste zu hinterlegen; sie warten zunächst das Verhalten der anderen westeuropäischen Staaten ab.

In Belgien ist der Entwurf eines Zustimmungsgesetzes dem Parlament zugeleitet worden. Mit der Verabschiedung dürfte in einigen Monaten zu rechnen sein.

In den Niederlanden prüft ein Sachverständigenausschuß, ob sich die Ratifizierung empfiehlt. Mit einer positiven Entscheidung dürfte zu rechnen sein, doch wird die Ratifizierung kaum vor dem nächsten Jahr erfolgen können.

Das Brüsseler Protokoll von 1968 tritt nach seinem Artikel 13 in Kraft, sobald es von zehn Staaten ratifiziert ist, von denen fünf eine Handelsschiffstonnage von wenigstens 1 Million BRT haben. Ratifizieren alle genannten Staaten, so würden es mit Singapur neun sein; findet sich kein weiterer Staat, so käme es

2. Ob eine Ratifizierung des Protokolls im gegenwärtigen Zeitpunkt empfehlenswert ist, hängt zunächst davon ab, welche Verbesserungen das Protokoll im Verhältnis zu den Haager Regeln aus gegenwärtiger Sicht enthält. Lassen sich Vorteile feststellen, so wäre die Tatsache der UNCITRAL-Arbeiten noch nicht unbedingt ein Gegenargument. Ein Übereinkommen der Vereinten Nationen könnte frühestens Anfang der 80er Jahre in Kraft treten. Nach den bisherigen Arbeiten ist zudem damit zu rechnen, daß es die Lösungen des Protokolls von 1968 weitgehend übernehmen wird.

Welches wären nun die Vorteile des Protokolls?

- a) Der wichtigste Gehalt des Brüsseler Protokolls von 1968 liegt in der Neuregelung der Haftungsbegrenzung, die ich in ihren Einzelheiten bereits erwähnt habe. Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß es den gegenwärtigen Haager Regeln nicht gelungen ist, die Haftungsbegrenzungen in den verschiedenen Vertragsstaaten wertmäßig aneinander anzugleichen. Auch das System und die absolute Höhe der im Jahre 1924 festgesetzten Begrenzung sind verbesserungsbedürftig. Kann jedoch die Haftungsregelung des Protokolls heute noch die Vereinheitlichung des Betrages bringen, die man im Jahre 1968 mit dem Abstellen auf den amtlichen Goldpreis erreichen wollte und konnte?

In der Zwischenzeit hat das Weltwährungssystem eine bedauerliche Entwicklung genommen. Die Parität der Währungen besteht nicht mehr in der bisherigen festen Form. Wenn auch in den Staaten, die dem internationalen Währungsfonds angehören, zur Zeit noch ein rechnerisches Verhältnis zum Gold über die sog. Sonderziehungsrechte ermittelt werden kann, so führt doch dessen Anwendung nicht mehr zu Ergebnissen, welche der Kaufkraft in den einzelnen Ländern so weitgehend entsprechen, wie dies unter dem System von Bretton Woods der Fall war. Ob das System fester, mit einem amtlichen Goldwert in Verbindung stehender Währungsparitäten im Zuge der beabsichtigten Revision des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds wieder hergestellt werden kann, ist mehr als fraglich. Es muß deshalb ernsthaft bezweifelt werden, daß das Abstellen auf den Goldwert heute noch zu einer wirklichen Vereinheitlichung der Haftungsbeträge führen kann. Abhilfe ist auch nicht dadurch möglich, daß man statt des in Frage gestellten amtlichen Goldwertes auf den freien Marktwert des Goldes abstellt; dieser ist, wie wir gerade in den letzten Jahren feststellen mußten, sehr starken spekulativen Schwankungen unterworfen.

Allerdings kann man aus dieser negativen Beurteilung der Goldklausel aus heutiger Sicht nicht unbedingt grundsätzliche Bedenken gegen eine Ratifizierung des Protokolls herleiten. Die Goldklausel findet sich auch in anderen internationalen Übereinkommen, sie hat seit dem Seerechtsänderungsgesetz selbst in das Handelsgesetzbuch Eingang gefunden. Eine andere Grundlage für die internationale Vereinheitlichung von Haftungsbeträgen fehlt. Innerstaatlich ist jedenfalls in der Bundesrepublik Deutschland auch zur Zeit eine Umrechnung des Goldwerts in Deutsche Mark zwar nicht mehr auf der Basis der Parität,

