

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

HEFT 35

DR. HENNING VON WEDEL

**Der Passage-Vertrag
und Passage-Bedingungen**

HAMBURG 1979

DER PASSAGE-VERTRAG UND PASSAGE-BEDINGUNGEN

Vortrag

von

Dr. Henning von Wedel

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 24. Oktober 1978

Hamburg 1979

DER PASSAGE-VERTRAG UND PASSAGE-BEDINGUNGEN

Die Bedeutung der großen Passagierschiffe im transozeanischen Linienverkehr ist Vergangenheit. Die Luftfahrt hat diese Aufgaben übernommen. Gleichwohl spielt die Passagierschiffahrt in der Seewirtschaft keineswegs eine marginale Rolle. Sie hat sich in andere Bereiche verlagert. Schon immer unterlag gerade dieser Verkehrsbereich Schwankungen, ohne aber jemals seine Bedeutung als Wirtschaftsfaktor einzubüßen.

Besonders deutlich wird dies am Beispiel des Nordatlantik-Verkehrs. Vor dem ersten Weltkrieg wurde die Masse der Passagiere durch Auswanderer gestellt, die nur die Passage westwärts buchten¹. Die Ausländerzahlen schwankten entsprechend den politischen Gegebenheiten beträchtlich. Einige wenige Zahlen mögen dies verdeutlichen. Im Jahre 1913 betrug die Gesamtzahl der beförderten Passagiere 2,6 Millionen, und zwar westwärts 1,85 Millionen und ostwärts 0,75 Millionen Passagiere. Nach dem ersten Weltkrieg gingen die Auswandererzahlen rapide zurück, so daß 1938 das Gesamtpassagieraufkommen noch 567.000 Passagiere betrug, von denen

309.000 westwärts und 260.000 ostwärts befördert wurden. Von diesem Aufkommen beförderten deutsche Linien 1913 25,5 % (= 663.000 Passagiere) und 1938 22,1 % (= 125.000 Passagiere).² Nach dem Zweiten Weltkrieg ist der Passagierverkehr auf dem Nordatlantik durch den Einsatz des Flugzeuges fast vollständig zum Erliegen gekommen. Zwar beförderten Passagierschiffe aller Nationen bei einem Gesamtpassagieraufkommen von ca. 2 Millionen im Jahre 1957 noch 48 % (= 960.000 Passagiere) im Nordatlantik-Verkehr, aber bereits 1966 war dieser Anteil bei einem Gesamtpassagieraufkommen von 5,3 Millionen auf 11 % (= 583.000 Passagiere) abgesunken³ und spielt heute, nachdem alle Linien eingestellt wurden, keine Rolle mehr.

Demgegenüber haben andere Verkehrsbereiche eine ungeheure Steigerung erfahren. So haben die Passagierzahlen im Fährverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Skandinavien von 1951 mit knapp 30.000 Passagieren sich auf fast 6 Millionen in 1974 gesteigert mit weiter zunehmender Tendenz.⁴ Die Gesamtzahl der beförderten Passagiere im Fähr- und Ausflugsverkehr allein auf der Ostsee von und nach Deutschland wurde von den beteiligten Reedern für 1976 auf über 11 Millionen geschätzt.

Entgegen der allgemeinen Tendenz des Gesetzgebers, bei jeder Änderung der Wirklichkeit sogleich mit Verordnungen und Regelungen einzugreifen, hat er die Passagierschiffahrt unberücksichtigt gelassen. Auch das Seerechtsänderungsgesetz von 1972 hat in die Regelungen über die Passagierbeförderung nicht eingegriffen.⁵

Die rechtlichen Regeln im Handelsgesetzbuch über den Passage-Vertrag sind seit über 100 Jahren unverändert in Kraft. Sie sind bereits in das Handelsgesetzbuch von 1897 aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861 unverändert übernommen worden und stammen zu einem nicht geringen Teil aus dem Allgemeinen Preußischen Landrecht von 1794. Auch außerhalb des Handelsgesetzbuches ist seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts nichts mehr geschehen. Es scheint, als ob der Gesetzgeber nach der Abstellung der schlimmsten Mißstände im Auswanderungswesen geglaubt habe, der Passage-Vertrag habe damit seine optimale gesetzliche Regelung gefunden. Dieses ist natürlich nicht der Fall. Die Praxis

wendet die gesetzlichen Vorschriften ohnehin kaum an. Seit jeher beherrschen weitreichende allgemeine Geschäfts- und Beförderungsbedingungen das Feld. Das Desinteresse des Gesetzgebers an diesem wichtigen Wirtschaftszweig ist um so erstaunlicher, als es gerade die Probleme der Passagierschiffahrt waren, die ganz wesentlich zur Herausbildung der Regeln und Strukturen der modernen Seewirtschaft geführt haben. Die Einrichtung der Linienschiffahrt hatte eine wesentliche Grundlage in den regelmäßigen Diensten der Auswandererschiffe im Nordatlantikverkehr. Das Konferenzwesen geht zurück auf den ruinösen Wettbewerb eben dieser Linien im Nordatlantikverkehr in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts,⁶ die Bildung von P. & I. Clubs auf die Weigerung der englischen Versicherer, Passagierunfälle zu versichern.⁷

Die Konnossementsklauseln waren beim Frachtvertrag vor Einführung der Haager Regeln immer unübersichtlicher geworden. Ebenso zeigen viele Beförderungsbedingungen - mangels den Haager Regeln entsprechenden Regelungen - ein unübersichtliches Flickwerk von häufig nicht aufeinander abgestimmten Klauseln.⁸ Nachdem das Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen⁹ in Kraft getreten ist, bedarf es einer Neubesinnung über den zulässigen und gebotenen Inhalt von Passage-Verträgen. Insbesondere im Fähr-, Seebäder- und Ausflugsverkehr kann die Regelung des Inhalts des Passagevertrages, soweit sie von der gesetzlichen Regelung abweichen soll, schon aus praktischen Erwägungen nur in Allgemeinen Beförderungsbedingungen erfolgen. Auch im übrigen dürfte aber ein Individual-Passagevertrag kaum praktikabel sein, so daß Passageverträge grundsätzlich dem Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unterliegen werden. In meinen Ausführungen will ich versuchen, den bisherigen Rechtszustand zu beschreiben, die neben oder abweichend von der gesetzlichen Regelung der Festlegung bedürftigen Fragen aufwerfen und die Grenzen des durch Allgemeine Beförderungsbedingungen regelbaren Vertragsinhaltes aufzeigen. Dabei werden dann jeweils Ausblicke auf beabsichtigte gesetzliche Regelungen und Konventionen erfolgen.

I. Die gesetzliche Regelung des Passage-Vertrages ¹⁰

Die Altertümlichkeit der gesetzlichen Regelung wird selbst juristischen Laien schon beim Lesen der Überschrift des entsprechenden Abschnitts im Handelsgesetzbuch bewußt. Die Überschrift lautet: "Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden". Auch die Passagier-Schiffahrt ist nach Auffassung des Gesetzgebers ein Frachtgeschäft. Da die "Fracht" nicht in Gütern, sondern aus Menschen besteht, bedarf es gewisser Sonderregelungen, die im Anschluß an die gesetzliche Regelung des Frachtvertrages getroffen werden. Probleme sah der Gesetzgeber damals offensichtlich nicht so sehr in der Fürsorge des Reeders für die sich seinen Leuten anvertrauenden Passagiere, sondern eher umgekehrt darin, daß dem Reeder die Verfügungsfähigkeit, die er hinsichtlich der Ladung hat, beim Menschen abgeht. So beginnt folgerichtig die gesetzliche Regelung damit, die Frage der Abtretung der Rechte aus dem Verträge, die Verspätung der Reisenden und die Schiffsordnung zu regeln.

