

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

HEFT 63

DR. DIETER RABE

Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz

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

HEFT 63

Das zweite Seerechtsänderungsgesetz

Vortrag
von
Dr. Dieter Rabe
gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 24. März 1987

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich bin Ihnen noch eine Präzisierung des Themas schuldig. Ihnen ist ja lediglich mitgeteilt worden, ich würde über das Zweite Seerechtsänderungsgesetz sprechen. Einer gewissen Tradition dieser Veranstaltungsreihe folgend, könnte ich Ihnen als mein Thema angeben "Ausgewählte Probleme aus dem Seerechtsänderungsgesetz". Natürlich ist hier nur Ort und Zeit für die Erörterung nur einiger weniger Probleme aus diesem Bereich. Aber ich will Ihnen doch das Leitmotiv nennen, welches für mich hierbei maßgebend sein wird.

Durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz sind drei internationale Abkommen innerstaatliches Recht geworden. Es sind dies das Londoner Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1976 (LÜ), die Visby Rules von 1968 sowie das Athener Übereinkommen von 1974 über die Haftung bei der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck. Die verschiedenen Formen, mit denen diese Abkommen Eingang in das deutsche Recht gefunden haben, legen es nahe, Überlegungen darüber anzustellen, welche Probleme allein schon durch die Umsetzung dieser Abkommen in das nationale Recht entstanden sind ¹⁾.

I.

Das Londoner Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen von 1976

1. Das Recht des Reeders sowie der ihm gleichgestellten Personen, seine Haftung zu beschränken, ist gegenwärtig in den §§ 486 - 487 d HGB geregelt. Durch das Erste Seerechtsänderungs-Gesetz wurden im Jahre 1972 die Grundsätze des Brüsseler Übereinkommens vom 10.9.1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen in diese Vorschriften eingearbeitet. Nachdem dieses Brüsseler Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen durch das Londoner Übereinkommen vom 19.11.1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen ersetzt worden ist, hätte es nahegelegen, ebenso wie dies im Jahre 1972 geschehen ist, die Grundsätze dieses neuen Übereinkommens durch eine Änderung der §§ 486 - 487 d in das HGB einzuarbeiten. Diesen Weg ist man dieses Mal nicht gegangen. Der Gesetzgeber hat sich vielmehr dazu entschlossen, dieses internationale Übereinkommen unmittelbar für anwendbar zu erklären. So heißt es in § 486 Abs. 1 HGB:

"Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen beschränkt werden."

Man kann dies nur als ein klares Bekenntnis des deutschen Gesetzgebers zugunsten einer internationalen Rechtsvereinheitlichung werten ²⁾. So weit, so gut. Die Frage ist nur, ob damit wirklich das erstrebte Ziel erreicht wird. Man muß sich insbesondere fragen, ob da-

durch zumindest nicht im gleichen Maße Nachteile entstehen, und zwar bei der praktischen Rechtsanwendung dieses Übereinkommens.

2. Als Faust den Urtext des Neuen Testaments zur Hand nimmt, um ihn - wie er sagt - in sein geliebtes Deutsch zu übertragen, beginnt er mit dem Evangelium Jonannis: "Am Anfang war das Wort". Dies wird auch für den deutschen Richter das Motto sein müssen, wenn er das Übereinkommen aufschlägt, nachdem er es zwar nicht im HGB, sondern im Bundesgesetzblatt, Teil II ³⁾, gefunden hat. Aber was findet er dort? Einen Text in englischer und französischer Sprache und am Rande eine deutsche Übersetzung. Er sollte dann aber sogleich den letzten Artikel, Artikel 23 des Übereinkommens, lesen. Dort werden für gleichermaßen verbindlich nicht nur die Texte in englischer und französischer, sondern in russischer und spanischer Sprache erklärt. Die deutsche Übersetzung ist also unverbindlich.

Der deutsche Richter muß sich dann also zunächst auf die Suche nach dem russischen und spanischen Text machen. Aber auch wenn er insoweit fündig geworden sein sollte, wird er faustisch grübeln: "Wer hilft mir weiter fort?" Gegenüber der deutschen Übersetzung wird er die Skepsis von Faust teilen müssen: "Ich kann das Wort so hoch unmöglich schätzen". Er wird sich also angesichts der fremdländischen Texte sagen müssen: "Am Anfang war der Sinn!"

Wenn nämlich alle vier Sprachen gleichermaßen verbindlich sind, so bedeutet das für die Anwendung des Übereinkommens folgendes: Ergeben sich Auslegungsprobleme aus dem Text des Übereinkommens selbst, so müssen diese Probleme durch Berücksichtigung aller vier Texte gelöst werden.

- a) Es ist schon schwierig genug, den Sinn eines in einer der vier Vertragssprachen gebrauchten Wortes so durch einen deutschen Ausdruck zu ersetzen, daß man sagen kann, damit habe man genau das getroffen, was in einer Fremdsprache oder, genau genommen, in allen vier Fremdsprachen ausgedrückt werden sollte. Ein insoweit treffendes Beispiel bildet im Bereich der Haager Regeln die Metamorphose, die der französische Ausdruck "Colis" in Art. IV § 5 a durchgemacht hat. Allein authentisch für die Haager Regeln ist bekanntlich der französische Text ⁴⁾. Die amtliche deutsche Übersetzung, die bei der Ratifikation der Haager Regeln im Reichsgesetzblatt ⁵⁾ abgedruckt wurde, spricht zutreffend von "Stück". Dessenungeachtet hat sich der Gesetzgeber im Jahre 1937 an die vom CMI angefertigte englische Übersetzung angelehnt, als er die Haager Regeln in das HGB einarbeitete. Die Haftungsbeschränkung wurde von dem Vorliegen einer Packung abhängig gemacht ⁶⁾. Hier stand also die englische Übersetzung Pate.

Mit diesen verschiedenen Begriffen setzten sich bekanntlich das hiesige OLG ⁷⁾, wie der BGH ⁸⁾ in dem "Saarland"-Verfahren, auseinander. Das Ergebnis dieses Rechtsstreits, wonach Packung nicht mehr bedeutet, daß das Gut verpackt sein müsse, sondern nur irgendwie gepackt - es ging um teilweise nur mit einem Bindfaden zusammengefaltete Rinderhäute -, ist zumindest unerschwinglich von dem für die Haager Regeln allein authentischen Begriff "Colis" beeinflusst worden.

- b) Noch gravierender sind die Schwierigkeiten, die sich bei der Anwendung eines fremdsprachlichen Textes aus der Erkenntnis ergeben, daß man sich nicht nur an Worte halten kann. "Doch ein Begriff muß bei dem Worte sein" hält der Schüler Mephisto entgegen. Ein Begriff kann nun aber regelmäßig nicht losgelöst von dem Rechtssystem interpretiert werden, aus dem er stammt. Er schwebt nicht im luftleeren Raum. Er ist zunächst im Zusammenhang mit der Regelung zu sehen, innerhalb derer er gebraucht wird. Darüber hinaus ist sein Aussagegehalt oft nur dann zu erfassen, wenn man eine Vorstellung hat von der Dogmatik, aus der der Begriff stammt, dem dahinter stehenden Denken, das heißt, dem jeweiligen Rechtsverständnis.