anzeiger veröffentlicht*. Deshalb läßt sich bei einem Übereinkommen, welches im übrigen Nutzen bringt, heute durchaus die Meinung vertreten, daß die Übernahme der Goldklausel mangels eines besseren Vereinheitlichungsmaßstabes noch vertretbar sei. Davon ist auch die UNCITRAL-Arbeitsgruppe ausgegangen. Sie hat übrigens eine interessante Neuerung der Umrechnungsbestimmung vorgeschlagen, die den geschilderten Problemen Rechnung trägt, vor diesen allerdings resignieren muß. Danach soll es zwar auf den amtlichen Goldwert der Währung ankommen; fehlt ein solcher jedoch, so setzt der jeweilige Vertragsstaat den Umrechnungskurs fest. Dies dürfte in der Tat die einzige Lösung sein, die sich — findet man nicht einen zuverlässigeren Maßstab — beim Fehlen amtlicher Goldwerte und fester Währungsparitäten noch anbietet. Nach meiner Auffassung wäre ein entsprechendes Verfahren schon nach dem Protokoll von 1968 zulässig, welches — im Gegensatz zu vielen anderen Übereinkommen — den Umrechnungszeitpunkt völlig dem nationalen Recht überläßt; eine Regelung, die 1968 zu bedauern war, heute aber vielleicht wenigstens die Tür für eine autonome Festsetzung des Umrechnungskurses entsprechend den praktischen Währungsparitäten im Falle eines Versagens des amtlichen Goldpreises offen läßt. Trotz dieser Möglichkeit muß man aber doch zumindest feststellen, daß der Kerngedanke des Protokolls, die bisherige unzulängliche Wertbestimmung durch eine Bezugnahme auf das Gold zu ersetzen, heute viel von seinem Reiz verloren hat.

Auf die übrigen Bestandteile der Haftungsregelung im Brüsseler Protokoll kann ich hier nicht näher eingehen. Erwähnen möchte ich nur, daß die Container-Klausel, welche an sich nützlich ist, von den USA und Kanada abgelehnt wird; dies bedeutet praktisch — und das muß man sehen — daß die Amerikaner einer Ratifizierung des Protokolls nicht folgen würden.

- b) Von erheblicher sachlicher Bedeutung dürfte für das deutsche Recht die Wiedereinführung der durch das Seefrachtgesetz von 1937 beseitigten Skripturhaftung sein. Während nach § 656 Abs. 2 HGB das Konnossement nur die widerlegliche Vermutung begründet, daß der Verfrachter die Güter wie beschrieben übernommen hat, verlangt die im Brüsseler Protokoll vorgesehene Ergänzung von Artikel 3 § 4 der Haager Regeln, daß dem Verfrachter der Gegenbeweis im Verhältnis zu einem gutgläubigen Konnossementserwerber abgeschnitten wird. Das bedeutet eine Wiedereinführung der wertpapierrechtlich orientierten früheren deutschen Rechtslage. Der Verfrachter würde sich gegenüber einem gutgläubigen Konnossementserwerber und dessen Nachmännern nicht darauf berufen können, daß das Konnossement — sofern nicht eine zulässige Unbekannt-Klausel darin enthalten ist — die empfangenen Güter falsch beschreibt. Er würde also etwa auch dann auf Ersatz haften, wenn im Konnossement versehentlich oder mangels Nachprüfung eine größere Stückzahl als die übernommen angegeben ist. Allerdings hat die deutsche Rechtsprechung ohnehin eine Verschärfung der gegenwärtigen Rezeptumhaftung im Wege des Einstehenmüssens für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung vorgenommen. Doch geht diese weniger weit: Sie setzt sowohl ein Verschulden als auch einen infolge der Unrichtigkeit des Konnossements entstandenen Schaden voraus. Vor allem aber ist sie vertraglich abdingbar,

Anwendung liegt auch ein wesentlicher Unterschied zu der Skripturhaftung des früheren deutschen Rechts; auch diese war abdingbar und wurde in der Praxis regelmäßig ausgeschlossen.

Die Ratifizierung des Protokolls dürfte uns also zwingen, § 656 HGB zu ändern. Es wäre in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob es einer gesetzlichen Regelung über die Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung in diesen Fällen bedarf. Dieser Aspekt der Frage ist in den Visby-Rules leider nicht angesprochen, so daß eine Rechtsvereinheitlichung insofern nicht eintreten würde. Die verschiedenen nationalen Rechte weichen hier recht stark voneinander ab. Die Arbeitsgruppe von UNCITRAL hat sich mit den wertpapierrechtlichen Konnossementsfragen noch nicht eingehend beschäftigt.