1. Die Rechte und Pflichten aus dem Passage-Vertrag

Das Handelsgesetzbuch versäumt es, den Hauptinhalt des Vertrages zu regeln. Das Bürgerliche Gesetzbuch, das eine höhere Abstraktions-ebene und eine fortgeschrittenere Gesetzgebungstechnik aufweist, stellt den einzelnen Regelungen jeweils eine Regelung der Hauptvertragspflichten voran. Diese "Legaldefinitionen" fehlen im älteren Handelsgesetzbuch. Der Passage-Vertrag selbst ist so lückenhaft geregelt, daß ihm nicht einmal konkludent die Hauptpflichten entnommen werden können. Sicher kann man in Analogie zum Frachtvertrag davon ausgehen, daß die Hauptverpflichtung des Reeders in der Leistung der Beförderung von einem Hafen zum anderen oder bei der Vergnügungsfahrt auch in einer Rundreise wieder zurück zum Abgangshafen (Hufeisen-Verkehr) besteht. Da wesentliches Element des Vertrages die Beförderung ist, könnte man statt der Bezeichnung Passage-Vertrag auch die Bezeichnung Beförderungsvertrag wählen. Der Begriff Passage-Vertrag wird hier in Anlehnung an die "Passagier-Schiffahrt" gewählt. Das Gesetz verwendet den Begriff "Überfahrts-

vertrag" ¹¹, daneben werden auch die Begriffe "Passagier-Vertrag", "Schiffsreise-Vertrag" und "Fahrgast-Vertrag" verwendet. ¹² Die wenig ausgeprägte Begrifflichkeit zeigt, wie sehr Wissenschaft und Rechtslehre dieses Gebiet des Seerechts vernachlässigt haben. In Anlehnung an den "Contract of Passage" und den "Contract de Passage" scheint mir die Verwendung des Begriffes Passage-Vertrag dem internationalen Charakter des Seerechts am besten zu entsprechen.

Der Hauptinhalt der Regelungen des Frachtvertrages im Handelsgesetzbuch ist die Begründung, der Umfang und die Befreiung von der Obhutspflicht des Reeders für die Fracht. In gleicher Weise stellt sich, angesichts des Schweigens des Gesetzgebers, beim Passage-Vertrag die Frage nach dem Umfang der Obhutspflicht des Reeders für die Passagiere. Es wäre sicher verfehlt, anzunehmen, den Reeder treffe lediglich eine Verpflichtung, den Passagier zu befördern, nicht aber ihn wohlbehalten zu befördern. Da der Passagier lebend, gesund und unverletzt sein Reiseziel erreichen möchte, muß als Hauptpflicht des Reeders die **w o h l b e h a l t e n e** Beförderung des Passagiers zum Bestimmungshafen angesehen werden. ¹³ Auf den Umfang dieser Obhutspflicht wird bei den Leistungsstörungen des Vertrages zurückzukommen sein. Der Passagier hat für diese Leistung das vereinbarte bzw. in einem Tarif festgelegte "Überfahrtsgeld", das besser als Beförderungsentgelt oder Passagepreis zu bezeichnen wäre, zu zahlen.

Da die Hauptpflicht des Reeders auf die Beförderungsleistung gerichtet ist, schuldet er einen bestimmten Erfolg, so daß der Passage-Vertrag nach allgemeiner Meinung im juristischen Schrifttum als Werkvertrag einzustufen ist. ¹⁴ Übernimmt es der Reeder kraft besonderer Verabredung darüber hinaus, dem Passagier Unterkunft (Kabinenplatz) und Verpflegung zu gewähren, so handelt es sich insoweit um zusätzliche Leistungen, die entsprechend dem Miet- und Kaufvertragsrecht abzuwickeln sind. Die systematischen Probleme zeigen sich auch an dem Entwurf eines Gesetzes über den Reiseveranstaltungsvertrag. Im Regierungsentwurf ist er als Vertrag sui generis, im Abänderungsantrag des Abgeordneten Dr. Emmerich als Werkvertrag ausgestaltet. ¹⁵ Der Grund könnte in unterschiedlichen gesetzgeberischen Leitbildern liegen, wobei einmal der Fähr-

verkehr, einmal die Kreuzfahrt im Vordergrund gestanden haben mag.

Neben der Beförderungsleistung für den Passagier hat der Reeder, soweit nicht etwas anderes vereinbart ist, das Reisegepäck des Fahrgastes kostenfrei zu befördern (§672 HGB). In Bezug auf das Reisegepäck trifft den Reeder die gleiche Obhutspflicht wie hinsichtlich des Passagiers. Soweit die Beförderung des Reisegepäcks nur gegen Zahlung einer tarifmäßigen Fracht übernommen wird, folgt die Obhutspflicht bereits aus den Vorschriften über das Frachtgeschäft des Handelsgesetzbuches. Im übrigen erklärt das Gesetz in § 673 HGB hinsichtlich des Reisegutes einen Teil der Vorschriften des Seefrachtrechtes für anwendbar. Insbesondere gelten die Vorschriften des Seefrachtrechtes dann, wenn das Reisegepäck nicht von dem Reisenden selbst an Bord gebracht und bewacht wird, sondern wenn es dem Kapitän oder einem von ihm dazu bestellten Vertreter übergeben wird.

Schließlich bestimmt das Gesetz in § 676 HGB, daß für Unterfrachtverträge über ganze Schiffe oder Schiffsteile, die dem Passagierverkehr dienen, die Vorschriften des Seefrachtrechtes entsprechende Anwendung finden sollen, soweit die Natur der Sache die Anwendung zuläßt.¹⁶ Damit erschöpft sich die Regelung des Vertragsinhaltes durch das Gesetz.

Das Gesetz verpflichtet den Reisenden, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Kapitäns zu befolgen (§ 665 HGB). Diese Unterwerfung unter die Schiffsordnung ist in erster Linie notwendig, um einen sicheren Schiffsbetrieb zu gestatten. Darüber hinaus soll die Unterwerfung des Passagiers unter die Schiffsordnung sicherstellen, daß der Passagier sich nicht aus Unkenntnis oder Leichtsinns selbst gefährdet. Dieses gilt vor allem, weil ein großer Teil der Passagiere sich den Gefahren einer Seereise bei Fahrtantritt nicht unbedingt bewußt ist und den Aufwand, die Kosten, den Zeitverlust einer Rettungsaktion kaum abzuschätzen weiß. Die Unterwerfung unter die Schiffsordnung dient deshalb dem Interesse aller Passagiere an einem geordneten, sicheren Ablauf der Reise. Neben dieser Unterwerfung unter die Schiffsordnung, die der präventiven Sicherheit dient und zu der auch die Mitwirkung an Sicherheitsalarmen und Sicherheitsübungen gehört, wird in Not-

lagen des Schiffes ein weitreichendes Notwehr- und Nothilferecht des Kapitäns und eine Hilfespflicht des Passagiers aus der Gefahrengemeinschaft zu folgern sein. Die Hilfespflicht des Passagiers war bereits in § 1763 Preußisches Allgemeines Landrecht von 1794 gesetzlich statuiert. Sie ist in den späteren Kodifikationen fortgelassen worden, weil sie als Selbstverständlichkeit angesehen wurde. Sie wird heute aus der Gefahrengemeinschaft und aus § 330 c Strafgesetzbuch abgeleitet.¹⁷

Die übrigen gesetzlichen Vorschriften befassen sich ausschließlich mit Störungen des Vertragsablaufes.

