

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

HEFT 45

PROFESSOR YASUHIRO OKUDA, LL.M. (KOBE)

**Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby
und Hamburg Regeln**

Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby
und Hamburg Regeln

Vortrag
von
Professor Yasuhiro Okuda, LL.M. (Kobe)

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 16. September 1982

Für ihre Mithilfe bei der Anfertigung der Arbeit danke ich besonders Herrn Dr. Reinhard Neumann, Tokio, und Herrn Rechtsanwalt Dr. Knut Suhr, Hamburg.

Yasuhiro Okuda

I. Einleitung

Die Revision der Anwendungsnorm war immer ein großes und schwieriges Thema in den Arbeiten zur Rechtsvereinheitlichung der Güterbeförderung auf See. Da in den Haager Regeln (HR) noch nicht erkannt wurde, wie wichtig die Anwendungsnorm ist, wurde sie zu einfach formuliert, so daß die HR nicht immer auf die in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente angewendet werden.

Die Anwendungsnorm in diesem Sinne ist die Norm, mit welcher ein internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung des materiellen Rechts seine Anwendbarkeit selbst normiert: z.B. Art. 10 des Brüsseler Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung der Regeln über Konnossemente vom 25.08.1924, in welchem die HR enthalten sind.

Diese Anwendungsnorm vor allem ist für die Rechtsvereinheitlichung wichtig. Denn die vereinheitlichten materiellen Regeln können überhaupt nicht zur Anwendung kommen, wenn die Anwendungsnorm mangelhaft ist. Die HR sind tatsächlich dieser Gefahr ausgesetzt. Die revidierten Anwendungsnormen der Visby Regeln (VR) und der Hamburg Regeln ⁽¹⁾ versuchen, die Problematik der HR zu lösen. Es ist aber umstritten, ob der Versuch gelungen ist.

Es geht im folgenden um den Überblick über die auf diesem Gebiet liegenden Probleme und den Vorschlag einer für den Zweck der Rechtsvereinheitlichung geeigneten Lösung.

II. Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens

Der Wortlaut des Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens sieht scheinbar vor, daß das Übereinkommen auf alle in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente Anwendung finden soll. Diese Vorschrift setzt aber voraus, daß dem Übereinkommen direkte innerstaatliche Geltung gewährt wird, und diese Voraussetzung wurde nicht durchgesetzt, nämlich: Abs. 2 des Zeichnungsprotokolls gestand den Vertragsstaaten zu, die HR in einer ihrem eigenen Rechtssystem angepaßten Form als nationales Gesetz einzuführen.

Die HR wurden in der Praxis meistens nicht nur in anderer Form, sondern auch mit anderem Inhalt eingeführt, da die Anpassungsklausel ein Ergebnis des Widerstandes der kontinentalen Staaten gegen die vom anglo-amerikanischen Recht stark beeinflussten HR war. ⁽²⁾ Das Übereinkommen führte nun nicht zu einer Rechtsvereinheitlichung, sondern zu einer Rechtsangleichung. ⁽³⁾

Es ist auch unklar, inwieweit die Vertragsstaaten die HR in ihr nationales Gesetz einführen sollen. Zuerst könnte die Frage gestellt werden, ob die Vertragsstaaten auch Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens in ihr HR-Gesetz einführen sollen. Einige Vertreter des deutschen Schrifttums beantworten dies jedoch verneinend, da Art. 10 unklar lasse, welche Fassung der HR zur Anwendung kommen solle, z.B. das HR-Gesetz des Ausstellungsorts des Konnossements oder das des Gerichtsprozeßorts. Es sei also unmöglich, vom "Übereinkommen" auf das "HR-Gesetz" irgendeiner Fassung umzuschalten. ⁽⁴⁾

Yiannopoulos und Clarke vertreten dagegen die Auffassung, das HR-Gesetz des Gerichtsprozeßorts solle Anwendung finden, und schlagen die folgende Regelung vor: "The provisions of this statute shall apply to all bills of lading issued in the territory of any of the contracting states." ⁽⁵⁾ In Wirklichkeit existiert jedoch kein HR-Gesetz mit solch einer Anwendungsnorm. Die Vertragsstaaten paßten die Anwendungsnorm ihres HR-

Rechtssystem an. Sie weicht manchmal sehr stark vom Wortlaut des Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens ab. Trotzdem konnte bisher niemand feststellen, ob diese Anwendungsnorm gegen Art. 10 verstößt.

Eine ausdrückliche Pflicht, die HR in einer bestimmten Fassung anzuwenden, erscheint zwar nicht begründet, aber es kann nicht geleugnet werden, daß Art. 10 einen Geltungsbereich unabdingbarer Prinzipien bestimmt. V. Caemmerer deutet dies an. Er hält das Brüsseler Übereinkommen nicht für eine Rechtsvereinheitlichung, sondern für eine bloße Rechtsangleichung. Das Kollisionsrecht finde deshalb genau wie unter nicht angeglichenen Rechten Anwendung. Allerdings könnten die vereinbarten "basic rules" ein solches Gewicht haben, daß sie gemeinsamer "ordre public" der Vertragsstaaten seien. Eine Abweichung von ihnen sei also nicht nur dann unzulässig, wenn dadurch das Recht des entscheidenden Gerichts und damit dessen eigener "ordre public" verletzt würden, sondern auch dann, wenn das Recht eines anderen Vertragsstaates betroffen sei. Art. 10 bedeute also, daß die unabdingbaren Prinzipien des Übereinkommens insoweit "internationaler ordre public" im Gesamtbereich der Vertragsstaaten seien, als die betroffenen Konnossemente in einem Vertragsstaat ausgestellt würden. (6)