Angesichts der Rolle, die das englische Seerecht auch international spielt, entspricht es wohl den tatsächlichen Gegebenheiten, wenn Herber⁹⁾ meint, man werde sich an der englischen Spruchpraxis orientieren. Aber was bedeutet das? Das englische Recht wird von der Spruchpraxis der Gerichte und der Schiedsgerichte beherrscht. Vergleicht man einmal englische mit deutschen Urteilen, so fällt sofort auf, daß in den englischen Entscheidungen Zitate aus der englischen Literatur nur äußerst sparsam anzutreffen sind. Eine Auseinandersetzung mit wissenschaftlichen Lehrmeinungen fehlt praktisch. Blickt man daraufhin in die englische Literatur, so stellt man umgekehrt fest, daß sich diese meistens darauf beschränkt, die Spruchpraxis wiederzugeben. Es bedeutet schon viel, wenn im Anschluß an eine Entscheidung gesagt wird: "whether this is still the law is in doubt". Wie will sich also eine wissenschaftliche Lehrmeinung durchsetzen, wenn man darangeht, um der Rechtsvereinheitlichung willen, sich am englischen Case Law zu orientieren?

Illustrativ dafür, wie englische Gerichte die Frage der einheitlichen Auslegung sehen, mag folgender Fall sein ¹⁰⁾: Der Court of Appeal hatte im Jahre 1966 über folgenden Fall zu entscheiden: Auf einer Reise von Kalkutta nach Rotterdam hatte das Schiff Port Sudan angelaufen, um weitere Ladung in die Luke zu stauen, in der bereits die Ladung aus Kalkutta gestaut war. Die Stauer hatten eine Sturmventildeckelplatte an dieser Luke gestohlen. Dadurch kam es während der Weiterreise nach Rotterdam zu einem Wassereinbruch. Die Empfänger der in Kalkutta in jener Luke geladenen Ladung klagten auf Schadenersatz. Das Gericht prüfte, ob sich der Verfrachter auf den Haftungsausschluß nach Art. IV 2. q der Haager Regeln in der englischen Fassung berufen könne. Danach ist eine Verantwortlichkeit des Verfrachters nicht gegeben, wenn ein Schaden eingetreten ist, "without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier". Für den englischen Richter stellte sich die Frage in der gleichen Weise wie für den deutschen Richter, ob nämlich die Stauer nur die Gelegenheit benutzt hätten, die Sturmventildeckelplatte zu stehlen, so daß der Verfrachter nicht dafür haftbar sei, oder ob der Zusammenhang mit der den Stauern übertragenen Tätigkeit so eng war, daß auch diese Handlung dem Verfrachter zuzurechnen sei. Bevor sich die Richter mit dieser Frage befaßten, wiesen sie bemerkenswerterweise darauf hin, daß das House of Lords immer wieder betont habe, bei Anwendung der Haager Regeln müsse es das Ziel sein, "to seek uniformity of interpretation in the many jurisdictions in which they may arise for consideration." Aus dem Fall Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co., Ltd. and Others ¹¹⁾ wird insbesondere Lord Macmillan mit dem Satz zitiert:

"... As these rules must come under the consideration of foreign Courts it is desirable in the interests of uniformity that their interpretation should not be rigidly controlled by domestic precedents of antecedent date, but rather that the language of the rules should be construed on broad principles of general acceptance."

Man soll also auch bei der Rechtsanwendung den Gedanken der Rechtsvereinheitlichung beherzigen. Aber wie haben die Richter des Court of Appeal diese Forderung beherzigt? Ich zitiere Salmon, L.J.:

"I, of course, respectfully accept and agree with what was said in the Stag Line case, sup. There is no evidence in this case, however, that the broad principles relating to the law of master and servant and principal and agent are different in foreign countries from what they are in England. In the absence of such evidence I must, I think, proceed on the basis that these principles are the same abroad as they are here."

Salmon, L.J. fährt dann fort, es könne durchaus einiges dafür vorgebracht werden, daß ein Auftraggeber grundsätzlich für sämtliche Handlungen der von ihm Beschäftigten hafte. Daran anschließend stellt er jedoch fest:

"But this is not the way the law has developed in this country and there is nothing before me to suggest that it is the way in which the law has developed abroad."

Hier wird die englische Vorstellung von der Allgegenwärtigkeit englischen Rechts deutlich, wenn die Andersartigkeit eines fremden Rechts nicht bewiesen ist. Unsere Vorstellung, dem Gedanken der Rechtsvereinheitlichung zu dienen, ist zweifellos eine andere.

Hätte man den englischen Richtern übrigens die modernen Tendenzen aus der deutschen Literatur und Rechtsprechung zu der Frage der Zurechnung eines Gehilfenschuldens dargelegt, dann wäre es für sie schwierig gewesen, dem jedenfalls theoretisch hochgehaltenen Grundsatz einheitsfreundlicher Auslegung treu zu bleiben. Ein deutsches Gericht hätte nämlich gute Gründe, den Fall anders zu entscheiden, das heißt, dem Verfrachter den Diebstahl der von ihm beauftragten Stauer zuzurechnen ¹²⁾.

Allerdings würde das deutsche Gericht den Fall nach deutschem Recht lösen, ohne den Blick in die Ferne schweifen zu lassen. Denn hier handelt es sich um eine Frage, die in den Übereinkommen nicht geregelt ist. Folglich ist sie allein auf der Grundlage nationalen Rechts zu beantworten.

3. Die Auslegungsproblematik will ich jetzt jedoch an einem Begriff des Übereinkommens selbst darstellen.

Art. 4 des Übereinkommens setzt neue Maßstäbe für die Haftungsdurchbrechung. Nach dem augenblicklich noch geltenden Recht entfällt bekanntlich die Haftungsbeschränkung des Reeders oder Charterers für eigenes Verschulden, wie dieses auch immer beschaffen sein mag. In Zukunft soll ein Haftpflichtiger dann seine Haftung nicht beschränken können, wenn - und es sei mir unzulässigerweise erlaubt, die deutsche Übersetzung zu zitieren -

"der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde." ¹³⁾

Damit hat ein neuer Verschuldensmaßstab Eingang in das deutsche Seerecht gefunden, der sich keiner Schuldform des deutschen Zivilrechts zurechnen läßt. Was hat dieser Begriff im einzelnen zu bedeuten?

- a) Dieser Verschuldensbegriff ist aus dem Warschauer Abkommen, daß heißt aus dem Luftrecht, übernommen worden. Ursprünglich fanden die Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens in der Fassung von 1929 dann keine Anwendung, wenn Vorsatz oder Fahrlässigkeit, die nach dem Recht des angerufenen Staates dem Vorsatz gleichsteht, vorlagen. Da man es somit den Gerichten jedes Mitgliedsstaates überlassen hatte, den Begriff der Fahrlässigkeit unter Zuhilfenahme des eigenen Rechtes auszufüllen, wohnte damit ein Grund für die Rechtszersplitterung dem Abkommen selbst inne. Es war daher das Ziel des Haager Protokolls zum Warschauer Abkommen im Jahre 1955, eine von den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedsstaaten losgelöste eigenständige Schuldform zu schaffen. Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkung wurde nunmehr, abgesehen von vorsätzlichem Handeln, für den Fall für unzulässig erklärt, daß die Handlung oder Unterlassung leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde ¹⁴⁾.