2. Die ausdrücklich geregelten Leistungsstörungen

Die Leistungsstörungen sind im Handelsgesetzbuch lückenhaft casuistisch geregelt. Diese Vorschriften sind nach Erlass des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht an die Vorschriften über Leistungsstörungen bei gegenseitigen Verträgen angepaßt worden. Das Gesetz regelt vor allem zwei Formen der Leistungsstörung, den Nichtantritt der Reise durch den Passagier und den Abbruch bzw. die Unterbrechung der Reise aus Gründen, die der Passagier nicht zu vertreten hat.

- a) Soweit der Fahrschein nicht ausdrücklich auf den Namen des Passagiers ausgestellt wird, ist der Passagier berechtigt, statt seiner einen anderen in die Rechte aus dem Überfahrtsvertrage eintreten zu lassen (Vertrag zugunsten Dritter). Ist der Reisende nicht in der Lage, die Reise anzutreten, so hat er, sofern er vor Beginn der Reise den Rücktritt erklärt, oder in dem Fall, daß er zufällig verhindert ist, nur die Hälfte des Überfahrtsgeldes zu zahlen. Wird der Rücktritt allerdings nicht rechtzeitig erklärt, ist der volle Fahrpreis fällig. Darüber hinaus ist der Passagier berechtigt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn durch Kriegsausbruch oder Verfügungen von hoher Hand die Durchführung der Reise gefährdet ist.

Ist der Passagier nach Antritt der Reise gehindert, die Reise fortzusetzen, so gilt bei Gründen, die in seiner Person liegen,

unabhängig von einem Verschulden der Grundsatz, daß nach Antritt der Reise stets das volle Überfahrtsgeld zu zahlen ist.

- b) Wird die Reise dagegen nicht angetreten oder unterbrochen aus Gründen, die keine der beiden Parteien zu vertreten hat, und die nicht in der Person des Passagiers liegen, so ist entweder kein Überfahrtsgeld zu zahlen, oder analog der Distanzfracht nur ein Überfahrtsgeld, das dem bereits zurückgelegten Teil der Reise entspricht. Der Vertrag tritt dann ipso iure außer Kraft.

Soweit eine Unterbrechung der Reise stattfindet, weil das Schiff repariert werden muß, kann der Reisende entweder warten, wobei ihm der Reeder entsprechende Unterkunft zu gewähren hat, oder er hat, wenn er nicht warten will, gleichwohl das volle Überfahrtsgeld zu zahlen. Der Reeder kann seine Verpflichtung zur Wohnungsgewährung und zur weiteren Beköstigung, sofern ihm dieses nach dem Vertrage obliegt, abwenden, indem er dem Passagier anbietet, ihn mit einer gleich guten anderen Schiff Gelegenheit zum Bestimmungsort zu transportieren.

Erwähnt sei schließlich noch, daß nach dem Gesetz der Kapitän verpflichtet ist, bei Tod des Reisenden an Bord für sein an Bord befindliches Reisegut nach den Umständen des Falles in geeigneter Form zu sorgen. Dem Reeder steht an den Sachen, die der Passagier an Bord gebracht hat, ein gesetzliches Pfandrecht wegen des Überfahrtsgeldes zu. Dieses Pfandrecht hat jedoch keine große praktische Bedeutung, da üblicherweise nach den Beförderungsbedingungen der Fahrpreis im voraus zu zahlen ist.

Neben den Spezialvorschriften des 5. Abschnitts des 4. Buches des Handelsgesetzbuches gelten selbstverständlich die allgemeinen Regeln des Seerechts, insbesondere über die Beschränkung der Reederhaftung sowie die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Daraus folgt, daß mangels anderweitiger Vorschriften der Reeder grundsätzlich für jegliches Verschulden auch seiner Angestellten und sonstigen Erfüllungsgehilfen haftet.

Schadensersatzansprüche wegen Tötung oder Verletzung des Passagiers und im engen Rahmen auch wegen Verlustes oder Beschädigung des Gepäcks sind durch ein Schiffsgläubigerrecht gesichert (§ 754 HGB). Diese Schiffsgläubigerrechte dürften aber im Hinblick auf die Jahresfrist, binnen derer sie geltend gemacht werden müssen und der Schwierigkeiten der Erhaltung des Pfandrechts über diesen Zeitpunkt hinaus¹⁸ kaum mehr praktische Bedeutung für Einzelfälle erlangen. Sie können allenfalls noch im Rahmen von Großschäden eine gewisse Bedeutung behalten.

3. Verspätung und Verzögerungen der Reise

Als die gesetzlichen Regelungen über den Passage-Vertrag formuliert wurden, gab es noch keine stundengenauen Fahrpläne. Zu sehr war die Abfahrtszeit des Segelschiffes von Umständen abhängig, die der Reeder nicht im vorhinein festlegen und berechnen konnte. Im modernen Linienverkehr, besonders aber im Fährverkehr, fahren jedoch die Schiffe "auf die Minute" pünktlich. In diesen Verkehren wird man die Vereinbarung der Abfahrtszeit als wesentlich ansehen müssen. Dies liegt insbesondere bei Fährverbindungen, die in den Fahrplan anderer Verkehrsmittel eingebunden sind, auf der Hand. Aus der vertraglichen Festlegung der Abfahrtszeit ergibt sich die Pflicht des Reeders, die Reise nicht eher als vereinbart, aber auch nicht später als vereinbart, anzutreten. Dies gibt dem Passagier das Recht, bei einer Verspätung, die auf Verschulden des Reeders oder seiner Leute beruht, vom Vertrage zurückzutreten oder eine Nachfrist zu setzen und Schadensersatz zu verlangen, wenn das Schiff die Reise nicht vor Ablauf der Nachfrist antritt.¹⁹ Zwar wird man geringe Verspätungen als im Schiffsbetrieb üblich und dem Passagier zumutbar ansehen müssen,²⁰ die Grenze dürfte aber dort zu ziehen sein, wo erkennbar die Erreichung von Anschlußverkehrsmitteln dem Passagier wesentlich ist. Dann handelt es sich um ein Fixgeschäft, dessen Durchführung mit Eintritt einer Verspätung, die diesen Vertragszweck vereitelt, unmöglich wird. Haben der Reeder oder seine Leute die Verspätung verschuldet, wird dann voller Schadensersatz geschuldet.

4. Der Umfang der Obhutspflichten des Reeders

Hauptverpflichtung des Reeders ist die sichere, wohlbehaltene Beförderung des Passagiers. Es besteht beträchtlicher Streit darüber, ob die sich hieraus ergebende Obhutspflicht eine Hauptpflicht ²¹ oder eine vertragliche Nebenpflicht ²² ist. Doch hat dieser Streit keine Auswirkung auf den Umfang der Obhutspflicht, sondern allenfalls auf die Frage der Verjährung von Ersatzansprüchen bei Verletzung dieser Pflicht. Denn bei Verletzung von Nebenpflichten könnte statt der 2-jährigen Frist des § 902 HGB die 30-jährige Frist für positive Vertragsverletzungen gelten. Meiner Ansicht nach ist jedoch in jedem Fall die 2-jährige Frist anzuwenden.