III. Die Anwendungsnorm des HR-Gesetzes

1. Gründe und gegenwärtige Lage ihrer Verschiedenheit

Untersucht man die Anwendungsnormen der verschiedenen HR-Gesetze, kann festgestellt werden, daß sie von der damaligen Seeschiffahrtspolitik und der Gesetzgebung der anderen Vertragsstaaten stark beeinflußt worden sind. Typisch sind die anglo-amerikanischen HR-Gesetze. Das englische COGSA (Carriage of Goods by Sea Act 1924, 14&15 Geo. 5, c.22) sieht in § 1 vor: "Subject to the provisions of this Act, the Rules shall have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships carrying goods from any port in Great Britain or Northern Ire-

Northern Ireland".

Die Vorschrift läßt Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens außer Betracht, da das COGSA 1924 vor der Unterzeichnung des Übereinkommens erlassen wurde. Der Entwurf von 1923, welcher in das COGSA rezipiert wurde, (7) enthält allerdings eine gleichlautende Anwendungsnorm wie Art. 10 des Übereinkommens (Art. 9). Das COGSA trat jedoch ohne Rücksicht darauf in Kraft, ob das Übereinkommen unterzeichnet wurde und ob die anderen größeren Schiffahrtsstaaten es unternahmen, die HR in ihr nationales Gesetz einzuführen. (8) Die kontinentalen Delegierten strebten tatsächlich in der Unterkommission von 1923 eine grundlegende Umarbeitung des Londoner Entwurfs von 1922 an, was zu der Anpassungsklausel des Abs. 2 des Zeichnungsprotokolls führte. (9) Wenn das Übereinkommen nicht unterzeichnet worden wäre, hätten die anderen größeren Schiffahrtsstaaten nicht die HR in ihr nationales Gesetz eingeführt und wären schon deshalb im internationalen Wettbewerb überlegen. Man kann vermuten, daß die Anwendung des COGSA 1924 aus diesem Grunde auf nationale und ausgehende Verschiffungen beschränkt wurde, damit die englischen Reeder ihre Überlegenheit wahren konnten. (10)

Das COGSA mit seinem engen Anwendungsbereich wurde auch nach der Ratifikation des Übereinkommens nicht revidiert und war bis zum 23.06.1977 in Kraft, als es durch das neue COGSA (Carriage of Goods by Sea Act 1971, c. 19) ersetzt wurde. Die meisten der Commonwealth-Staaten folgten dem englischen Beispiel und erließen HR-Gesetze mit ähnlichem Anwendungsbereich. (11)

Das US-COGSA (Carriage of Goods by Sea Act 1936, Public-No. 521-74th Congress) sieht dagegen in § 13 Abs. I einen weiten Anwendungsbereich vor, wenn es feststellt: "This Act shall apply to all contracts for carriage of goods by sea to or from ports of the United States in foreign trade." Die Vorschrift erinnert ebenfalls nicht an Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens, sondern an das sogenannte Harter Act (Act of Congress 1893, Public-No. 57), welches so interpretiert wurde, daß es auf ein- und aus-

(12)

Der Anwendungsbereich des Harter Act erscheint von der damaligen Rechtsprechung her berechtigt. Die "American public policy rule" sollte nämlich auf einen Vertrag dann Anwendung finden, wenn wenigstens ein Teil von ihm in den USA zu erfüllen war. ⁽¹³⁾

Der Grundsatz steht in keiner Beziehung zu der Tatsache, daß die USA ein Verladestaat waren. Das Urteil des Supreme Court, welches diesen Grundsatz interpretierte, bezog sich auf einen Passagierfrachtvertrag; auch im Landfrachtvertrag wird der unbillige Haftungsausschluß entgegen der "public policy" für nichtig gehalten. ⁽¹⁴⁾ Das Harter Act und das COGSA 1936, welche beide die amerikanische "public policy" verwirklichten, folgten also nur dem oben genannten Grundsatz über den Anwendungsbereich der "public policy".

In Deutschland wurden die HR in das HGB eingeführt. Die Anwendungsnorm des Art. 2 DVO vom 05.12.1939 (RGBl. I, 2501) betrifft nur § 662 HGB, welcher Art. 3 Abs. VIII des Brüsseler Übereinkommens entspricht (einseitige zwingende Norm). Art. 2 Abs. I DVO ist wegen seiner Nebeneinanderstellung der zwei Voraussetzungen noch unklarer als § 92c HGB, welcher ebenfalls einen negativen Anwendungsbereich der zwingenden Norm vorsieht. Der erste Satz erscheint durch die deutsche IPR-Rechtsprechung begründet, ⁽¹⁵⁾ nach welcher das Recht des Bestimmungshafens als das des Erfüllungsorts des Vertrags bei Mangel des Parteiwillens anzuwenden ist. ⁽¹⁶⁾ Dem zweiten Satz liegt klar Art. 10 des Übereinkommens zugrunde. Das argumentum e contrario des Art. 2 Abs. I DVO ergibt dann die zwei Möglichkeiten, § 662 HGB nur auf in einem Vertragsstaat ausgestellte Konnossemente über eingehende Verschiffungen anzuwenden, nämlich Art. 10 des Übereinkommens durch das deutsche IPR zu begrenzen, oder § 662 HGB sowohl auf alle in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente als auch auf in einem Nichtvertragsstaat ausgestellte Konnossemente über eingehende Verschiffungen anzuwenden, d.h. Art. 10 des Übereinkommens durch das deutsche IPR zu erweitern.