Wir müssen also nunmehr einen Ausflug in das Luftrecht unternehmen, um jedenfalls eine Orientierungshilfe zu erhalten.

- b) Es muß zunächst ein leichtfertiges Handeln vorliegen. Leichtfertig - so jedenfalls die deutsche Übersetzung. Im englischen Text steht "recklessly". Als Sie, Herr Dr. Richter, uns vor zehn Jahren das im Jahr zuvor in London verabschiedete Übereinkommen erläuterten ¹⁵⁾, sprachen Sie davon, der Reeder müsse rücksichtslos gehandelt haben. Auch § 60 des Seehandels-schiffahrtsgesetzes der DDR spricht von "rücksichtslos". Wörterbücher ¹⁶⁾ bieten als Übersetzung beide Begriffe nebeneinander an. Aus englischen Erläuterungen gewinnt man den Eindruck, daß damit eher das bewußte Sichhinwegsetzen über alle Bedenken im Sinne eines "ohne Rücksicht auf Verluste" gemeint ist. So ist es auch zu verstehen, wenn Eveleigh, L.J., in der Sache Goldman v. Thai Airways ¹⁷⁾ meint: "Recklessness involves an element of moral turpitude" ¹⁸⁾. Mit dem Begriff der Leichtfertigkeit verbindet sich eher die Vorstellung "Es wird schon gutgehen", womit eben nur das Vorliegen grober Fahrlässigkeit charakterisiert ist. Dazwischen liegt wohl die vom OLG Frankfurt aus dem französischen Begriff "témérairement" - allein der französische Text ist für das Warschauer Abkommen authentisch - gewonnene Charakterisierung der Handlungsweise als "waghalsig, verwegen, kühn", was, wie das OLG Frankfurt ¹⁹⁾ meint, in der deutschen Übersetzung mit leichtfertig nicht hinreichend zum Ausdruck komme.

Um nun auch die Antwort Mephistos auf den bereits zitierten Einwand des Schülers nachzuliefern: "Mit Worten läßt sich trefflich streiten, mit Worten ein System bereiten". Begeben wir uns also nicht weiter in das, wie Basedow ²⁰⁾ schreibt, "unübersichtliche Grenzland zwischen bewußter Fahrlässigkeit (luxuria) und bedingtem Vorsatz (dolus eventualis)", da von be-

grifflicher Präzisierung nicht allzuviel zu erwarten sei.

- c) Führen wir uns vielmehr einige im Luftrecht entschiedene Fälle vor Augen. Diese Fälle erhalten allerdings mit einer Ausnahme dadurch ihr Gepräge, daß sich der Luftfrachtführer auch dann nicht auf die Haftungsbeschränkung berufen kann, wenn der Besatzung leichtfertiges Verhalten anzulasten ist.

In der luftrechtlichen Literatur und Rechtsprechung hat sich ein heftiger Meinungsstreit nicht etwa an dem Begriff "leichtfertig" entzündet, sondern an dem Tatbestandsmerkmal, welches darüber hinaus gegeben sein muß; es muß nämlich nicht nur leichtfertig gehandelt worden sein, sondern auch "in dem Bewußtsein, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde" ²¹⁾. Diese Formulierung deutet darauf hin, daß sich der Verantwortliche der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts subjektiv bewußt gewesen sein muß. Daß es hier auf das subjektive Bewußtsein des Handelnden ankommen muß, wird insbesondere auch an der Entstehungsgeschichte dieser Formulierung während der Konferenz im Haag deutlich. Die jetzige englische Fassung "recklessly and with knowledge that such loss would probably result" erhielt nämlich gegenüber dem Vorschlag "acted recklessly and knew or should have known that damage would probably result" den Vorzug ²²⁾. Es sollte also danach nicht darauf ankommen, ob bei objektiver Betrachtung der Umstände erkennbar sein mußte, daß ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde. So ist auch in der bereits erwähnten Sache Goldman v. Thai Airways entschieden worden.

Französische Gerichte haben demgegenüber die objektive Betrachtungsweise für ausschlaggebend erklärt ²³⁾. Warum sie dies getan haben, wird vielleicht am ehesten deutlich, wenn man sich nur die Sachverhalte vergegenwärtigt, die diesen Entscheidungen zugrunde lagen. So hatte die Cour de Cassation ²⁴⁾ über die Ansprüche der Hinterbliebenen zu entscheiden, als im Jahre 1968 eine Maschine der Air France auf der Strecke Santiago nach Paris während des Landeanfluges zu einem Zwischenstopp in 1200 m Höhe an der Südfront des Guadeloupe-Massivs zerschellt war. Der Pilot hatte eine ungewöhnliche Flugroute gewählt und versäumt, sich über seine Position in der üblichen Weise zu vergewissern.

Einige Jahre später war ebenfalls eine Maschine der Air France bei dem Landeanflug auf dem gleichen Flugplatz, auf die gleiche Weise abgestürzt. Es herrschte damals schlechtes Wetter, der Radiokompaß war ausgefallen, der Kapitän übermüdet, der I. Offizier unerfahren, für ein mögliches Ausweichen auf die Alternativflughäfen nach Barbados oder Caracas waren ausreichend Treibstoffreserven vorhanden. Das Gericht ²⁵⁾ meinte, wenn sich der Kapitän trotz seiner Erfahrungen zum Landeversuch entschlossen habe, so hätte er angesichts seiner Erfahrung wissen müssen, daß er das Flugzeug und seine Passagiere einem hohen Risiko aussetzte.

Unbeschränkte Haftung gemäß Art. 25 WA wurde von der Cour de Cassation ²⁶⁾ angenommen, als ein Pilot versucht hatte, ohne Bodensicht zu landen, obwohl seine Maschine lediglich mit zwei Höhenmessern ausgerüstet war, die eine Ungenauigkeit von +/- 60 m aufwiesen. Die Maschine flog in eine Nebelbank und stürzte ab.

Und schließlich ein letzter Fall, der insoweit instruktiv ist, als es hier um ein Verschulden der Fluggesellschaft selbst ging. Die Gerichte in Paris ²⁷⁾ hatten sich mit dem Ersatz von Schäden zu befassen, die infolge des Beschusses einer südkoreanischen Verkehrsmaschine durch sowjetische Abfangjäger und der darauffolgenden Notlandung der Verkehrsmaschine entstanden waren. Die Korean Airlines hatten anstelle einer DC 10, wie sonst üblich, für diesen Flug eine B 707 eingesetzt. Da die Funktionen der an dieser Maschine an Bord installierten Navigationsgeräte durch die in der Umgebung der Pole auftretenden magnetischen Phänomene beeinträchtigt wurden, stellte nach Auffassung der Gerichte der bewußte Einsatz dieses Flugzeuges auf einer Polarroute, insbesondere im sowjetischen Luftraum, ein Risiko dar, über das sich eine um die Sicherheit ihrer Passagiere besorgte Fluggesellschaft nicht habe im unklaren sein können.

Wenn in diesen Fällen den Fluggesellschaften das Recht, sich auf die Haftungsbeschränkungen des Warschauer Abkommens mit der Begründung nicht zugebilligt wurde, bei objektiver Betrachtung der Umstände wäre für einen vernünftigen Beobachter erkennbar gewesen, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, so geschah dies offensichtlich deshalb, weil hier ein besonders leichtfertiges Verhalten auf seiten der Piloten bzw. der Fluggesellschaft gegeben war, welches es vom Ergebnis her als nicht gerechtfertigt erscheinen ließ, die Anspruchsteller nicht voll zu befriedigen.