- c) Hinsichtlich der anderen sachlichen Bestimmungen des Protokolls kann ich mich kurz fassen, weil sie zum Teil schon in den Betrachtungen der UNCITRAL-Arbeiten angeklungen sind. Die Vorschriften über die Klagefrist sind — bei grundsätzlicher Beibehaltung der Einjahresfrist — geringfügig verbessert. Die Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen auch auf konkurrierende Ansprüche aus unerlaubter Handlung ist ausdrücklich klargestellt. Entsprechend anderen Übereinkommen wird ferner die sogenannte Himalaya-Klausel eingefügt, nach der sich auch die Leute des Beförderers auf die Vergünstigungen des Übereinkommens berufen können. Diese verlieren das Recht hierzu ebenso wie der Beförderer — für den dieses ebenfalls ausdrücklich klargestellt ist — bei grobem Verschulden; grobes Verschulden der Leute schließt jedoch nur deren eigene Haftungsbeschränkung, nicht die des Beförderers selbst aus.

Auf die Bestimmung über den Geltungsbereich wurde ebenfalls bereits im einzelnen hingewiesen.

- d) Faßt man die Vorteile zusammen, so wird man sagen müssen, daß die Anhebung des Haftungsniveaus positiv zu bewerten ist und daß das Abstellen auf den Goldwert wohl trotz dessen gegenwärtiger Problematik vertretbar wäre. Es hätte auch wirtschaftlich wohl Sinn, diese Verbesserungen für einen Zeitraum von immerhin 5 bis 10 Jahren vorzunehmen. Die anderen Bestimmungen enthalten rechtstechnische Veränderungen, die jedenfalls nicht eilbedürftig erscheinen.

3. Man muß sich jedoch vor Augen halten, daß eine Ratifizierung des Protokolls innerstaatlich und völkerrechtlich Probleme mit sich bringt.

- a) Innerstaatlich würde es unumgänglich sein, die Regeln des Protokolls in das Handelsgesetzbuch einzuarbeiten. Sie lediglich als durch eine Ratifizierung des Protokolls transformiertes deutsches Recht das Handelsgesetzbuch überlagern zu lassen, würde sich schon deshalb nicht empfehlen, weil die neuen Regeln nicht nur im Verhältnis zu anderen Vertragsstaaten des Protokolls, sondern auch für innerdeutsche Tatbestände und im Verhältnis zu Nichtvertragsstaaten sowohl des Protokolls als auch der Haager Regeln gelten sollten. Die Haager Regeln würden

sprechend Absatz 2 des Zeichnungsprotokolls bisher in das deutsche Recht eingearbeitet ist, also nicht unmittelbar angewendet wird. Es dürfte sich jedenfalls nicht empfehlen, innerhalb des Handelsgesetzbuches alternative Regeln je nach dem internationalen Geltungsbereich zu schaffen.

Deshalb wäre ein gesetzgeberischer Aufwand vonnöten, der möglicherweise in einem Mißverhältnis zur Vorläufigkeit der Regelung steht.

- b) Die gesetzestechnische Frage vereinfacht sich, wenn die Haager Regeln gleichzeitig gekündigt werden. Nach meiner Auffassung ist dies ohnehin erforderlich, um bei der Anwendung des Protokolls Völkerrechtsverletzungen zu vermeiden.

Der Geltungsbereich des Übereinkommens und der des Protokolls sind in erheblichem Umfang identisch. Beide gelten unabdingbar, wenn ein Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt ist. Das bedeutet, daß ein Staat, der die Visby-Regeln ratifiziert und die Haager Regeln nicht kündigt, in die Lage kommen kann, durch eine gerichtliche Entscheidung eines von beiden Übereinkommen verletzt zu müssen. Als Beispiel möchte ich hier nur folgenden Fall nennen, dem sich ähnliche hinzufügen ließen:

Angenommen, die Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien hätten das Protokoll ohne Kündigung des Übereinkommens ratifiziert, Holland sei jedoch nur Vertragsstaat des Übereinkommens, dann würde ein deutsches Gericht auf ein Konnossement, welches in Hamburg von einem holländischen Verfrachter für einen englischen Empfänger ausgestellt wird, dem holländischen Verfrachter gegenüber die alten Haftungssummen, dem englischen Empfänger gegenüber die neuen anzuwenden haben. Dieser Widerspruch läßt sich schlechterdings nicht lösen. Zwar sehen die skandinavischen Staaten, die eine Kündigung der Haager Regeln nicht beabsichtigen, für den Fall des Widerspruchs eine Regelung vor, wonach das alte Übereinkommen insoweit anwendbar bleibt, als es völkerrechtlich verbindlich ist. Dies bedeutet, wenn ein solcher Grundsatz in unserem Fall überhaupt zu einem Ergebnis führen kann, die alte Haftungssumme anzuwenden. Ich sehe nicht, wie dabei ein Verstoß gegen das Protokoll vermieden werden soll, auf das sich der englische Empfänger berufen kann.