Im Schrifttum wird diese Erweiterung vertreten, jedoch nicht begründet. ⁽¹⁷⁾ Andere Stimmen betonen lediglich, daß § 662 HGB

§ 662 HGB auf aus- und eingehende Verschiffungen Anwendung finden solle, bei letzteren mit der Einschränkung, daß es sich um Verschiffungen aus Vertragsstaaten handeln müsse, gleicht im wesentlichen der Regelung der HR-Gesetze der skandinavischen Staaten ⁽¹⁹⁾ und erscheint mit der Tatsache verbunden, daß das Deutsche Reich unter dem Einfluß der skandinavischen Staaten das Übereinkommen ratifizierte. ⁽²⁰⁾

2. Die Rechtsnatur der Anwendungsnorm des HR-Gesetzes

Es geht hier um einen Vergleich der Anwendungsnorm mit der Kollisionsnorm. Während letztere auf ein nationales Recht als ganzes verweist, regelt erstere die Anwendung oder Nichtanwendung eines bestimmten Gesetzes. Es ist deshalb umstritten, ob das HR-Gesetz durch seine Anwendungsnorm unmittelbar auf einen internationalen Sachverhalt anwendbar ist oder ob vorher eine Verweisung der Kollisionsnorm auf das nationale Recht als ganzes notwendig ist.

In den englischen Urteilen wurde das COGSA 1924 auf jede ausgehende Verschiffung angewendet, aber dabei wurde nicht erklärt, ob es ohne Rücksicht auf das "proper law" des Vertrages anwendbar ist. ⁽²¹⁾ In der Rechtslehre wurde einerseits vertreten, daß das COGSA 1924 auf alle ausgehenden Verschiffungen anwendbar ist, auch wenn die Vertragsparteien ein fremdes Recht wählen. ⁽²²⁾

Andere betonen demgegenüber, daß das "proper law" das englische Recht sein muß. ⁽²³⁾ F.A. Mann nennt dazu als Beispiel, daß das COGSA 1924 vielleicht nicht angewendet werde, wenn ein norwegischer Reeder eines norwegischen Schiffes in einem Konnossement in bezug auf eine Verschiffung von England nach Norwegen das norwegische Recht wählt. ⁽²⁴⁾

Diese Meinungsverschiedenheit schlug sich auch in der englischen Rechtsprechung bezüglich der anderen HR-Gesetze nieder. In dem berühmten "Vita Food"-Fall, welcher in diesem Zusammenhang oft zitiert wird, wählten die Parteien in ihrem Konnossement bezüglich der Verschiffung von Neufundland nach New York das englische Recht. Im Privy Council wurde die Rechtswahl als gültig

1924 und das neufundländische COGSA 1932 jeweils nach seiner eigenen Anwendungsnorm und dem englischen IPR zurückgewiesen wurden. (25) Da Neufundland trotz seiner HR-Gesetzgebung nicht am Brüsseler Übereinkommen beteiligt war, stand das Urteil in diesem Fall nicht im Gegensatz zum Art. 10 des Übereinkommens, zeigte aber eine Möglichkeit zur Nichtanwendung der HR bei in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossementen auf.

Diejenigen, welche die zwingende Anwendung des COGSA 1924 vertreten, halten auch eine solche Rechtswahl auf Grund der englischen "public policy" für nichtig, welche die Erhaltung der Rechtsvereinheitlichung durch ein Übereinkommen verlangt, an welchem die englische Regierung beteiligt ist. (26) Nach Kahn-Freund gilt dies auch für die Wahl des italienischen Rechts in einem Konnossement in bezug auf die Verschiffung von Israel nach Italien. (27) F.A. Mann meint hierzu jedoch, daß die englische "public policy" mit der Rechtsvereinheitlichung nicht ausreichend begründet werden kann. (28)

Der Begriff der "public policy" ist zwar nur zur Beschränkung der Parteiautonomie bestimmt, er kann aber im wesentlichen auch ein positives Argument für die Anwendung der HR sein. Noch klarer erscheint dies in einem amerikanischen Urteil des Court of Appeal: Danach soll das COGSA 1936 nicht nur auf alle ein- und ausgehenden Verschiffungen angewendet, sondern auch die Wahl eines fremden Rechts dann für unwirksam gehalten werden, wenn ein anderes HR-Gesetz nach diesem Recht Geltung hat. Die Richter beriefen sich dabei auf § 3 Abs. VIII der COGSA 1936 (Art. 3 Abs. VIII des Übereinkommens), nach welchem eine Vereinbarung null und nichtig sein soll, wenn sie zu einer schwächeren Verfrachterhaftung als das COGSA 1936 führt. § 3 Abs. VIII des COGSA verbiete auch solche versteckten Haftungsausschlüsse wie die Wahl eines fremden Rechts, da das andere HR-Gesetz als Teil des fremden Rechts nicht mit dem COGSA 1936 übereinstimme. (29)