Wie hält es nun die deutsche Rechtsprechung mit dieser Verschuldensform? Der Bundesgerichtshof ²⁸⁾ hatte sich im Jahre 1979 mit folgendem Sachverhalt zu befassen: Eine Bank hatte in Las Palmas einer Fluggesellschaft zwei Pakete mit Banknoten zur Beförderung über Madrid nach Frankfurt übergeben. Entgegen der bestehenden Anweisung wurden die Pakete nicht im Frachtraum der Boeing 747 verstaut, sondern der Chef-Stewardess übergeben, die die Pakete in einen Schrank, der sich bei der Einmündung der Zugangstreppe zum oberen Salon befand, abstellte, ohne diesen abzuschließen. Nach der Landung in Madrid waren die Banknoten verschwunden. Zum Begriff "leichtfertig" stellt der BGH fest:

"Leichtfertiges Verhalten ist grob fahrlässiges Verhalten, das eine auf der Hand liegende Sorgfaltspflicht außer Betracht läßt."

Liege ein derartiges leichtfertiges Verhalten vor - es wurde hier allein schon deshalb angenommen, weil verschiedene Personen vorsätzlich gegen Vorschriften verstoßen hatten -, dann könne daraus allerdings allein noch nicht das weiterhin erforderliche Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts gefolgert werden. Es sind also, wie der BGH ²⁹⁾ erklärt, "sämtliche Umstände des äußeren Verhaltens darauf zu prüfen, ob sie für ein solches Bewußtsein sprechen." Für die Chef-Stewardess nahm der BGH ein derartiges Bewußtsein an, und zwar mit folgender Begründung:

"Die Chef-Stewardess übernahm unter Mißachtung der Vorschriften die Pakete, deren Wert sie kannte; der von ihr gewählte Aufbewahrungsort war völlig ungeeignet; sie kümmerte sich nicht mehr um das Gut und traf auch nach der Landung keine Maßnahmen

zur Sicherung. Wer sich so verhält, obwohl er weiß, daß es auf ihn und seine weiteren Maßnahmen entscheidend ankommt, hat das Bewußtsein, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden an dem anvertrauten Gut eintreten."

Der BGH nimmt also dieses Bewußtsein vom Eintritt des Schadens als innere Tatsache an, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt. Giesen ³⁰⁾ spricht von der objektivierenden Betrachtung der subjektiven Komponente durch den BGH.

Gegenüber dieser Betrachtungsweise äußerte das OLG Frankfurt etwas später in einem Urteil vom 22. Oktober 1980 ³¹⁾ Bedenken. Der BGH hatte erklärt, gerade bei Gefährdung von Leib und Leben läge das Bewußtsein des Schadeneintritts nahe. Hierzu meint das OLG Frankfurt, meines Erachtens völlig zu Recht, bei drohenden Schäden an Leib und Leben liege es sehr viel näher, die umgekehrte These zu vertreten, daß nämlich der natürliche Selbsterhaltungstrieb der Besatzung bei Gefahr für Leib und Leben die Erkenntnis der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts hinauschiebe, wenn nicht weitgehend verdränge. Darüber hinaus meldete das OLG Frankfurt Zweifel gegenüber der Aufteilung dieses Verschuldensbegriffs in zwei Tatbestandsmerkmale an. Dem BGH wird vorgehalten, er hafte allzusehr an dem Verschuldensbegriff des deutschen Rechts, indem er insbesondere von der Schuldform der groben Fahrlässigkeit ausgehe. Sinn des Warschauer Abkommens sei es doch gerade gewesen, eine einheitliche, von nationalen Rechtsbegriffen losgelöste selbständige Schuldform zu schaffen, nämlich das Handeln mit dem Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit

einer Schadenszufügung. Wer mit dem Bewußtsein handle, er werde wahrscheinlich einen anderen schädigen, handle - hält man sich an die deutsche Übersetzung - leichtfertig. Bezogen auf die Schuldform des deutschen Rechts, wäre dieser Verschuldensbegriff zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz einzuordnen. Bewußte grobe Fahrlässigkeit falle nicht unter diesen Verschuldensbegriff, denn: Wer bewußt grob fahrlässig handle, rechne zwar mit der Möglichkeit eines Schadenseintritts, hoffe aber fahrlässig auf das Nichteintreten. Wer demgegenüber mit bedingtem Vorsatz handle, wolle zwar nicht den Schadenseintritt herbeiführen, nehme ihn jedoch billigend in Kauf, sei also mit seinem Eintritt einverstanden. Die Schuldform des leichtfertigen Handelns liege dazwischen, weil der Handelnde weder den Schadenseintritt wolle, noch ihn billige, ihm aber andererseits der Schadenseintritt - anders als bei der groben Fahrlässigkeit - wahrscheinlich erscheine, er also bewußt das Risiko der nicht erwünschten Schädigung eingehe 32).

In dem zu entscheidenden Fall verneinte das OLG Frankfurt ein derartiges Bewußtsein bei einem Flugzeugführer, dessen Landungsversuch in Zürich mißglückt war, mit der Folge, daß nur er und ein Passagier das Unglück überlebten. Wendet man die vom Wortlaut her gesehen allein zulässige subjektive Betrachtungsweise an, so klingt es wie eine Selbstverständlichkeit, wenn das OLG Frankfurt feststellt, ernstliche Anhaltspunkte dafür, daß der Kommandant seinen Tod, den der Passagiere und der übrigen Besatzung sowie die Zerstörung der Maschine für wahrscheinlich gehalten habe, seien nicht ersichtlich.

Ohne sich mit den Einwänden des OLG näher zu befassen, hat der BGH ³³⁾ die Entscheidung des OLG gebilligt, und zwar mit der Begründung:

"Jedenfalls verlangt die Vorschrift, daß sich der Luftfrachtführer oder seine 'Leute' in besonders krasser Weise über die Sicherungsinteressen der ihnen anvertrauten Personen und Güter hinweggesetzt haben; nur ein derart offenbarer Verstoß gegen in der jeweils konkreten Situation sich klar abzeichnende, außer Diskussion stehende Verhaltenspflichten zum Schutz dieser Interessen erfüllt die in der maßgebenden französischen Fassung mit 'témérairement' (= 'waghalsig', 'verwegen', 'tollkühn') bezeichnete Begehungsform, die in der deutschen Übersetzung als 'leichtfertig' ³⁴⁾ nur sehr unvollkommen umschrieben worden ist."

Gerade mit dem soeben gebrachten Zitat aus dem letzten einschlägigen Urteil des Bundesgerichtshofs meine ich, Ihnen eine Vorstellung von den Fragen vermittelt zu haben, die sich aus dem durch das Londoner Übereinkommen neu eingeführten Verschuldensbegriff ergeben werden.

II.