Da der Reeder verpflichtet ist, die Beförderung sicher durchzuführen, trifft ihn zunächst die Pflicht, ein seetüchtiges Schiff zu stellen, ²³ das Schiff während der Reise in seetüchtigem Zustand zu erhalten und die Bestimmungen über die Schiffssicherheit gewissenhaft einzuhalten. Während beim Frachtgeschäft die Haftung des Beförderers vertraglich so geregelt werden kann, daß sie erst mit der Übernahme des Gutes an Bord beginnt und mit der Abgabe von Bord erlischt, muß beim Passage-Vertrag davon ausgegangen werden, daß der Reeder dem Passagier auch darauf haftet, daß der Zugang und Abgang vom und zum Schiff sich in verkehrssicherem Zustand befindet. ²⁴

Der Reeder haftet allerdings nicht für Schäden, die dem Passagier bei der Benutzung von Kais und sonstigen Anlagen entstehen, die dem öffentlichen Verkehr zugänglich sind. ²⁵ Er ist beim Anlegen an solchen öffentlichen Kais und Brücken nur gehalten, die benutzten Zusatzanlagen wie Gangway und Fallreep in verkehrssicherem Zustand zu halten. Übernimmt der Reeder die Ein- oder Ausbootung mit Barkassen, Jollen oder ähnlichen Beförderungsmitteln, haftet er auch für deren ordnungsgemäßen Betrieb. Meist wird jedoch insoweit ein gesonderter Beförderungsvertrag geschlossen, so daß die Obhutspflicht des Reeders mit dem Betreten der Schiffspforte durch den Passagier beginnt bzw. deren Verlassen endet.

Allgemein umfaßt die Obhutspflicht des Reeders für den Passagier alle Maßnahmen, die bei Beachtung der gehörigen Sorgfalt notwendig und geboten sind, um Schäden von dem Passagier abzuwenden. Zwar wird man insoweit die Sorgfaltspflichten des Reeders nicht überspannen dürfen, ²⁶ jedoch wird bei der Festlegung des erforderlichen Maßes an Sorgfalt zu berücksichtigen sein, daß der Reisende mit den Gefahren der Seefahrt und den besonderen Umständen an Bord eines Schiffes gemeinhin nicht vertraut ist, so daß eine erhöhte Sorgfaltspflicht des Reeders hinsichtlich der Verkehrs-sicherung und Fürsorge besteht. ²⁷

Der Reeder ist hiernach verpflichtet, alle dem Passagier zugänglichen Räumlichkeiten und Decks in einem Zustand zu halten, der bei normalem Schiffsbetrieb Gefährdungen ausschließt. Der Reeder hat auf besondere Gefahren durch Hinweise, Schilder und Aufklärung aufmerksam zu machen, bei schlechtem Wetter gefährdete Schiffsteile abzusperren und bewegliche Gegenstände zu befestigen, damit sie Passagiere nicht gefährden können. Es ist nicht möglich, alle notwendigen Schutzvorkehrungen und Maßnahmen allgemein festzulegen. Der Reeder hat eben alle für den verkehrssicheren Zustand des Schiffes erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Fest steht allerdings auch, daß sich alle Gefahren der Seefahrt nie ausschließen lassen, so daß immer nur das Mögliche und Zumutbare an Vorkehrungen gefordert werden kann.

II. Die der Regelung durch Allgemeine Beförderungsbedingungen bedürftigen Fragen

Die Darstellung der gesetzlichen Regelung hat gezeigt, daß dem Passagier abgesehen von der Verpflichtung zur Zahlung des Passagepreises trotz gewisser Leistungsstörungen die gesetzliche Regelung Vorteile bringt. Sie wird in allen wesentlichen Punkten den Interessen des Passagiers, nicht aber dem Wunsche des Reeders nach Begrenzung seiner Haftung gerecht. Vielmehr läßt die gesetzliche Regelung die besonderen Risiken der Seefahrt für den Reeder weitgehend außer Acht. Diese Risiken beruhen vor allem darauf, daß kleine Fehler auf See zu großen Katastrophen führen können und daß der Beförderungspreis jedenfalls im Fähr- und Ausflugsverkehr

gegenüber dem Risiko und dem Wert des eingesetzten Materials sehr gering ist. Die Folge ist, daß die Reeder durch weitreichende Freizeichnungsklauseln in ihren Beförderungsbedingungen versuchen, das hohe, häufig nicht einmal versicherbare Risiko einzugrenzen.²⁸

Haftungsfreizeichnungsklauseln werden meist in der Form verwandt, daß zunächst die Haftung für Unfallsschäden,²⁹ die Haftung für eine Vielzahl von einzelnen Schadensursachen grundsätzlich³⁰ und darüber hinaus für das Verschulden der Besatzungsmitglieder und sonstige Hilfspersonen des Reeders ausgeschlossen³¹ wird. Schließlich wird dann für alle verbleibenden Haftungsfälle eine summenmäßige Begrenzung des Schadensersatzes bestimmt.³² Zusätzlich erschweren die Beförderungsbedingungen die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen durch Beweislastregeln³³ zu Lasten des Passagiers. Dieser ist zwar nach deutschem Recht ohnehin beweispflichtig, jedoch kommen ihm meist die Vorteile des Prima facie- oder des Anscheinsbeweises zugute. Neben dieser Freizeichnungspraxis für Schadensersatzansprüche der Passagiere erscheinen für den Reeder vor allem die Gestellung eines anderen Schiffes, die Verspätung, Verzögerung und Abweichung vom Reiseweg sowie die Zurückweisung von nicht reisefähigen Passagieren und gefährlichem Gepäck regelungsbedürftig.

Die Notwendigkeit der Regelung dieser Fragen einerseits, der Einschränkung des exzessiven Gebrauchs von generellen Haftungsbefreiungsklauseln andererseits, ist von verschiedenen ausländischen Gesetzgebern seit langem erkannt worden.³⁴ Beispielhaft seien die USA, Frankreich und Italien genannt. Daneben hat das Comité Maritime Internationale sich bemüht, Konventionen über eine Mindesthaftung der Reeder für Personenschäden zu schaffen. Einen vorläufigen Abschluß haben diese Bemühungen in der von der IMCO aufgelegten "Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea" vom 13. 12. 1974 gefunden.³⁵ Diese sogenannte Athener Konvention war jedoch Ende 1976 erst von 6 Nationen (darunter der Bundesrepublik) unter dem Vorbehalt der Ratifikation gezeichnet und ist deshalb noch nicht in Kraft getreten. Sie geht auf verschiedene Entwürfe des CMI von 1961, 1967 und 1969 zurück. Die Athener Konvention grenzt zunächst die Haftung des Reeders nach dem Prinzip der Verschuldungshaftung für alle die Fälle ein,

in denen den Reeder oder seine Leute ein Verschulden trifft (Artikel 3, 7 und 8 der Konvention). Wenn der Reeder oder seine Leute haften, wird für Personenschäden bis zu einer Höhe von umgerechnet ca. DM 150.000,--, für Schäden an Kraftfahrzeugen einschließlich des darin beförderten Gepäcks bis zur Höhe von DM 10.500,--, für Schäden am sogenannten Kabinengepäck (Handgepäck) bis zur Höhe von DM 2.700,-- und für das übrige Gepäck, also außerhalb von Kraftfahrzeugen und abgesehen vom Kabinengepäck bis zur Höhe von DM 4.200,-- gehaftet. Die Athener Konvention regelt die Haftungsgrenzen auf der Basis des Poincarè-Franken. Inzwischen ist das Londoner Zusatzprotokoll aufgelegt worden, das die Haftungsgrenzen auf der Basis der Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds umstellt. ³⁶ Nach der jetzt gültigen Umrechnungsformel betragen die Summen (etwa) bei Tod und Verletzung DM 100.000,--, für Kraftfahrzeugschäden DM 7.000,--, für Kabinengepäck DM 1.750,-- und für das sonstige Gepäck DM 2.500,--. Allerdings fällt der Umrechnungskurs für Sonderziehungsrechte ständig, so daß auch diese Grenzen bald unterschritten sein werden.