Dies erinnert daran, daß die amerikanische "public policy" auf einen wenigstens teilweise in den USA zu erfüllenden Vertrag angewendet werden soll und daß dieser Grundsatz auf die Anwendungs-

norm des Harter Act und des COGSA 1936 großen Einfluß gehabt haben muß. Daraus ergibt sich, daß die Anwendungsnorm des HR-Gesetzes als die der "public policy" qualifiziert werden kann. Die Kritik gegen die zwingende Anwendung des HR-Gesetzes führt demgegenüber dazu, daß die Anwendungsnorm nur die Konflikte zwischen den nationalen Gesetzen regelt. (30)

Die Anwendungsnorm des deutschen HR-Gesetzes ist schon in ihrem Wortlaut zweideutig. Die Anwendung der dispositiven Vorschriften setzt klar eine Verweisung der Kollisionsnorm auf das deutsche Recht voraus. Die Anwendung des § 662 HGB ist dagegen von der Rechtsnatur des Art. 2 DVO abhängig. Neuhaus hält Art. 2 Abs. I DVO für eine versteckte Kollisionsnorm: wenn ein Gesetz aussage, daß eine an sich unabdingbare Vorschrift bei Fehlen einer bestimmten Inlandbeziehung nicht verbindlich sein solle, so könne darin eine Kollisionsnorm dergestalt liegen, daß bei Vorhandensein der betreffenden Inlandsbeziehung unbedingt das inländische Recht zur Anwendung kommen solle, also unter Ausschluß der Wahl eines anderen Rechts durch die Parteien. (31) Andere Verfasser und auch die Rechtsprechung halten aber Art. 2 Abs. I DVO nicht für eine Kollisionsnorm. (32)

Es ist jedoch eine andere Frage, ob die Parteien immer ein fremdes Recht frei wählen können. Nach einigen seerechtlichen Kommentatoren kann die Umgehung des § 662 HGB durch die Wahl eines fremden Rechts gegen Art. 30 EGBGB über den "ordre public" im IPR verstoßen. (33) Das argumentum e contrario des Art. 2 Abs. I DVO bestimmt in diesem Zusammenhang, inwieweit der "ordre public" nach Art. 30 EGBGB zu beachten ist. Die Wahl eines fremden Rechts verstößt aber nicht immer innerhalb dieser Grenze gegen den "ordre public". Sie ist nämlich nur dann unwirksam, wenn die Anwendung des fremden Rechts zu einer schwächeren Verfrachterhaftung als nach § 662 HGB führt. (34)

Die Rechtsprechung stützt diese Meinung nicht klar, bietet aber einige Beispiele dafür, daß die Wahl eines fremden Rechts durch die Parteien nicht gegen den Zweck des § 662 HGB verstoßen soll, nämlich: wenn ein anderes HR-Gesetz nach diesem fremden Recht

schärfere Haftung als nach § 662 HGB tragen soll, ⁽³⁶⁾ oder wenn die Parteien in demselben Konnossement durch die sogenannte Paramount-Klausel auf ein HR-Gesetz oder das Übereinkommen selbst verweisen. ⁽³⁷⁾

Das anzuwendende HR-Gesetz braucht also hier nicht gleich dem deutschen HR-Gesetz zu sein. Diese Großzügigkeit kommt daher, daß der "ordre public" nur als Ausnahme funktioniert, während die "public policy" im anglo-amerikanischen Recht eine positive Regel enthält. ⁽³⁸⁾

IV. Die Anwendungsnorm der VR

Das CMI erkannte inzwischen die Schwäche des Art. 10 des Brüsseler Übereinkommens und versuchte, die Probleme zuerst durch eine Vereinheitlichung des Kollisionsrechts in bezug auf die Güterbeförderung auf See zu lösen. ⁽³⁹⁾ Der erste Versuch wurde jedoch aus dogmatischen und historischen Gründen nach der Anfertigung einiger Unterausschußentwürfe aufgegeben und durch die Revision der Anwendungsnorm selbst ersetzt. ⁽⁴⁰⁾

Die CMI-Vollkonferenz, welche im Jahr 1959 in Rijeka abgehalten wurde, nahm auf der Grundlage des Vorschlags des Unterausschusses einen Entwurf der neuen Anwendungsnorm an: ⁽⁴¹⁾ "The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading for carriage of goods from one State to another, under which bill of lading the port of loading, the port of discharge or one of the optional ports of discharge, is situated in a Contracting State, whatever may be the law governing such bill of lading and whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person." ⁽⁴²⁾

Der Entwurf erweitert den Anwendungsbereich so weit wie möglich. Im Extremfall kommt das Übereinkommen auch dann zur Anwendung, wenn nur einer der alternativen Bestimmungshäfen in einem Vertragsstaat liegt, dagegen der Verladehafen und der wirkliche Löschhafen in einem Nichtvertragsstaat. ⁽⁴³⁾ Es ist aber im

Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt wird. ⁽⁴⁴⁾ Dies kann damit begründet werden, daß eine Ausstellung des Konnossements anderswo als im Verladehafen nur in seltenen Fällen geschieht. ⁽⁴⁵⁾