Die Visby Rules

1. Der Logik, die der Regelung des Rechts der Haftungsbeschränkung des Readers durch die unmittelbare Geltung des Londoner Übereinkommens zugrunde liegt, hätte es entsprochen, die durch die Visby Rules abgeänderten Haager Regeln nunmehr ebenfalls in ihrer Eigenschaft als völkerrechtliches Abkommen unmittelbare Geltung zu verschaffen. Ebenso wie dies bereits im Jahre 1937 geschehen ist, hat der Gesetzgeber das Übereinkommen über die Visby Rules indessen in das HGB eingearbeitet. Dies hat

unter anderem folgende Konsequenz: Nach den Visby Rules ist das Recht des Verfrachters, einer seiner Leute oder einer Person der Schiffsbesatzung, sich auf eine Haftungsbeschränkung zu berufen, in gleicher Weise beschränkt, wie dies in dem Londoner Übereinkommen zur Beschränkung der Reederhaftung geschehen ist. Das, was der Gesetzgeber zu dem Londoner Übereinkommen in unverbindlicher Übersetzung mitgeliefert hat, ist daher im Rahmen der Verfrachterhaftung Gesetzestext. So heißt es im § 660 Abs. 3 HGB:

"Der Verfrachter verliert das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Absatz 1 sowie nach den §§ 658, 659, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen hat, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde."

Dessenungeachtet ist natürlich diese Vorschrift unter Berücksichtigung ihrer Herkunft auszulegen. Da für die Hague-Visby Rules der französische gleichermaßen wie der englische Text authentisch ist, kann also bei der Auslegung des Begriffes "leichtfertig" auf den französischen Begriff "témérairement" zurückgegriffen werden, der, wie geschildert, mit dem Ausdruck "leichtfertig" nicht zutreffend übersetzt worden ist. Darüber hinaus wird man auch hier die Rechtsprechung und Literatur zum Luftrecht berücksichtigen müssen, da dieser eigenständige Verschuldensmaßstab dem Warschauer Abkommen entstammt. Auf diesem Wege wird man Art. IV des Londoner Übereinkommens und § 660 Abs. 3 HGB in übereinstimmender Weise auslegen.

2. Herber ³⁵⁾ meint, im Seefrachtrecht dürfte der Durchbrechbarkeit der Haftungsgrenzen kaum große praktische Bedeutung zukommen, da im Gegensatz zum Luftrecht nur qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst, nicht auch seiner Leute, die Haftungsbegrenzung entfallen lasse.

Ist dies wirklich so? Schließlich kommt es ja zur Haftung des Verfrachters regelmäßig erst dadurch, daß ein Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen vorliegt, die Haftungsbeschränkung nach § 660 HGB setzt also im Normalfall zunächst einmal das Verschulden der Erfüllungsgehilfen des Verfrachters voraus. Dessenungeachtet spricht § 660 Abs. 1 HGB nur von der Haftung des Verfrachters, die beschränkt sein soll. Soll also demgegenüber in Absatz 3 dieser Vorschrift der Begriff Verfrachter plötzlich im eingeschränkten Sinne zu verstehen sein, das heißt, nur auf seine Person bezogen?

Wir haben gesehen, daß dies im Luftrecht anders ist. Nach Art. 25 WA gelten die Haftungsbeschränkungen nicht, "wenn der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist". Auch im Recht der Personenbeförderung verliert der Beförderer das Recht auf Haftungsbeschränkung, wenn eine vorsätzlich oder grob fahrlässig begangene Handlung des "Beförderers oder eines seiner Bediensteten" vorliegt ³⁶⁾. Wenn hierzu im Gegensatz in § 660 Abs. 3 HGB nur von Handlungen oder Unterlassungen des Verfrachters gesprochen wird, so soll dies also offensichtlich bedeuten, daß entsprechende Handlungen oder Unterlassungen seiner Leute oder von Personen der Schiffsbesatzung dem Verfrachter das Haftungsprivileg nicht nehmen.

Dies entspricht auch der Entstehungsgeschichte dieser Vorschrift. Auf der Konferenz in Stockholm behandelte man zunächst die sogenannte Himalaya-Problematik, das heißt, auch den Leuten des Verfrachters und den Personen der Schiffsbesatzung sollten die Haftungsprivilegien des Verfrachters bei ihrer Inanspruchnahme zugute kommen. Maßgebend waren hierfür soziale Gründe sowie die Absicht, einer Umgehung der Haftungsbeschränkungen durch Inanspruchnahme dieser Erfüllungsgehilfen entgegenzuwirken. Bei qualifiziertem Verschulden sollte das Privileg allerdings entfallen. Man sah es daher als logisch an, dem Verfrachter die gleiche Position einzuräumen. Auch er sollte sich bei eigenem qualifizierten Verschulden nicht auf die Haftungsbeschränkungen berufen können ³⁷⁾. Man wollte also einen Gleichklang zwischen der Inanspruchnahme der Schiffsbesatzung und der Leute des Verfrachters einerseits und der Inanspruchnahme des Verfrachters andererseits erreichen. Eine entsprechende Vorschrift für den Verfrachter wurde in Stockholm zwar noch nicht beschlossen. In der ersten Sitzungsperiode der Diplomatischen Konferenz in Brüssel im Mai 1967 wurde jedoch im Sinne des bereits in Stockholm diskutierten Vorschlags beschlossen, auch dem Verfrachter das Haftungsprivileg bei qualifiziertem Verschulden zu versagen. Im Stockholmer Entwurf war noch von einem "act or omission of the carrier himself" gesprochen worden. Im Londoner Entwurf fehlte dieses "himself". Von der Sache her sollte damit jedoch keine Änderung erreicht werden. Die deutsche Delegation hatte nämlich beantragt, dem Verfrachter die Berufung auf die Haftungsbeschränkung nach dem Vorbild des Warschauer Abkommens auch bei entsprechendem schweren Verschulden der Leute des Verfrachters oder der Schiffsbesatzung zu versagen. Dies wurde jedoch abgelehnt ³⁸⁾.

Es entspricht also dem Verständnis von Art. IV § 5 e der Hague-Visby Rules, wenn das Seehandels-Schiffahrtsgesetz der DDR in § 70 von eigenen Handlungen des Verfrachters spricht ³⁹⁾. Auch der Gesetzgeber des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes hätte hier nicht nur das Wort "carrier" übersetzen, sondern einen klarstellenden Zusatz hinzufügen sollen ⁴⁰⁾. Im Jahre 1937 hatte man übrigens bei der Übernahme der Haager Regeln nicht wörtlich, sondern sinngemäß übersetzt, als man § 607 HGB dahin formulierte, daß der Verfrachter bei einem Schaden durch Feuer nur sein eigenes Verschulden zu vertreten habe. In dem dieser Vorschrift zugrundeliegenden Art. IV § 2 b ist von "actual fault or privity of the carrier" die Rede. Schließlich versteht auch die englische Literatur den Wegfall des Haftungsprivilegs in dem Sinne, daß eigenes Verschulden des Verfrachters vorliegen müsse ⁴¹⁾. Entstehungsgeschichte und eine rechtsvergleichende Betrachtung lassen es also nicht zu, diese Frage auch nur als offen zu bezeichnen, so wie dies Basedow ⁴²⁾ tut, der dafür plädiert, bereits qualifiziertes Verschulden der Leute des Verfrachters sowie der Schiffsbesatzung als ausreichend für die Haftungsdurchbrechung zu betrachten.