Das Protokoll selbst hat diese Situation durchaus vorhergesehen. Es bestimmt deshalb — leider nicht sehr klar — in seinen Artikeln 6 und 7, daß für die Vertragsstaaten des Protokolls Übereinkommen und Protokoll als Einheit anzusehen sind und insoweit auch im Falle einer Kündigung des Übereinkommens als Gesamtheit weitergelten. Das Protokoll geht also davon aus, daß eine Kündigung des Übereinkommens notwendig sein wird, wenn nicht — was man auf der Konferenz sicherlich hoffte — die große Mehrzahl der Vertragsstaaten auch das Protokoll ratifizieren würde; eine Hoffnung, von der wir heute wissen, daß sie sich nicht erfüllt hat.

Das völkerrechtliche Bedenken, für welches sich eine Reihe weiterer Beispiele nennen ließe, wird von Großbritannien und wohl auch den Niederlanden geteilt.

Revisionskonferenz zu einer noch geringeren Rücksichtnahme auf den Inhalt des gegenwärtigen Übereinkommens veranlassen würde. Doch sollte man diese Wirkungen eines formalen Aktes nicht überschätzen.

Vom sachlichen Standpunkt dürfte eine Kündigung des alten Übereinkommens keine großen Nachteile haben. Geht man davon aus, daß die bisherigen Mitgliedsstaaten der Haager Regeln, die das Protokoll nicht ratifizieren, deren Regelung jedenfalls innerstaatlich beibehalten — ob sie nun die Haager Regeln auch kündigen oder unter sich fortbestehen lassen —, so würde die Rechtsvereinheitlichung praktisch andauern. Auch der Anreiz zu einer Ratifizierung des neuen Übereinkommens der Vereinten Nationen würde dadurch nicht unabhängig von dessen Inhalt vergrößert; es bliebe allen Mitgliedsstaaten der Haager Regeln, die das neue Übereinkommen nicht annehmen wollen, auch später noch die Möglichkeit, das Protokoll zu ratifizieren.

V.

Erlauben Sie mir bitte, meine Auffassung abschließend wie folgt zusammenzufassen:

Ein neues Seefrachtübereinkommen der Vereinten Nationen wird voraussichtlich in zwei bis drei Jahren abgeschlossen werden können. Im Augenblick gibt es noch keine Anzeichen dafür, daß dieses Übereinkommen inhaltlich unannehmbar sein wird. Doch lassen die bisherigen Arbeiten noch keine sicheren Schlüsse auf das Endergebnis zu.

Eine Ratifizierung des Protokolls von 1968 bringt zwar im Augenblick nicht mehr den Vorteil einer sichereren Vereinheitlichung der Haftungssumme. Die Übernahme der Gesamtregelung wäre dennoch sachlich ein Fortschritt. Sie würde jedoch Änderungen des Handelsgesetzbuches mit sich bringen, welches nach Verabschiedung des neuen Übereinkommens — sofern dieses übernommen wird — erneut geändert werden müßte und erst dann endgültig modernisiert werden kann.

Jedenfalls erscheint es mir notwendig, im Falle einer Ratifizierung des Protokolls das Übereinkommen von 1924 zu kündigen. Es ist fraglich, ob alle anderen Vertragsstaaten des Protokolls dem folgen würden; eine verschiedene Entscheidung dieser Frage würde die internationale Rechtslage weiter komplizieren.

Angesichts dieser Vor- und Nachteile spricht vieles dafür, das Protokoll von 1968 zunächst nicht in Kraft zu setzen, sondern den weiteren Verlauf der UNCITRAL-Arbeiten abzuwarten. Dies wäre jedoch nur möglich, wenn sich die anderen westeuropäischen Staaten entsprechend verhielten. Setzen diese das Protokoll in Kraft und beenden damit die bisherige Rechtseinheit, so dürften wirtschaftliche Gründe und wohl auch die europäische Solidarität dafür sprechen, daß auch die Bundesrepublik Deutschland diesen Weg einschlägt. Es wird dann jedenfalls weiterhin versucht werden müssen, eine einheitliche Haltung hinsichtlich der Kündigung herbeizuführen.

Vor einem Mißverständnis möchte ich aber abschließend warnen: Man sollte die Ratifizierung des Protokolls jedenfalls nicht deshalb anstreben, um die Haager Regeln noch

die europäischen Staaten annehmbar ist oder nicht, wird sich allein nach dessen sachlichem Inhalt bestimmen. Auch das Comité Maritime International sollte auf jeden Fall den Eindruck vermeiden, daß es eine gründliche Überprüfung der Haager Regeln durch eine weltweite Staatenkonferenz verzögern oder gar verhindern möchte. Im Zusammenhang mit der Stockholmer Konferenz des Comité Maritime International und der Brüsseler Konferenz von 1967/68 ist ein solcher Vorwurf gelegentlich zu hören gewesen; ich glaube, die aktive Mitarbeit des Comité Maritime International bei den Arbeiten von UNCITRAL entkräftet ihn jedenfalls.