Es war andererseits ein Vorschlag der französischen Delegation, den Anwendungsbereich auf Verschiffungen zwischen zwei verschiedenen Staaten zu beschränken und auf die Staatsangehörigkeit der Beteiligten keine Rücksicht zu nehmen. ⁽⁴⁶⁾ In Frankreich war es nämlich lange Zeit umstritten, ob das Brüsseler Übereinkommen, welchem in Frankreich - anders als in den meisten anderen Staaten - direkte innerstaatliche Geltung gewährt wurde, auch auf einen Vertrag zwischen französischen Staatsangehörigen angewendet werden und ob es auch auf die Kabotage Anwendung finden soll. ⁽⁴⁷⁾ Die Staatsangehörigkeit der Beteiligten hat also hier keine kollisionsrechtliche Bedeutung. Diese Bedeutung hat jedoch die Vorschrift, welche bestimmt, daß auf das anzuwendende Recht keine Rücksicht zu nehmen ist. Zum Anlaß wurde das "Vita Food"-Urteil genommen, ⁽⁴⁸⁾ nach welchem die HR nicht immer auf in einem Vertragsstaat ausgestellte Konnossemente angewendet werden können. Es wird also hier darauf abgestellt, die Umgehung des Brüsseler Übereinkommens durch eine Rechtswahl zu verhindern.

Es ist schließlich bemerkenswert, daß der Konflikt zwischen den HR-Gesetzen von den Verfassern des Rijeka-Entwurfs absichtlich außer Betracht gelassen wurde. Dies ergibt sich aus der Tatsache der Wandlung des Ziels von der Vereinheitlichung des Kollisionsrechts zur Revision des Art. 10 unter der Voraussetzung, daß das materielle Recht ebenfalls vereinheitlicht wird. ⁽⁴⁹⁾ Die Revision der materiellen Bestimmungen der HR wurde tatsächlich sofort in Angriff genommen und führte zu den VR, welche in der CMI-Vollkonferenz von 1963 angenommen wurden und eine gleichlautende Anwendungsnorm wie der Rijeka-Entwurf enthalten. ⁽⁵⁰⁾

Die Anwendungsnorm, welche schließlich in der Brüsseler Diplomatischen Konferenz von 1967-8 angenommen wurde, schränkt je-

gegen den Rijeka-Entwurf protestierte.⁽⁵¹⁾ Art. 10 der neuen Fassung lautet: "Dieses Übereinkommen gilt für jedes Konnossement, das sich auf die Beförderung von Gütern zwischen Häfen in zwei verschiedenen Staaten bezieht, wenn

- a) das Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt ist oder
- b) die Beförderung von einem Hafen in einem Vertragsstaat ausgeht oder
- c) das Konnossement vorsieht, daß der Vertrag den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder dem Recht eines Staates unterliegt, auf Grund dessen sie anzuwenden sind, gleich, welche Staatszugehörigkeit das Schiff hat oder welche Staatszugehörigkeit der Unternehmer, der Befrachter, der Empfänger oder andere Beteiligte haben.

Jeder Vertragsstaat wendet dieses Übereinkommen auf die oben bezeichneten Konnossemente an.

Dieser Artikel läßt das Recht eines Vertragsstaates unberührt, dieses Übereinkommen auf Konnossemente anzuwenden, die nicht unter die vorstehenden Absätze fallen."⁽⁵²⁾

Es war dies ein Triumph der englischen Delegation. Der einzige Kompromiß war, daß den Vertragsstaaten die Freiheit zur Erweiterung des Anwendungsbereichs gewährt wurde. Abs. a) und b) haben in den meisten Fällen die gleiche Bedeutung, da ein Konnossement normalerweise im Verladehafen ausgestellt wird.⁽⁵³⁾ Bei Abs. c) handelt es sich um die sogenannte Paramount-Klausel (Vorrang-Klausel), welche nicht auf ein nationales Recht als ganzes verweist, sondern nur auf ein HR-Gesetz oder auf das Brüsseler Übereinkommen selbst. Nach der anglo-amerikanischen Rechtsprechung ist die Paramount-Klausel nicht immer vorrangig. Der Konflikt zwischen der Paramount-Klausel und den anderen Konnossementsklauseln sei nämlich durch die Grundsätze der Vertragsauslegung zu lösen, und deshalb könne auch ein Haftungsaus-schluß trotz seines Verstoßes gegen die HR gegebenenfalls gültig sein.⁽⁵⁴⁾ Abs. c) kann also dazu beitragen, unerwünschte Ergebnisse zu vermeiden.

enthaltenen Vorschriften, nach denen auf das anzuwendende Recht keine Rücksicht zu nehmen ist und eingehende Verschiffungen nach einem Vertragsstaat in den Anwendungsbereich einzuschließen sind, eliminiert wurden. Die Streichung dieser Vorschriften zeigte zwei Möglichkeiten auf, nämlich daß einerseits die Parteien durch eine Rechtswahl einfach von den vereinheitlichten Regeln abweichen können und daß andererseits das Gericht in einem Vertragsstaat den einheimischen Empfänger der Ladung durch diese Regeln nicht immer gegen unbillige Konnossementsklauseln schützen kann.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß eine dem Abs. 2 des Zeichnungsprotokolls des Übereinkommens entsprechende Vorschrift auch im Brüsseler Protokoll von 1968 steht, wonach die Vertragsstaaten entweder diesem Protokoll direkte innerstaatliche Geltung gewähren oder die VR in einer ihrem Rechtssystem angepaßten Form in ein nationales Gesetz einführen können. Dies kann zur Verschiedenheit der einzelnen VR-Gesetze führen und die Voraussetzungen für die Wandlung des Ziels der Vereinheitlichung des Kollisionsrechts zur Revision der Anwendungsnorm entfallen lassen.