3. Ich habe davon gesprochen, daß die Urheber der Visby Rules einen Gleichklang zwischen der Haftung des Verfrachters einerseits und seiner Leute sowie der Schiffsbesatzung andererseits erreichen wollten. Dieser völlige Gleichklang ist allerdings nicht erreicht worden. § 607 a HGB spricht von den Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen dieses Abschnitts, das heißt des Vierten Abschnitts des HGB (§§ 556 - 663 b HGB).

- a) Darunter befindet sich auch der Haftungsausschluß des § 607 Abs. 2 HGB für nautisches Verschulden und Feuer. Dem Verfrachter kommt dieses Haftungsprivileg nur zugute, wenn auf seiner Seite kein eigenes, wie auch immer geartetes Verschulden vorliegt. Hier sind Schiffsbesatzung und Leute des Verfrachters besser gestellt als der Verfrachter, weil sie sich nur dann auf dieses Haftungsprivileg nicht berufen können, wenn ihnen qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Ob dies tatsächlich beabsichtigt war, vermag ich nicht zu sagen; man kann jedoch durchaus bezweifeln, ob diese Divergenz gesehen worden ist.
- b) An eine aus § 607 a HGB folgende Konsequenz ist jedoch offensichtlich nicht gedacht worden. Wie steht es nämlich mit dem, wie ich es genannt habe, Gleichklang im Rahmen der Haftungsprivilegien des Verfrachters einerseits und seiner Leute bzw. der Schiffsbesatzung andererseits im Hinblick auf die Ausschlußfrist der Ansprüche nach einem Jahr gemäß § 612 HGB? Nach der bisherigen Terminologie handelt es sich hierbei um eine Haftungserleichterung zugunsten des Verfrachters, die den Erfüllungsgehilfen des Verfrachters bisher über die Himalaya-Klausel zugute kam ⁴³⁾. Da § 612 HGB nur von den Ansprüchen des Verfrachters spricht, gelangt man nun über § 607 Abs. 2 HGB zu dem zweifellos beabsichtigten Ergebnis, daß auch gegenüber der Schiffsbesatzung und den Leuten des Verfrachters die Ein-Jahres-Frist des § 612 HGB gilt. Dann aber scheint dieses Privileg zwangsläufig wegzufallen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 4 des § 607 a HGB vorliegen, das heißt qualifiziertes Verschulden. Scrutton erscheint dieses Ergebnis offensichtlich und nur allzusehr mit Recht unbefriedigend zu sein. Er sagt aber nur, bei qualifiziertem Ver-

schulden entfalle das Recht, sich auf die Haftungs-limitierung zu berufen "except perhaps the time bar" 44).

Ich meine, das Ergebnis sollte klar sein: Die Ein-Jahres-Frist gilt in allen Fällen gleichermaßen für den Verfrachter sowie dessen Leute und die Schiffsbesatzung. Das ergibt sich ganz einfach aus dem Sinn des § 607 Abs. 2 HGB, wonach die Schiffsbesatzung und Leute des Verfrachters die gleiche Rechtsposition haben sollen wie der Verfrachter selbst. Gemäß § 612 HGB gilt aber die Ein-Jahres-Frist für den Verfrachter ohne jede Einschränkung. Die rechtsdogmatische Begründung dafür, daß die Einschränkung des § 607 a Abs. 4 HGB hier nicht zum Zuge kommt, mögen andere, die hierzu eher berufen sind, nachliefern.

- c) Geht diese Unstimmigkeit im Gesetz unmittelbar auf die Visby Rules zurück, so muß man sich fragen, ob dem deutschen Gesetzgeber Nachlässigkeit bei der Einarbeitung der Visby Rules in folgender Hinsicht vorzuwerfen ist.

Auf der Stockholmer Konferenz hatte sich die deutsche Delegation gegen die Behandlung der Himalaya-Problematik innerhalb der Haager Regeln gewandt. Ein Argument bestand in dem Hinweis darauf, die Haager Regeln handelten nur von der Haftung des Verfrachters, die Behandlung von Ansprüchen aus unerlaubter Handlung gegen andere Personen solle man den nationalen Rechten überlassen ⁴⁵⁾. Daß man diesen Einwand für nicht stichhaltig hielt, hat dazu geführt, daß die Hague-Visby Rules und die entsprechenden Vorschriften im HGB nunmehr nicht mehr ausschließlich die Haftung des Verfrachters regeln. Dessenungeachtet spricht § 662

Abs. 1 HGB nach wie vor von den Verpflichtungen des Verfrachters, unter anderem aus §§ 606-608 HGB, die im voraus nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden können. § 607 a Abs. 2 HGB behandelt indessen Ansprüche aus unerlaubter Handlung gegen die Leute des Verfrachters oder Personen der Schiffsbesatzung. Fällt damit die Behandlung dieser Ansprüche nicht unter das Verbot des § 662 HGB, da es sich ja hier nicht um Verpflichtungen des Verfrachters handelt? Ist damit der Wegfall des Haftungsprivilegs in § 607 a Abs. 4 HGB nicht zwingendes Recht, das heißt, ist es möglich, den Leuten des Verfrachters, wie den Personen der Schiffsbesatzung durch die Himalaya-Klausel, das Haftungsprivileg unabhängig von dem Verschuldensgrad zu gewähren?

Sieht man sich die bisher zur Wirksamkeit der Himalaya-Klausel in Literatur und Rechtsprechung geäußerten Auffassungen zur Wirksamkeit der Himalaya-Klausel an, so könnte man dies durchaus für gerechtfertigt und auch, selbst unter der Herrschaft des AGB-Gesetzes, für möglich halten ⁴⁶⁾. Dieser Frage näher nachzugehen, erscheint mir indessen müßig zu sein. Denn selbstverständlich soll auch § 607 a HGB zwingendes Recht sein, das heißt, es soll nicht möglich sein, den Wegfall des Haftungsprivilegs der Leute des Verfrachters und der Personen der Schiffsbesatzung abzubedingen. Es handelt sich hier nämlich um eine Regelung, die Bestandteil der Hague-Visby Rules ist, von denen der nationale Gesetzgeber nicht abweichen kann. Da die Visby Rules aus den bekannten, wie ich meine nicht gerechtfertigten, Gründen ⁴⁷⁾ nicht ratifiziert worden sind, ist hier jedoch zumin-

dest Raum für eine Diskussion, da mangels Ratifikation die Bindung an das internationale Übereinkommen nicht gegeben war.

III.

Das Athener Übereinkommen von 1974

Schließlich noch einige Bemerkungen zur Neuregelung des Passagierverkehrs.

