

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

HEFT 96

Nina von Borries

NEUERE ENGLISCHE RECHTSPRECHUNG
ZUM
HAFTUNGSBESCHRÄNKUNGSÜBEREINKOMMEN
1976

HAMBURG 2002

**NEUERE ENGLISCHE RECHTSPRECHUNG
ZUM
HAFTUNGSBESCHRÄNKUNGSÜBEREINKOMMEN 1976**

Vortrag

von

Nina von Borries

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 20. November 2001

HAMBURG 2002

DIE NEUERE ENGLISCHE RECHTSPRECHUNG

ZUM HAFTUNGSBESCHRÄNKUNGSÜBEREINKOMMEN VON 1976

In den letzten vier Jahren ergingen in England einige interessante Urteile zur Haftungsbeschränkungskonvention von 1976, die in England unter der Merchant Shipping Act 1995, s.185 ins englische Recht aufgenommen wurden.

Ich möchte hier chronologisch durch die Artikel der Haftungsbeschränkungskonvention von 1976 gehen und zu den jeweiligen Artikeln die neuere englische Rechtsprechung anführen.

Einige Artikel sind hier ausgelassen, weil sich in den letzten 4 Jahren in der Rechtsprechung auf diesem Gebiet nichts Nennenswertes getan hat.

Wer kann unter der Konvention von 1976 seine Haftung beschränken?

Artikel 1

1. Eigner und Berger, oder Retter, im Sinne der nachstehenden Begriffsbestimmungen können ihre Haftung für die in Absatz 2 angeführten Ansprüche nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränken.
2. Der Ausdruck Eigner umfaßt den Schiffseigentümer, Charterer, Manager oder Betreiber eines Seeschiffes.
3. Berger oder Retter bedeutet jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste leistet. Zu einer Bergung oder Hilfeleistung gehören auch die in Absatz 2, Paragraph 1 Buchstaben (d), (e) und (f) erwähnten Arbeiten.
4. Wird einer der in Absatz 2 angeführten Ansprüche gegen eine Person geltend gemacht, für deren Handeln, Unterlassen oder Verschulden der Eigner oder der Berger oder Retter haftet, so ist diese Person berechtigt, sich auf die in diesem Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung zu berufen.
5. In diesem Übereinkommen schließt die Haftung des Eigners die Haftung für Ansprüche ein, die gegen das Schiff selbst geltend gemacht werden.
6. Ein Versicherer, der die Haftung in bezug auf Ansprüche versichert, die der Beschränkung nach diesem Übereinkommen unterliegen, kann sich im gleichen Umfang wie der Versicherte auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen.

7. Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung bedeutet keine Anerkennung der Haftung.

Im Zusammenhang mit Artikel 1 stellt sich die Frage, ob der Charterer seine Haftung gegen den Eigner beschränken darf.

Diese Frage wurde im Fall der "„Aegean Sea“ (Aegean Sea Traders Corporation -v- Repsol Petroleo SA and Repsol Oil International Ltd [1998] 2 Lloyd's Rep. 39), erörtert.

Die "Aegean Sea" lief im Dezember 1992 bei La Coruña auf Grund, brach auseinander und explodierte. Sie hatte 79.000 Tonnen Öl geladen.

Das Resultat dieses Vorfalles war, daß die Eigner für unter anderem beachtliche Umweltschäden und Bergungskosten haftbar gemacht wurden.

Die Eigner wiederum versuchten, die Charterer Repsol für den Schaden haftbar zu machen, indem sie unter anderem argumentierten, daß diese entgegen dem Chartervertrag einen unsicheren Hafen nominiert hätten.

Die Parteien einigten sich darauf, im Vorfeld zum Schiedsgerichtsverfahren die Frage, ob die Charterer grundsätzlich berechtigt sind, gegen die Eigner zu beschränken, dem Gericht vorzulegen.

Diese Frage war für die Parteien natürlich nicht gerade unmaßgeblich. Die unbeschränkte Klage gegen die Charterer belief sich auf US\$65 Millionen, wohingegen die maximale Haftungssumme unter der Konvention sich auf nur US\$ 12 Millionen belaufen würde. Die Haftungssumme unter der Konvention berechnet sich auf der Grundlage der Vermessung des Schiffes.

Justice Thomas entschied im Admiralty Court am 7. April 1998, daß die Charterer nicht zur Haftungsbeschränkung gegen die Eigner befugt seien.

Er begründete seine Entscheidung wie folgt:

Der Charterer wird unter der Konvention nur dann miteinbezogen in die Definition des Eigners, wenn er sich als solcher verhält (z.B. wenn er eigene Konossemente ausstellt).

Nur in seiner Rolle als Eigner wird er unter der Konvention zum Eigner, ansonsten ist er Charterer und fällt aus der Definition in Artikel 1 gänzlich raus.

Weiterhin bilden unter der Konvention Eigner und Charterer - in ihrer Rolle als "Quasi-Eigner" - im Haftungsbeschränkungsverfahren eine Einheit. Sie richten zusammen einen Haftungsfonds ein und alle Klagen die quasi „von außen“ kommen, richten sich gegen die eine Front und den einen Fonds.