Die Beweislast für das Verschulden des Reeders bzw. seiner Leute trägt der Passagier. Sofern der Schaden jedoch bei einer typischen Gefahrenlage der Seeschifffahrt, wie z. B. Schiffbruch, Kollision, Strandung, Explosion oder Feuer oder wegen eines Defektes des Schiffes entstanden ist, wird ein Verschulden des Reeders oder seiner Leute vermutet und es bedarf des Entlastungsbeweises durch den Reeder. Praktisch trennt die Konvention nach Individual-Unfällen und Kollektiv-Unfällen. Bei Individual-Unfällen muß der Passagier das Verschulden des Reeders beweisen, während bei Kollektiv-Unfällen das Verschulden vermutet wird. In jedem Fall ist der Reeder aber berechtigt, nachzuweisen, daß der Schaden vom Passagier selbst verschuldet ist. Eine weitgehend dieser Konvention entsprechende Regelung hat zwischenzeitlich das Seehandels-Schiffahrts-Gesetzbuch der DDR getroffen, das insgesamt eine sinnvolle und angemessene Regelung des Passage-Vertrages vornimmt. ³⁷

Im Rahmen der Athener Konvention besteht mit Sicherheit ein schutzwürdiges Interesse der Reeder, die Haftung für Schadensfälle durch Allgemeine Beförderungsbedingungen zu begrenzen. Tatsächlich haben auch viele Reeder ihre Allgemeinen Beförderungsbedingungen

bereits jetzt den Regelungen dieser Konvention angepaßt. Eine so eingeschränkte Haftung läßt sich dann auch zu vernünftigen Bedingungen versichern.

III. Die Gültigkeit allgemeiner Beförderungsbedingungen

Die Regelungsbedürftigkeit der oben aufgeführten Tatbestände durch Allgemeine Beförderungsbedingungen liegt auf der Hand. Der Reeder muß seit dem 1. April 1977 bei der Abfassung der Beförderungsbedingungen die Vorschriften des Gesetzes über Allgemeine Geschäftsbedingungen beachten. Dieses Gesetz findet meist Anwendung, weil die Passagiere als Vertragspartner des Reeders in der Regel keine Kaufleute sein werden und eine Ausnahmeregelung, wie sie das Gesetz für die öffentlichen Verkehrsmittel an Land vorsieht, für den Seeverkehr nicht besteht.

Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes ist sehr weit: es findet zunächst auf alle Passage-Verträge Anwendung, die deutschem Recht unterliegen. Darüber hinaus findet es auf solche Passage-Verträge sinngemäß Anwendung, die zwar einer ausländischen Rechtsordnung unterliegen, die aber zustandegekommen sind aufgrund einer werbenden Tätigkeit des Reeders oder Veranstalters im Geltungsbereich des AGB-Gesetzes, soweit die zum Vertragsabschluß führende Willenserklärung des Passagiers ebenfalls im Geltungsbereich dieses Gesetzes abgegeben worden ist. In der Regel wird deshalb davon auszugehen sein, daß alle durch in Deutschland tätige Reisebüros oder Agenten vermittelten und auf deutschem Staatsgebiet abgeschlossenen Passage-Verträge unter Beachtung des Gesetzes über allgemeine Geschäftsbedingungen abzuschließen sind.

Es erübrigt sich, angesichts der neuen Rechtslage auf die auch schon nach bisherigem Recht teilweise sehr bedenkliche Freizeichnungspraxis einzugehen. Dies gilt insbesondere für den Ausschluß der Haftung im Hinblick auf die Seetüchtigkeit des Schiffes. Solche Haftungsausschlüsse bei Kardinalpflichten sind nach dem jetzigen Recht genauso unzulässig wie sie es bisher waren.

1. Nach dem AGB-Gesetz ist zunächst der Ausschluß oder eine Begrenzung der Haftung für Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung des Reeders oder seiner gesetzlichen Vertreter beruhen sowie für alle vorsätzlichen und grob fahrlässigen Vertragsverletzungen seiner Erfüllungsgehilfen unzulässig. Dies gilt auch hinsichtlich der Schäden, die durch die Verletzung von Pflichten bei den Vertragsverhandlungen eintreten. Eine Freizeichnung hinsichtlich der Haftung für grobes Verschulden des Reeders und seiner Erfüllungsgehilfen kommt deshalb weder der Höhe noch nach Art des Schadens in Betracht. Ausgenommen bleibt allerdings die Haftungsausdehnung des § 485 HGB, die die Haftung des Reeders für alle im Schiffsbetrieb tätigen Leute auch auf unerlaubte Handlungen ausdehnt. Diese Haftung kann auch nach neuem Recht vertraglich ausgeschlossen werden.

Gesetzliche Haftungshöchstgrenzen werden im übrigen nicht berührt. Der Reeder ist deshalb nicht gehindert, sich im Schadensfall auf die beschränkte Reederhaftung zu berufen. Da jedoch die Beschränkung der Reederhaftung nur eine Gesamtbeschränkung, nicht aber eine Einschränkung für Einzelfälle vorsieht, wird sie nur bei sehr großen Schadensfällen, bei denen eine Vielzahl von Passagieren beteiligt ist, praktisch werden. Gerade im Seebäder- und Fährverkehr, wo die Risiken häufig in keinem Verhältnis zu dem geringen Passage-Preis stehen, erschiene die volle Verschuldenshaftung des Reeders auch für seine Leute unbillig.

Ein Ausschluß der Haftung für einfache Fahrlässigkeit ist weiter möglich. Soweit es sich allerdings um Fälle des Leistungsverzuges oder der Unmöglichkeit handelt, ist eine Begrenzung der Haftung nur der Höhe nach möglich, nicht aber ein vollständiger Ausschluß (§ 11 Nr. 8 AGB).

Problematisch ist auch der Ausschluß der Haftung für durch besondere Unternehmen erbrachte Zubringer- oder Anschlußleistungen. Dies gilt einmal immer dann, wenn der Reeder die Reiseleistung als ganze anbietet, aber auch dann, wenn der Erfolg der Reise ohne Inanspruchnahme des entsprechenden Dienstes nicht möglich ist, weil z.B. im Ziel- oder Abgangshafen nur ein

Ankern auf Reede möglich ist. Der Passagier wird das Ende oder den Beginn der Beförderungspflicht schon oder erst an der Schiffspforte überraschend finden, so daß Zweifel bestehen, ob diese Beschränkung der Haftung des Reeders auf die von ihm selbst erbrachte Transportleistung zulässig ist. Dieses Problem wird in der Athener Konvention und dem Entwurf für ein Reiseveranstaltungsgesetz dahingehend gelöst, daß eine entsprechende Freizeichnung nicht mehr zulässig ist. Nach Überwiegender Meinung galt dies allerdings im bisherigen Recht aufgrund der Rechtsprechung des BGH schon immer dann, wenn der Unternehmer nicht ganz klar hervorhob, daß er die Zusatz- und Anschlußleistungen nur vermitteln wollte. Eine AGB-Klausel reichte für diese Klarstellung nicht aus. Vielmehr mußte sie ausdrücklich erfolgen.

2. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Reeder sehen häufig vor, daß Schadensersatzansprüche binnen bestimmter Frist, soweit es sich um erkennbare Schäden handelt, spätestens bei der Ausschiffung schriftlich geltend zu machen sind. Eine ähnliche Regelung trifft die Athener Konvention und der Entwurf des Reiseveranstaltungsgesetzes.

Wird eine solche schriftliche Erklärung nicht abgegeben oder nicht innerhalb der Frist abgegeben, soll entweder vermutet werden, daß ein Schaden nicht eingetreten ist (Umkehr der Beweislast) oder sollen Schadensersatzansprüche überhaupt erlöschen.

Solche Klauseln begegnen nach dem neuen Recht starken Bedenken. Soweit sie zu einer Umkehr der Beweislast führen, unterliegen sie dem allgemeinen Verbot, durch allgemeine Geschäftsbedingungen in gesetzliche oder durch die Rechtsprechung geschaffene Beweislastregelungen einzugreifen (§ 11 Nr. 15 AGB-Gesetz). Soweit sie zum Ausschluß von Schadensersatzansprüchen führen, könnten sie gegen die Generalklausel des § 9 AGB-Gesetz verstoßen. Nach dieser Vorschrift sind Bestimmungen unwirksam, die den Vertragspartner unangemessen benachteiligen. Eine unangemessene Benachteiligung soll im Zweifel immer dann vorliegen, wenn die Bestimmung wesentliche Rechte oder Pflich-

ten, die sich aus der Natur des Vertrages ergeben, so einschränkt, daß die Erreichung des Vertragszweckes gefährdet ist. Hiernach steht zunächst fest, daß unangemessen kurze Fristen in keinem Falle zulässig sind. Zulässig sind dagegen sicher Fristen, die sich an die gesetzlichen Gewährleistungsfristen anlehnen. In der Praxis sind jedoch wesentlich kürzere Fristen üblich, so zum Beispiel bei Personenschäden eine Frist von 15 Tagen. ³⁸

Angesichts der Bedeutung von Schadensersatzansprüchen für den Reeder bei Verletzung oder Tötung von Passagieren und angesichts der weiteren Tatsache, daß diese Ansprüche durch Schiffsgläubigerrechte gesichert sind, muß die Einhaltung einer angemessenen Frist durch den Passagier bei der Anmeldung des Schadens als notwendig angesehen werden. Ein völliger Ausschluß von Schadensersatzansprüchen bei Nichteinhaltung der Frist erscheint aber kaum gerechtfertigt. Deshalb kann eigentlich nur eine Beweislastumkehr Abhilfe schaffen. Da aber die entsprechende Vorschrift des AGB-Gesetzes über die Beweislastumkehr Ausnahmen nicht zuläßt, bedarf es hier der Korrektur durch den Gesetzgeber.

3. Besonders problematisch sind durch das Gesetz über Allgemeine Geschäftsbedingungen die Haftungsausschlüsse des Reeders für die Nichteinhaltung des Fahrplans geworden. Grundsätzlich haftet der Reeder allerdings nur bei Verzug, was bedeutet, daß er die Verzögerung durch schuldhaftes Verhalten hervorgerufen haben muß. Da der Reeder jedoch auch für das Verschulden aller Erfüllungsgehilfen haftet, besteht ein beträchtliches Haftungsrisiko. Zwar kann der Reeder insoweit seine Haftung in Fällen leichter Fahrlässigkeit der Höhe nach beschränken. Diese Höhenbeschränkung darf jedoch nicht unangemessen sein. Was die Rechtsprechung für angemessen halten wird, ist schwer vorauszusehen.

Ob eine Haftung auf die Höhe des Passagepreises - wie sie oft vorgenommen wird - als gerechtfertigt angesehen wird, muß abgewartet werden. Dies gilt insbesondere, wenn es sich um sehr niedrige Passage-Preise, wie teilweise im Fährverkehr, handelt.

In dem Entwurf eines Gesetzes über den Reiseveranstaltungsvertrag wird eine vertragliche Haftungsbegrenzung der Höhe nach auf das 3-fache des Reisepreises bei leichtem Verschulden zugelassen. Dies mag ein Anhaltspunkt für eine angemessene Höhenbegrenzung sein.

Der übliche Änderungsvorbehalt hinsichtlich Reiseroute und Fahrplan, der in Allgemeinen Beförderungsbedingungen enthalten zu sein pflegt, wird durch das AGB-Gesetz nicht berührt. Das AGB-Gesetz (§ 10 Ziff. 4) erklärt lediglich solche Änderungsvorbehalte für unwirksam, die unter Berücksichtigung der Interessen des Reeders für den Passagier unzumutbar sind. Man wird davon ausgehen können, daß rechtzeitig bekanntgegebene Fahrplanänderungen in gewöhnlichem Rahmen dem Passagier zumutbar sind.

Eine andere Frage ist die häufig in Allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelte Substitutionsbefugnis des Reeders bei Ausfall des für die Reise vorgesehenen Schiffes. Bei Fährverkehren bestehen hier normalerweise keine Bedenken, denn dem Passagier wird es in erster Linie auf die Beförderung ankommen. Vor allem wird das Angebot eines anderen Schiffes gewöhnlich zumutbar sein. Anders ist es aber im Kreuzfahrtgeschäft, denn dort kommt es dem Passagier häufig gerade auf die Benutzung eines bestimmten Schiffes an. In diesen Fällen ist eine Substitution nur dann zulässig, wenn es sich analog der gesetzlichen Regelung bei Ausfall des Schiffes während der Reise um eine gleich gute Schiff Gelegenheit handelt.

4. Schließlich wird in Allgemeinen Beförderungsbedingungen gewöhnlich ein Vorbehalt dahingehend gemacht, daß der Reeder berechtigt ist, Passagiere, die seiner Meinung nach nicht reisefähig sind, zurückzuweisen. Darüber hinaus behält sich der Reeder meist vor, die Beförderung von Reisegepäck abzulehnen, das die Sicherheit des Schiffes gefährden könnte.

Eine Pflicht des Reeders, Passagiere mit ansteckenden Krankheiten und effektiv gefährliches Reisegepäck zurückzuweisen, kann schon aus der Pflicht des Reeders für die wohlbehaltene Beför-

derung aller Passagiere gefolgert werden. Insoweit bestehen deshalb von vornherein keine Bedenken gegen die entsprechenden Klauseln in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen. Problematisch können nur Grenzfälle und Fälle sein, in denen die Beförderung für den Reeder zwar unangenehm ist, aber keine echte Gefährdung der Reise darstellt. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Reeder für die entsprechende Relation einen tatsächlichen oder faktischen Monopolanspruch hat. Es taucht dann zusätzlich die Problematik des Beförderungszwanges auf. 39

Wegen der grundsätzlich geltenden Vertragsfreiheit muß die Zurückweisung, die aufgrund der Schiffssicherheit oder im eigenen Interesse des Passagiers, das ihm selbst häufig nicht bewußt ist, erfolgt, immer unbedenklich sein. Eine Grenze stellt hier lediglich § 826 BGB dar, der die vorsätzliche Zurückweisung zum Zwecke der Schädigung des Passagiers verbietet. Gemeinhin werden solche Fälle durch das kaufmännische Interesse des Reeders verhindert. Die Behandlung eines etwa schon bezahlten Passage-Preises ist in diesen Fällen analog den Rücktrittsvorschriften zu regeln. Erfolgt die Zurückweisung nach Antritt der Reise in einem Zwischenhafen, wenn die Gefahr bemerkt wird, so ist der volle Passagepreis zu zahlen. Es handelt sich dann um eine Zurückweisung aus Gründen, die in der Person des Passagiers liegen. Erfolgt die Zurückweisung vor Antritt der Reise, ist nach dem HGB lediglich der halbe Passage-Preis zu zahlen, so daß der Rest zu erstatten ist.