1. Hier ist der Gesetzgeber einen dritten Weg gegangen, um einem internationalen Übereinkommen, das heißt, dem Athener Übereinkommen von 1974, Eingang in das deutsche Recht zu verschaffen. Eine Regelung, wonach das Athener Übereinkommen durch eine Verweisung, so wie das beim Londoner Übereinkommen geschehen ist, unmittelbar gilt, kam nicht in Betracht, da das Athener Übereinkommen bei Verkündung des Zweiten Seerechtsänderungsgesetzes noch nicht in Kraft getreten war ⁴⁸⁾. Die Bundesrepublik hat das Übereinkommen noch nicht ratifiziert, weil sie die im Jahre 1974 beschlossenen Haftungsbeträge für zu niedrig hält ⁴⁹⁾. Man hat die Bestimmungen des Athener Übereinkommens jedoch nicht mit den für erforderlich gehaltenen Änderungen in die §§ 664 HGB unmittelbar eingearbeitet, sondern dessen Bestimmungen mit höheren Haftungsbeträgen und einigen anderen, wie es in der Regierungsbegründung heißt ⁵⁰⁾, geringfügigen Änderungen als Anlage dem HGB beigelegt, auf die in § 664 HGB verwiesen wird. Diese Regelung soll es, wie es in der Begründung heißt, ermöglichen, das Athener Übereinkommen zusammen mit einem künftigen Änderungsprotokoll, durch das die Haftungsbeträge angemessen erhöht werden, zu gegebener

Zeit für die Bundesrepublik Deutschland zu ratifizieren, ohne daß dadurch wesentliche Rechtsänderungen erforderlich werden ⁵¹⁾. Ich halte es allerdings nicht für glücklich, wenn praktisch das gesamte Personenbeförderungsrecht sowohl der See- als auch der Binnenschifffahrt in einer Anlage zum HGB geregelt ist.

Wie bereits erwähnt, spricht die Begründung von einigen unwesentlichen Änderungen des Athener Übereinkommens. Zwei Änderungen sind indessen keineswegs unwesentlich, und zwar insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Rechtsvereinheitlichung.

- a) Ebenso wie bei den Visby Rules, werden dem Beförderer nach dem Athener Übereinkommen die Haftungsbeschränkungen nur versagt, wenn ihm selbst ein qualifiziertes Verschulden in dem von mir unter Rückgriff auf das Luftrecht geschilderten Sinne vorzuwerfen ist ⁵²⁾.

Hiervon wird in Art. 10 der Anlage zum HGB abgewichen. Das Recht auf Haftungsbeschränkung verliert der Beförderer, wie im Luftrecht, auch dann, wenn einer seiner Bediensteten oder Beauftragten in Ausübung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt hat. Daß es hier auf das Verschulden der Erfüllungsgehilfen ankommt, läßt sich wohl nur damit erklären, daß es ebenso wie im Luftrecht auch hier im wesentlichen um Personenschäden und nicht wie im Seefrachtrecht um Sachschäden geht.

- b) Ich hatte soeben Art. 10 der Anlage zitiert. Hierbei werden Sie festgestellt haben, daß es auf vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen ankommt. Auch dies steht im Gegensatz zum Athener Übereinkommen. Dort wird, wie im Falle der Reeder- und auch der Ver-

frachterhaftung, auf das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens in dem von mir im einzelnen erörterten Sinne abgestellt.

Hier hat sich der Gesetzgeber an dem innerstaatlichen Luftrecht, das heißt dem Luftverkehrsgesetz und insbesondere dem Reisevertragsgesetz, orientiert. Die Rechtsprechung, die ich Ihnen aus dem Luftrecht vorgeführt habe, kann also von einem deutschen Richter im Interesse der Rechtsvereinheitlichung nicht herangezogen werden. Ihm kommt vielmehr die Aufgabe zu, den Unterschied zwischen grober Fahrlässigkeit und dem qualifizierten Verschulden im Sinne des Athener Übereinkommens herauszuarbeiten⁵³⁾. Man wollte also vermeiden, daß die Haftung für einen Schaden, der während der Seereise auftritt, eventuell nach dem Maßstab jenes qualifizierten Verschuldens zu beurteilen ist, während - kommt es zu dem gleichen Schaden auf einem Landausflug - auf grobes Verschulden abzustellen wäre, weil für den Landausflug das Reiseveranstaltungsgesetz gilt. Insoweit kann es allerdings ohnehin zu gravierenden Abweichungen in den Rechtsfolgen kommen. Wird Ihnen nämlich Ihr Schmuck auf einer Kreuzfahrt während der Seereise, die zum Beispiel DM 10.000,-- gekostet hat, gestohlen, dann werden Ihnen nach Art. 8 Abs. 3 der Anlage zum HGB nur höchstens DM 6.000,-- ersetzt. Wird Ihnen derselbe Schmuck auf dem Landausflug gestohlen, so erhalten Sie immerhin DM 30.000,--, das heißt, das Dreifache des Reisepreises⁵⁴⁾. Zwischen dem Beförderungsrecht nach dem HGB und dem Reiseveranstaltungsgesetz wird es darüber hinaus zu Abgrenzungsschwierigkeiten kommen, da das Reiseveranstaltungsgesetz dann zur Anwendung kommt, sofern, wie es in der Begründung heißt, "der Schaden auf ein schuldhaftes

Verhalten des Reiseveranstalters in seiner Eigenschaft als Reiseveranstalter, zum Beispiel auf ein Verschulden bei der Organisation der Reise, zurückzuführen ist." ⁵⁵⁾ Hier ist also durch die Einarbeitung der Regeln des Athener Übereinkommens in das deutsche Recht angesichts der Tatsache, daß im Jahre 1979 das Reisevertragsgesetz in Kraft trat, durch das Nebeneinander zweier Gesetze ein Zustand geschaffen worden, der, wie ich meine, uns in Zukunft im Einzelfall noch einiges Kopfzerbrechen bereiten wird.

Meine Damen und Herren!

Vor zwei Jahren hatte ich Ihnen einige Probleme aufgezeigt, die sich unter der Überschrift "AGB-Gesetz und Seefrachtrecht" ⁵⁶⁾ stellen. Ich habe damals betont, es ginge mir in erster Linie darum, bei Ihnen, die auf dem Gebiet des Seefrachtrechts tätig sind, ein Problembewußtsein für die Auswirkungen des AGB-Gesetzes auf das Seefrachtrecht zu erzeugen. Dabei hätte man meinen können, das AGB-Gesetz bewirke durchaus nicht die Flut, die inzwischen althergebrachte Klauseln hinweggeschwemmt hat - auf dem Gebiet des Seefrachtrechts sind allerdings bisher glücklicherweise nur vereinzelte Sturmböen festzustellen, die das seit Jahrzehnten entwickelte und praktizierte Klauselwerk erschüttert haben ⁵⁷⁾. Denn das AGB-Gesetz, das heißt sein Verbotskatalog der §§ 10 und 11, sollte ja in erster Linie nur die Grundsätze der bis 1977 ergangenen Rechtsprechung zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen festschreiben oder Lösungen bis dahin offener Rechtsfragen bringen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz. Man könnte daher versucht sein zu meinen, damit wären sozusagen alle Probleme auf den Sachgebieten gelöst, die in diesem Gesetz eine Regelung gefunden haben. Diesen Eindruck kann man und soll man vielleicht auch zumindest aus der Begründung zu diesem Gesetz gewinnen. Daß dem durchaus nicht so ist, meine ich zumindest angedeutet zu haben. Ein neues Gesetz wirft immer neue Fragen auf. So kann ich auch hier feststellen: Wesentlich war mir, eine Sensibilisierung gegenüber den neuen gesetzlichen Bestimmungen zu erzeugen als Voraussetzung für die Erarbeitung sachgerechter Lösungen. Ich hoffe, daß mir dies zumindest nicht völlig mißlungen ist.