V. Die Anwendungsnorm der Hamburg Regeln

Da die Anwendungsnorm der VR unbefriedigend formuliert worden war, begann der CMI-Unterausschuß schon im Jahr 1973 seine Arbeit zur Revision der VR. Diese Arbeiten, welche das UNCITRAL übernahm, führten schließlich zum Art. 2 der Hamburg Regeln, welcher wie folgt lautet:

"Artikel 2 - Anwendbarkeit

1. Dieses Übereinkommen ist auf alle Verträge über die Beförderung auf See zwischen zwei verschiedenen Staaten anwendbar, falls
 - a) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Ladehafen in einem Ver-

- b) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt,
 - c) einer der im Seefrachtvertrag vorgesehenen möglichen Löschhäfen der tatsächliche Löschhafen ist und dieser Hafen in einem Vertragsstaat liegt,
 - d) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wird oder
 - e) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde vorsieht, daß der Vertrag diesem Übereinkommen oder den Rechtsvorschriften eines Staates, die ihm Wirksamkeit verleihen, unterliegt.
2. Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit des Schiffes oder die Staatsangehörigkeit des Verfrachters, des ausführenden Verfrachters, des Befrachters, des Empfängers oder einer anderen beteiligten Person anwendbar."

Diese Vorschrift übernimmt inhaltlich fast alle Einzelheiten der Anwendungsnorm der VR und des Rijeka-Entwurfs. Der große Unterschied ist jedoch, daß die Ausstellung des Konnossements für die Anwendung der Hamburg Regeln nicht vorausgesetzt wird, da ein Konnossement in heutigen Linienverschiffungen vor allem in bezug auf die allgemeine Ladung nur selten ausgestellt wird. (55)

Andererseits wurde die im Rijeka-Entwurf enthaltene Vorschrift nicht wieder eingeführt, wonach auf das anzuwendende Recht keine Rücksicht zu nehmen ist. Da keine Anpassungsklausel wie Abs. 2 des Zeichnungsprotokolls des Brüsseler Übereinkommens vorliegt, kann die Verschiedenheit der materiellen Bestimmungen zwischen den Vertragsstaaten nicht mehr entstehen. Die Hamburg Regeln führen also nicht zu einer Rechtsangleichung, sondern zu einer Rechtsvereinheitlichung. Nach der Meinung v. Caemmerers und Krophollers funktioniert die Anwendungsnorm dieses echten Ein-

meint aber, daß die Parteien durch eine Rechtswahl von den Hamburg Regeln abweichen können, da keine ausdrückliche Vorschrift existiert, wonach die Hamburg Regeln ohne Rücksicht auf die Kollisionsnorm anwendbar sind. (57) Es kann sein, daß Jackson damit die Meinung der englischen Delegation vertritt, welche in der Diplomatischen Konferenz von 1967-8 auf der Streichung dieser Vorschrift bestand. (58)

VI. Schluß

Die Unvollkommenheit der HR und der VR ist schon deswegen klar, weil ihre Anwendungsnorm den Konflikt zwischen den Gesetzen der Vertragsstaaten offen läßt, in welche die vereinheitlichten Regeln einzuführen waren. In den Hamburg Regeln kann dieser Konflikt zwar nicht entstehen, aber es ist immer noch unklar, ob diese Regeln ohne Rücksicht auf die allgemeinen Kollisionsnormen direkt auf den internationalen Sachverhalt anwendbar sind.

Meines Erachtens ist in den HR zuerst die Anerkennung ihrer materiellen Bestimmungen als "internationaler ordre public" notwendig, was schon v. Caemmerer vorgeschlagen hat, nach welchem eine Abweichung von den unabdingbaren Prinzipien des Brüsseler Übereinkommens unzulässig ist. (59) Demgegenüber könnte jedoch zweifelhaft sein, ob die "unabdingbaren Prinzipien" überhaupt im Brüsseler Übereinkommen existieren. Denn Abs. 2 des Zeichnungsprotokolls gesteht den Vertragsstaaten zu, die HR in einer ihrem eigenen Rechtssystem angepaßten Form einzuführen, und stellt ihnen im wesentlichen die Änderung der HR frei. Er erschwert dadurch die Feststellung der "unabdingbaren Prinzipien" im strengen Sinne.

Es scheint mir aber, daß alle HR-Gesetze schon die unabdingbaren Prinzipien enthalten, welche die Vertragsstaaten nach ihrem Ermessen festgestellt haben. Dies ergibt sich aus der Tatsache, daß alle Vertragsstaaten Art. 3 Abs. VIII des Brüsseler Übereinkommens in ihr nationales Gesetz eingeführt haben, welcher die HR zu einer sogenannten "einseitigen zwingenden Norm" erklärt.

der Legislative, z.B. um das, die HR getreu dem Zweck des Brüsseler Übereinkommens einzuführen, sondern um eines der Jurisdiktion. Die Gerichte der Vertragsstaaten sind nämlich verpflichtet, auf alle in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente die HR anzuwenden. Es gibt jedoch keine Begrenzung dahingehend, welche Fassung der HR zur Anwendung kommen soll und auch wie die Gerichte diese Anwendung begründen sollen. Denn auch die dem nationalen Rechtssystem angepaßten HR-Gesetze können wenigstens zu einer Rechtsangleichung beitragen, aber die traditionellen alten Gesetze bieten dazu keine Möglichkeit.