5. Die Wirkungen des Fehlens gesetzlicher Regelung werden abgesehen von den dargestellten Einschränkungen durch das AGB-Gesetz weiter verschärft, weil die Einbeziehung Allgemeiner Beförderungsbedingungen in den Vertrag wesentlich schwieriger geworden ist. Das Gesetz verlangt, daß der Reeder den Passagier ausdrücklich vor oder spätestens beim Vertragsabschluß darauf hinweist, daß er nur zu seinen Allgemeinen Beförderungsbedingungen den Passage-Vertrag abschließen will. Der Passagier muß dann ausdrücklich oder stillschweigend sich mit diesem Vertragsinhalt einverstanden erklären (§ 2 AGB-Gesetz).

Wird ein Passage-Vertrag - wie teils im Fährverkehr - nicht ausdrücklich im Vorhinein geschlossen, sondern kommt er dadurch zustande, daß der Passagier sich an Bord begibt und das Schiff abfährt (sogenannter Vertragsabschluß durch sozialtypisches Verhalten), reicht ein deutlich sichtbarer Aushang mit einem Hinweis auf die Beförderungsbedingungen oder mit ihnen selbst im Eingangsbereich des Schiffes aus (§ 2 Abs. 1 Ziff. 1 zweiter Halbsatz AGB-Gesetz). In allen Fällen muß der Passagier die Möglichkeit haben, vor Vertragsabschluß oder Fahrtantritt ohne allzu große Schwierigkeiten von dem Inhalt der Bedingungen Kenntnis zu nehmen. Der Aushang der Bedingungen in den Fahrkartenbüros und auf den Schiffen ist deshalb unbedingt zu empfehlen. Darüber hinaus sollte auf allen Fahrscheinen, Fahrplänen und Prospekten ein deutlicher Hinweis auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen erfolgen, damit nicht später eingewandt werden kann, der Passagier habe in Unkenntnis der Geltung dieser Bedingungen den Vertrag abgeschlossen. Die Einbeziehung der Bedingungen muß nämlich - daran sei noch einmal erinnert - ausdrücklich bei Vertragsabschluß erfolgen. Deshalb reicht der Hinweis auf die Beförderungsbedingungen auf Fahrkarten und Fahrplänen nicht aus, wenn diese dem Passagier erst nach erfolgtem Vertragsabschluß ausgehändigt werden.

Entsprechend der Übung bei anderen Verkehrsmitteln wird man zwar argumentieren können, erst mit der Aushändigung der Fahrkarte komme ein bindender Vertrag zustande. Dies ist zum Beispiel in England gesetzlich geregelt. Angesichts der grundsätzlichen Gültigkeit mündlicher Verträge ist aber nicht sicher, ob dieses Argument im Streitfall durchdringt. Dies gilt um so mehr, als unter Berücksichtigung der jetzt geltenden ausdrücklichen Regelung auch die Branchenüblichkeit solcher Bedingungen nicht mehr unbedingt ausreicht.⁴⁰ Es empfiehlt sich daher generell, bei Vertragsabschluß den Hinweis auf die allgemeinen Beförderungsbedingungen mündlich vorzutragen, um die Einbeziehung der Bedingungen in den Vertrag sicherzustellen.

Es bleibt zu hoffen, daß die Rechtsprechung die Erfordernisse für die Einbeziehung nicht überspannen wird. Hilfreicher wäre

jedoch insoweit ein ausdrücklicher Vorbehalt im AGB-Gesetz gewesen, wie er für Eisenbahnen und nach dem Personenbeförderungsgesetz genehmigte Beförderungsbedingungen der Straßenbahnen und Linienbusse erfolgt ist. Da dies nicht geschehen ist, sollte der Reeder Vorkehrungen treffen, um die Einbeziehung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen in Passage-Verträge zu gewährleisten.

IV. Ergebnis

Die Untersuchung der Möglichkeiten einer Regelung des Passage-Vertrages durch allgemeine Vertragsbedingungen hat gezeigt, daß die gesetzliche Regelung des Passage-Vertrages im deutschen Recht unbefriedigend ist.

Die Regelung im Handelsgesetzbuch wird den besonderen Risiken des Passage-Vertrages nicht gerecht. Aus der Sicht des Reeders bedarf es der Regelung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Diese Regelungsmöglichkeiten sind jedoch durch das AGB-Gesetz soweit eingeschränkt worden, daß es nunmehr eines Eingriffs des Gesetzgebers bedarf, um einen angemessenen Interessenausgleich zwischen Reeder und Passagieren herzustellen. Dies gilt insbesondere bei der Massenbeförderung im Fähr- und Ausflugsverkehr. Ob die bisher vorliegenden internationalen Konventionen, die noch nicht ratifiziert sind, ausreichen, erscheint zweifelhaft, zumal die Reederhaftung nach dem Londoner Abkommen von 1976 für Passagier-Schiffe einschneidend erweitert wird. Grundsätzlich wird nach den Sätzen der Athener Konvention für jeden Passagier gehaftet. Eine Höhenbegrenzung tritt erst dann ein, wenn auf mehr als 25 Millionen Sonderziehungsrechte, d. h. etwa 60 Millionen DM, gehaftet wird.

Einen wesentlichen Fortschritt würde die schnelle Ratifizierung und Übernahme der Athener Konvention in das Nationale Recht bringen, wobei zugunsten der Passagiere die Haftungssummen angemessen heraufgesetzt werden könnten, etwa entsprechend bei Umrechnung des Poincaré-Franken nach dem Goldleitkurs von 1973. Solange dieses

nicht geschehen ist, wird sich die Seeschifffahrt mit der Regelung in Allgemeinen Beförderungsbedingungen begnügen müssen. Soweit der Entwurf des Gesetzes über den Reiseveranstaltungsvertrag angesprochen wurde, ist darauf hinzuweisen, daß dieses Gesetz gegenüber dem AGB-Gesetz und der bisherigen Rechtsprechung keine besonders einschränkenden Vorschriften vorsieht, zumindest dann nicht, wenn zwischenzeitlich die Athener Konvention ratifiziert werden sollte.

Die Vergangenheit hat gezeigt, daß verschwindend wenige Fälle zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führen. Rechtsprechung zur Gültigkeit Allgemeiner Beförderungsbedingungen zu Passage-Verträgen ist deshalb praktisch nicht vorhanden. Dazu mag beigetragen haben, daß die Reeder sich lieber ungünstig vergleichen, als sich die Unwirksamkeit gewisser Teile ihrer Beförderungsbedingungen gerichtlich bescheinigen zu lassen, ja sie überhaupt einem solchen Test zu unterziehen. Ein solcher Test dürfte sich aber dann kaum vermeiden lassen, wenn es zu größeren Unfällen kommt, von denen die deutsche Passagierschifffahrt glücklicherweise bisher verschont geblieben ist. Es wäre sicher besser, wenn es gelänge, vor Eintritt einer solchen Katastrophe einen angemessenen Interessenausgleich zwischen Reeder und Passagier kraft gesetzlicher Regelung oder durch die Zulassung entsprechender Allgemeiner Beförderungsbedingungen im AGB-Gesetz herbeizuführen.