F U S S N O T E N

- 1) Die Monographie von Markianos, 1960, die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, behandelt diese Problematik bekanntlich in rechtsvergleichender Sicht mit der Fragestellung, inwieweit durch die Haager Regeln die erstrebte Rechtsvereinheitlichung entstanden ist.
- 2) Vgl. Herber, Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz, TranspR 1986, 249 ff., 327 m. Hinw. auf die Kritik zur Einarbeitung des Brüsseler Übereinkommens 1957 durch das Erste Seerechtsänderungsgesetz.
- 3) BGBl. 1986 II, 787.
- 4) Vgl. Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 2. Aufl., Anh. I, § 663 b A.3. Für die Hague-Visby Rules ist demgegenüber der französische und englische Text in gleichem Maße verbindlich, Art. 17.
- 5) RGBL. 1939 II, 1049.
- 6) § 660 HGB.
- 7) HOLG Hamburg, VersR 1977, 128 = Hansa 1977, 1905.
- 8) VersR 1979, 29 = Hansa 1979, 277 = MDR 1979, 207.
- 9) A.a.O. S. 327.
- 10) The "Chyebassa" (1966) 2 Lloyd's Rep. 193.
- 11) (1931) 41 L.L.L. Rep. 165.
- 12) Vgl. insbesondere Medicus, Schuldrecht AT, 3. Aufl., § 30 III 1 d; Soergel-M. Wolff, § 278 BGB, Rdn. 37, 41; Palandt-Heinrichs, § 278 BGB, Anm. 4 c sowie aus der Rechtsprechung insbesondere BGH VersR 1981, 732; HOLG Hamburg VersR 1983, 352.
- 13) Art. 4 LÜ.
- 14) Art. 25; vgl. hierzu Giesen, ZVglRWiss 82 (1983), 31 ff., 53 f.
- 15) DVIS, Reihe B, Heft 13, 16.

- 16) Vgl. Cassels, Deutsch-Englisches, Englisch-Deutsches Wörterbuch; Dietl/Moss/Lorenz, Wörterbuch für Recht, Wirtschaft und Politik I, englisch-deutsch; Romain, Wörterbuch der Rechts- und Wirtschaftssprache.
- 17) The Weekly Law Reports, 1983, 1186; vgl. hierzu McGilchrist, Art. 25: An English Approach to Recklessness, in: LMCLQ 1983, 488, 492 ff.
- 18) A.a.O. S. 1196.
- 19) Urt. v. 22.10.1980 ZLW 1981, 87 ff., 88.
- 20) Der Transportvertrag, Studien zur Privatrechtsangleichung auf regulierten Märkten, 1986, S. 421.
- 21) Vgl. z. B. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carrier (1981), 115 ff.; Giesen, a.a.O. sowie die weiteren Hinweise bei Basedow, a.a.O., S. 421 FN 120 (121).
- 22) So Giesen, a.a.O., S. 57 m.w.Hinw.
- 23) Hierzu Giesen, a.a.O., S. 57 sowie Mankiewicz, a.a.O., 158 ff.
- 24) Urt. v. 16.4.1975, RFDA 1976, 105.
- 25) C. d'App. d'Amiens, Urt. v. 5.2.1979, RFDA 1979, 202.
- 26) Urt. v. 21.12.1976, RFDA 1977, 415.
- 27) Tribunal de Grande Instance de Paris, Urt. v. 27.4.1979, RFDA 1979, 345; Cour d'Appel de Paris, Urt. v. 8.7.1980, RFDA 1981, 225.
- 28) BGHZ 74, 162 ff.
- 29) A.a.O. S. 171/172.
- 30) A.a.O. S. 59.
- 31) ZLW 1981, 87.
- 32) A.a.O. S. 90.
- 33) NJW 1982, 1218.

- 34) A.a.O. S. 1218.
- 35) A.a.O. S. 328/329.
- 36) Hierzu unten S. 26/27.
- 37) CMI XXVith Conference, Stockholm 1963, S. 83 ff., 500 ff.
- 38) So der Bericht der deutschen Delegation über die XII. Diplomatische Seerechtskonferenz in Brüssel vom 16.-27. Mai 1967, S. 42 f.
- 39) § 70 Abs. 1 lautet: "Der Verfrachter kann sich auf die §§ 65 und 66 nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eigene Handlungen vorsätzlich oder rücksichtslos und im Bewußtsein der Tatsache, daß daraus ein Schaden entstehen könnte, herbeigeführt wurde".
- 40) Dies ist in der offiziellen Übersetzung der Hamburger Regeln geschehen, wenn es heißt "... wenn ... der Verlust ... auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Verlust ... herbeizuführen, oder leichtfertig ... begangen wurde ..."; so das Zitat bei Basedow, a.a.O. S. 424, FN 136.
- 41) Scrutton, On Charterparties, 19. Aufl. 1984, S. 456.
- 42) A.a.O. S. 424/425.
- 43) BGH VersR 1971, 412; VersR 1973, 1039; Prüssmann/Rabe, § 663 D 2. d) und e);
- 44) Scrutton, a.a.O. S. 459.
- 45) CMI XXVith Conference, Stockholm 1963, S. 162.
- 46) Vgl. insbesondere BGH VersR 1980, 572, wo davon gesprochen wird, angesichts der oft außergewöhnlichen Höhe der Schadenersatzansprüche einerseits und der finanziellen Leistungskraft der Angehörigen der Schiffsbesatzung andererseits, deren Entgelt sich nicht an den Risiken orientiere, die mit den von ihnen zu bewältigenden Aufgaben verbunden seien, drängten sich haftungsbeschränkende oder -ausschließende Klauseln zum Schutz der Schiffsbesatzung besonders auf, dem auch von den Reedern durch die Himalaya-Klausel Rechnung getra-

gen werde; vgl. zur Problematik unter dem AGB-Gesetz MünchKomm-Kötz, AGBG, § 11 Nr. 7 Rdn. 61, insbesondere unter Hinweis auf BGH NJW 1962, 388; Blaurock, ZHR 146 (1982), 239 ff., 257 m.w.Hinw.

- 47) Vgl. die Regierungsbegründung zum Zweiten Seerechtsänderungsgesetz, BT-Drucks. 10/3852, S. 22; Herber, a.a.O., S. 251.
- 48) Nachdem Polen am 28.1.1987 die Ratifikationsurkunde hinterlegt hat, wird das Athener Übereinkommen am 28. April 1987 in Kraft treten.
- 49) Vgl. die Regierungsbegründung, a.a.O. S. 14.
- 50) A.a.O. S. 14.
- 51) A.a.O. S. 14; vgl. auch Herber, a.a.O. S. 250.
- 52) Art. 13.
- 53) So mit Recht Herber, a.a.O. S. 258, der den Abweichungen von Art. 13 WA ebenfalls kritisch gegenübersteht.
- 54) Gemäß § 651 h kann der Reiseveranstalter seine Haftung auf den dreifachen Reisepreis unter anderem dann beschränken, soweit der Schaden des Reisenden weder vorsätzlich noch grob fahrlässig herbeigeführt wird.
- 55) Vgl. Regierungsbegründung, a.a.O. S. 30.
- 56) DVIS, Reihe A, Heft 54.
- 57) Vgl. meinen in Heft 5 des TranspR im April erscheinenden Aufsatz "Zehn Jahre AGB-Gesetz - Auswirkungen auf das Seefrachtrecht".