In dieser Hinsicht können die bisherigen Argumente, d.h. der "ordre public" und die "public policy", den Zweck der HR nicht ausreichend gewährleisten. Denn sie verbieten nur die Umgehung des HR-Gesetzes des Gerichtsprozeßortes, während der Anwendungsbereich dieses HR-Gesetzes viel enger als Art. 10 des Übereinkommens ist. Die meisten HR-Gesetze finden nämlich nur auf ein- u./o. ausgehende Verschiffungen des eigenen Staates Anwendung. (60)

Der "internationale ordre public" v. Caemmerers führt dagegen dazu, daß die Gerichte die HR-Gesetze der anderen Vertragsstaaten anwenden sollen, wenn die betreffenden Konnossemente nicht unter die Anwendungsnorm des HR-Gesetzes des Gerichtsprozeßortes fallen. Dieses Argument ist allerdings auf die in einem Vertragsstaat ausgestellten Konnossemente zu beschränken, da das Interesse an der Rechtsvereinheitlichung oder der Rechtsangleichung nur für diese Konnossemente unter allen Vertragsstaaten gleich ist. Die Parteiautonomie ist andererseits insoweit zulässig, als ein HR-Gesetz zur Anwendung kommt, da die Gleichstellung zwischen den HR-Gesetzen beibehalten werden soll.

Die Problematik der Hamburg Regeln ist demgegenüber allen internationalen Übereinkommen zur Rechtsvereinheitlichung gemeinsam. Hier ist nur darauf hinzuweisen, daß die Anwendungsnorm dieser Übereinkommen immer für eine einseitige Kollisionsnorm gehalten werden soll, auch wenn dies nach dem Wortlaut unklar ist.

ANMERKUNGEN

- (1) Diese Regeln sind jeweils im Brüsseler Protokoll vom 23.02.1968 zur Änderung des Brüsseler Übereinkommens und im Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See enthalten.
- (2) Necker, K.H.: Der räumliche Geltungsbereich der Haager Regeln (1962), S. 7 u.f.
- (3) V. Caemmerer, E.: Rechtsvereinheitlichung und internationales Privatrecht, in: Festschrift für Walter Hallstein (1966), S. 90 u.f.; Reithmann, C.: Internationales Vertragsrecht (3. Aufl. 1980), RdNr. 463.
- (4) Reithmann (oben Anm. 3), RdNr. 463; Stödter, R.: Zur Statutenkollision im Seefrachtrecht, in: Liber Amicorum Algot Bagge (1956), S. 226; Kropholler, J.: Internationales Einheitsrecht (1975), S. 187.
- (5) Yiannopoulos, A.N.: Negligence Clauses in Ocean Bills of Lading (1962), S. 38 u.f.; Clarke, M.A.: Aspects of the Hague Rules (1976), S. 14 u.f.
- (6) V. Caemmerer (oben Anm. 3), S. 90 u.f.
- (7) Präambel des COGSA 1924.
- (8) Report from the joint committee on the Carriage of Goods by Sea Bill (H.L.), S. 47.
- (9) Necker (oben Anm. 2), S. 7 u.f.
- (10) Vgl. Report from the joint committee on the Carriage of Goods by Sea Bill (H.L.), S. ix u.f.; Paper handed in by Mr. Charles Hipwood, C.B., 26th June, 1923, wiedergegeben in demgleichen, S. 153 u.ff.

- (11) Carver's Carriage by Sea (12th ed. 1971), Appendix 3.
- (12) Knauth, A.W.: The American Law of Ocean Bills of Lading (1937), S. 103; Poor on Charter Parties and Ocean Bills of Lading (2d ed. 1930), § 63.
- (13) The Kensington (1902) 183 US 263, 270; The Guildhall (1893) 58 F. 796 (SDNY), 798-9; Siesby, E.: What law governs carrier's liability according to a bill of lading?, Arkiv for Sjørett (1961-64), S. 478 u.ff.
- (14) Über die Rechtsprechung vgl. Barnes, H.H.C.: Limitation of Common Carrier's Liability (1921), § 2001-A.
- (15) Necker (oben Anm. 2), S. 59 Anm. 227.
- (16) Reithmann (oben Anm. 3), RdNr. 458; auch aus neuerer Zeit BGH v. 21.12.1970, NJW 1971, 325.
- (17) Reithmann (oben Anm. 3), RdNr. 465; Necker (oben Anm. 2), S. 59.
- (18) Wüstendörfer, H.: Neuzeitliches Seehandelsrecht, (2. Aufl. 1950), S. 280; Markianos, D.J.: Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung (Überseestudien Heft 26, 1960), S. 93.
- (19) Stödter (oben Anm. 4), S. 227.
- (20) Über diese Tatsache vgl. Necker (oben Anm. 2), S. 58; Wüstendörfer (oben Anm. 18), S. 32.
- (21) Gosse Millard v. Canadian Government Merchant Marine (1927) 2 K.B. 432; Goodwin, Ferreira & Co. v. Lamport & Holt (1929) 34 Ll. L. Rep. 192 (K.B.); Svenska Traktor Akt. v. Maritime Agencies (Southampton) (1953) 2 Lloyd's Rep. 124 (Q.B.); Pyrene Co. v. Scindia Navigation Co. (1954)