- 1 Zur Geschichte des Nordatlantik-Passagierverkehrs ausführlich E. Murken, Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften, Jena 1922
- 2 Institut für Konjunkturforschung, der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, Berlin 1940, S. 90 ff; E. Murken, a.a.O., Tabellenanhang S. 691 ff.
- 3 P. Broers, die Strukturwandlungen in der deutschen Seeschifffahrt, Berlin 1974, S. 172 f.
- 4 Koch, der Ostseeverkehr Skandinaviens, BRD, DDR und Polen, Hansa 1975, S. 870 ff.
- 5 Änderungen sind nur soweit erfolgt, als sie redaktionell unvermeidbar waren. Nach Auskunft des Bundesjustizministeriums soll zwar die Athener Konvention noch in der laufenden Legislaturperiode ratifiziert und in das Handelsgesetzbuch eingefügt werden. Der Entwurf für das entsprechende Gesetz liegt aber noch nicht vor.
- 6 Murken, S. 11 ff.
- 7 Wodrich, Die P. & I. Versicherung, Hansa 1957, S. 1102
- 8 vgl. zum Beispiel die bei Schaps-Abraham, 3. Aufl., Anhang zum fünften Abschnitt, S. 862 ff, abgedruckten Passagebedingungen.
- 9 BGBI. I 1976, S. 3317
- 10 Literatur zum Passagevertrag, auf die im folgenden verwiesen wird:
J. Androulidakis-Dimitriadis; Der Passagiervertrag auf See, Überseestudien Heft 33, Berlin 1967;
H. Burckhard, Der Reisevertrag im Schiffsverkehrsrecht, Diss. Heidelberg 1908;
Clamer, Die Haftung des Reeders für Personenschäden an Bord, Diss. Hamburg 1959;
P. Ehlermann, Die Haftung des Seebeförderers aus Passagierunfällen an Bord nach dt. und frz. Recht, Diss. Hamburg 1966;
A. Grapengeter, Der Überfahrtsvertrag des deutschen Seerechts, Diss. Halle 1917;
B. Haarich, Ausgestaltung des Seereisevertrages durch Passage-Vertragsbedingungen, Diss. Frankfurt/M, 1977;
R. Herber, Das Athener Übereinkommen vom 13.12.1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See; Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1976, S. 150 ff; 1977, S. 2 ff.
H. Rosenau, Die Haftung des Beförderers für Personenschäden von Reisenden, Diss. Hamburg 1970;
J. Székessy, Kritik des Passagiervertrages, Diss. Hamburg 1964;
P. Wodrich, Der Schiffsreisevertrag im Seeverkehr, Diss. Hamburg 1951;
derselbe, Haftpflicht und P. & I. Versicherung beim Passagevertrag, Hansa 1958, S. 633 ff und S. 654 ff.
E. Wohlhaupter, Der Schiffsreisevertrag (Passagiervertrag nach deutschem und italienischem Recht; Zeitschrift für das

- gesamte Handelsrecht, Bd. 112 (1949), S. 172 ff.
sowie die entsprechenden Kapitel und Kommentierungen bei
Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Auflage,
Hamburg 1950 (S. 305 ff); Abraham, Das Seerecht, 4. Auflage,
Berlin 1974 (S. 220 ff); Schaps-Abraham, Das Seerecht in der
Bundesrepublik Deutschland, 4. Auflage, Berlin 1978, Schlegelberger-Lieseke, Seehandelsrecht, Berlin 1959; Prüssmann, Seehandelsrecht, München 1968.
- 11 vgl. §§ 664, 668, 670 HGB
 - 12 Nachweise bei Székessy, a.a.O., S. 16 f.
 - 13 Dies ist ein allgemeiner Grundsatz des modernen Verkehrsrechts, Rosenau, a.a.O., S. 13; BGH in Hansa 1959, S. 1504; Androulidakis, a.a.O., S. 32.
 - 14 Ganz herrschende Meinung (BGH, Hansa 1959, S. 1504) vgl. Székessy, S. 24 m.w.N., Androulidakis, S. 5 ff, m.w.N.; Rosenau, S. 12. Anderer Meinung, allerdings nur für den Kabinenpassagevertrag (große Reise) Wodrich, S. 27 ff, der einen Vertrag sui generis annimmt.
 - 15 vgl. Bundestagsdrucksache 8/786
 - 16 Dazu näher: Wodrich, S. 31 ff; Androulidakis, S. 59 f.
 - 17 Wüstendörfer, S. 184; Androulidakis; S. 19, Wodrich, S. 14
 - 18 dazu ausführlich H. v. Wedel, Schiffsgläubigerrechte nach neuem Recht, Hansa 1976, S. 1643 ff.
 - 19 Schaps-Abraham, S. 1064; Prüssmann, S. 856.
 - 20 Schlegelberger-Lieseke, S. 430; Székessy S. 43.
 - 21 so z.B. Székessy, S. 35; Abraham, S. 224 jeweils m.w.N.
 - 22 so z.B. Androulidakis, S. 33; Ehlermann, S. 8 jeweils m.w.N.
 - 23 Dies wird z.T. aus analoger oder direkter Anwendung des § 559 HGB auf das "Frachtgeschäft mit Reisenden" gefolgert, ist aber nach dem oben ausgeführten ohnehin selbstverständliche Hauptpflicht des Reeders.
 - 24 Nachweise bei Androulidakis, S. 33 f; Rosenau, S. 15; Wodrich, S. 47; Ehlermann, S. 9.
 - 25 BGH Hansa 1959, S. 1504
 - 26 RGZ 124, S. 49 (52).
 - 27 RGZ 126, S. 330 (331); Székessy, S. 50 f.
 - 28 Dazu ausführlich: Wüstendörfer, S. 280 ff; Ehlermann, S. 32ff; Székessy, S. 76 ff und 95 ff.
 - 29 Nach deutschem Recht überflüssig.

- 30 z.B. "collision, stranding, accidents of navigation, fire, explosion etc"
- 31 sog. "Negligence Clause"
- 32 Dies soll durch die Athener Konvention eingeführt werden, vgl. gleich unten.
- 33 Zur generellen Zulässigkeit von Beweislastklauseln, Stein-Jonas, Kommentar zu ZPO Anm. IV, 3 und Anm. VII zu § 282 ZPO.
- 34 Zu den Vereinheitlichungsbestrebungen vgl. Androulidakis, S. 198 ff; Krieger, Schriftenreihe des deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A Heft 8 (1971); zum französischem Recht: Bieber, Das neue französische Seefrachtrecht, Diss. Frankfurt/Main 1972, S. 182 ff.
- 35 Text in International Conventions of Maritime Law, Texts, CMI, Antwerpen (1977), S. 151 ff; jetzt auch Schaps-Abraham, S. 1098 ff.
- 36 CMI, Documentation 1976, Vol. IV, S. 396
- 37 Gesetzblatt der DDR vom 16. Februar 1976, Seifert, Schriftenreihe des deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 31 (1978).
- 38 Vgl. insoweit auch § 97 des Seehandelsschiffahrtsgesetzes der DDR. Die IMCO-Konvention sieht eine solche von 15 Tagen nur für Gepäckschäden vor (Art. 15).
- 39 Nach h. M. besteht ein Beförderungszwang für Reeder nicht, Schaps-Abraham, S. 812; Székessy, S. 27 m.w.N.
- 40 Koch/Stübing, AGB-Kommentar, Neuwied 1977, S. 86 m.w.N.