- (22) Kahn-Freund, O.: The Growth of Internationalism in English Private International Law (1960), S. 41; Dicey & Morris on the Conflict of Laws (10th ed. 1980), S. 859.
- (23) F.A. Mann: Statutes and the Conflict of Laws, The British Year Book of International Law 1972-3 (1975), S. 125; Carver (oben Anm. 11), S. 310 u.f.
- (24) F.A. Mann (oben Anm. 23), S. 125
- (25) Vita Food Products v. Unus Shipping Co. (1939) A.C. 277.
- (26) Kahn-Freund (oben Anm. 22), S. 39 u.ff.; Morris, J.H.C.: The Proper Law of a Contract in the Conflict of Laws, Law Quarterly Review (1940), S. 336.
- (27) Kahn-Freund (oben Anm. 22), S. 44.
- (28) F.A. Mann (oben Anm. 23), S. 140 u.f.
- (29) Indussa Corp. v. S.S. Ranborg, 377 F. 2d 200 (2d Cir. 1967), 203-4.
- (30) Vgl. F.A. Mann (oben Anm. 23), S. 125 u.f.
- (31) Neuhaus, P.H.: Die Grundbegriffe des internationalen Privatrechts (2. Aufl. 1976), S. 99; Vgl. auch Necker (oben Anm. 2), S. 60
- (32) Markianos (oben Anm. 18), S. 93; Wüstendörfer (oben Anm. 18), S. 280; BGH v. 26.09.1957, BGHZ 25, 250 (265); BGH v. 21.12.1970, NJW 1971, 325 (326).
- (33) Schaps-Abraham: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland (4. Aufl. 1978), Vor § 556 RdNr. 34; Schlegeberger-Liesecke: Seehandelsrecht (2. Aufl. 1964), Einf. § 556 HGB RdNr. 31; Prüßmann, H.: Seehandelsrecht (1968), Vor § 556

HGB VI.D.1.b), § 662 HGB E.3.a); Vgl. auch Necker (oben Anm. 2), S. 61.

- (34) Vgl. Prüßmann (oben Anm. 33), Vor § 556 HGB VI.D.1.b).
- (35) LG Hamburg v. 23.02.1961, IPRspr. 1960/61 Nr. 49.
- (36) OLG Hamburg v. 14.12.1972, IPRspr. 1972 Nr. 135b.
- (37) BGH v. 21.12.1970, NJW 1971, 325; OLG Bremen v. 05.04.1957, Hansa 1957, 1656.
- (38) Vgl. Yiannopoulos (oben Anm. 5), S. 93 u.f.
- (39) Stödter (oben Anm. 4), S. 222; Necker (oben Anm. 2), S. 109.
- (40) Necker (oben Anm. 2), S. 109 u.f.
- (41) Necker (oben Anm. 2), S. 102 u.f.; Siesby (oben Anm. 13), S. 446 u.ff.; Clarke (oben Anm. 5), S. 105 u.f.;
Hennedique et Simon, La modification de la convention du 25 août 1924 en matière de connaissance, Revue de droit international et de droit comparé (1969), S. 19 u.f.
- (42) CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 430.
- (43) CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 379, Conférence de Stockholm (1963), S. 515.
- (44) CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 379 u.f.
- (45) Vgl. Diamond, A.: The Hague-Visby Rules, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (1978), S. 258.
- (46) CMI Bulletin No. 104 (1949), S. 601; CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 400.

- (47) Clarke (oben Anm. 5), S. 29 u.ff.; Yiannopoulos (oben Anm. 5), S. 69 u.ff.; Siesby (oben Anm. 13), S. 490 u.ff.; Necker (oben Anm. 2), S. 73 u.ff.
- (48) CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 377 u.f.
- (49) CMI, Conférence de Rijeka (1959), S. 139.
- (50) CMI, Conférence de Stockholm (1963), S. 551.
- (51) Henedique (oben Anm. 41), S. 21 u.ff.
- (52) Übersetzt von Reithmann (oben Anm. 3), RdNr. 474.
- (53) Henedique (oben Anm. 41), S. 25; Morris, J.H.C.: The Scope of the Carriage of Goods by Sea Act 1971, Law Quarterly Review (1979, S. 63).
- (54) Varnish v. The Kheti (1949) 82 Ll. L. Rep. 525 (A.D.), at 527; Pannell v. United States Lines, 1959 A.M.C. 935 (2d Cir., 1959), cert. denied, 1959 A.M.C. 1604; Empacadora Puertorriquena De Carnes v. Alterman Transport Line, Inc., 303 F. Supp. 474 (D.Puerto Rico 1969), at 479; J. Aron & Co. v. The Askvin, 1960 A.M.C. 314 (2d Cir., 1959), at 315; Federal Ins. Co. v. American Export Lines, 1953 A.M.C. 1330 (S.D.N.Y., 1953), at 1333.
- (55) Auchter, G.: La convention des Nation-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, Droit european des Transports (1979), 1, S. 116; TD/B/C.4/ISL/19, S. 14.
- (56) V. Caemmerer (oben Anm. 3), S. 77; Kropholler (oben Anm. 4), S. 190.
- (57) Jackson, D.C.: The Hamburg Rules and Conflict of Laws, in: ed. by Mancabady, S., The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea (1978), S. 225 u. 229.

- (58) Über die Diplomatische Konferenz von 1967-8 vgl. Henedique (oben Anm. 41), S. 21 u.ff.
- (59) V. Caemmerer (oben Anm. 3), S. 90 u.f.
- (60) Vgl. Reithmann (oben Anm. 3), RdNr. 464.