Es kann daher nicht im Sinne der Konvention sein, daß diese Parteien innerhalb des einen Haftungsfonds gegeneinander beschränken dürfen.

Dies würde zudem in vielen Fällen, wie hier im Falle der Bergungs- und Umweltkosten (nicht aber z.B. im Falle von Frachtschäden, die schon „im Topf“ sind) den Fonds schmälern, so daß, quasi „Dritt Parteien“, weniger Entschädigung erhalten würden.

Diese „Dritt Parteien“ im Sinne von Interessen außerhalb des Schiffsbetriebs sind aber genau diejenigen die unter der Konvention von denen entschädigt werden sollen, die für die Betreibung des Schiffes verantwortlich sind.

Es ist weiterhin klar, so Justice Thomas, daß die Konvention eine Haftungsbeschränkung des Charterers gegen den Eigner nie vorsah, denn als die Konvention von 1957 überdacht wurde, räumte man Bergen, als Reaktion auf die Entscheidung in der „Tojo Maru“ ([1971] 1 Lloyd's Rep. 341), auf die ich hier nicht weiter eingehen will, weil sie etwas älter ist, ausdrücklich eigene Rechte ein.

Unter der Konvention von 1976 fallen Berger nun in eine separate Kategorie, die auch dann beschränken dürfen, wenn sie nicht Eigner sind, oder als solche auftreten, und Berger sind befugt, einen eigenen, separaten Haftungsfonds zu gründen.

In der Praxis bedeutet diese Entscheidung, daß Firmen die potentiell umweltschädliche Güter verschiffen, überdenken sollten, ob es nicht vielleicht finanziell sicherer wäre ihre Fracht in eigenen Schiffen zu transportieren als in gecharterten.

Vor allem weil Umwelt- und Bergungskosten, wie Justice Thomas in der „Aegean Sea“ bemerkte, grundsätzlich unter die Konvention fallen und solche Klagen beschränkt werden dürfen.

Wenn gechartert wird, ist zumindest zu versuchen, eine Haftungsbeschränkungsklausel im Chartervertrag auszuhandeln, die die Haftung auf privater Ebene beschränkt. Ansonsten bleibt nur die Möglichkeit einer Zusatzversicherung.

In bezug auf welche Ansprüche darf beschränkt werden?

Artikel 2

- (1) Vorbehaltlich der Artikel 3 und 4 unterliegen folgende Ansprüche, ungeachtet des Grundes der Haftung, der Haftungsbeschränkung:
 - a) Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung oder wegen Verlust oder Beschädigung von Sachen einschließlich Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen), die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit

Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden;

- (b) Ansprüche wegen Schäden infolge von Verspätung bei der Beförderung von Gütern, Reisenden oder deren Gepäck auf See;
 - (c) Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertraglicher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen;
 - (d) Ansprüche aus der Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat;
 - (e) Ansprüche aus der Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes;
 - (f) Ansprüche einer anderen Person als des Haftpflichtigen wegen Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Schäden für die der Haftpflichtige seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, abzuwenden oder zu verringern, sowie wegen weiterer durch solche Maßnahmen entstandener Schäden.
- (2) Die in Absatz 1 angeführten Ansprüche unterliegen auch dann der Haftungsbeschränkung, wenn sie aufgrund eines Vertrages oder sonst wie als Rückgriffs- oder Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden. Die in Absatz 1 unter Buchstaben (d), (e) und (f) angeführten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.

Im Fall der „BOS 400“ (Bouygues Offshore SA -v- Caspian Shipping Co. [1997] 2 Lloyd's Rep. 507/[1998] 2 Lloyd's Rep. 461) wurde das Gericht vor die Frage gestellt, ob Ansprüche aus falschen Darstellungen bei Vertragsverhandlungen unter Artikel 2 fallen.

Bouygues, Eigner der „BOS 400“, hatte im Juni 1994 von Ultisol den Schlepper „Tigr“ gechartert, um den Leichter „BOS 400“ vom Kongo nach Kapstadt zu schleppen.

Bevor der Schleppvertrag für „Tigr“ abgeschlossen wurde, setzte man Bouygues davon in Kenntnis, daß der Schlepper gewisse Leistungen habe. Diese Information veränderte sich aber, nachdem der Schlepper Probleme mit dem Turbocharger der Hauptmaschine hatte und seine Leistung daraufhin signifikant sank.

Die Leistungen des Schleppers waren daraufhin nicht mehr ausreichend, das Schlepptau riß und der Leichter sank.

Bouygues argumentierte, daß Ultisol Bouygues von der Tatsache in Kenntnis hätte setzen müssen, daß die Leistungen des Schleppers gesunken waren, denn wenn Bouygues von diesem Umstand gewußt hätte, wären sie den Schleppvertrag nicht eingegangen und der Leichter wäre nicht gesunken.

Bouygues argumentierte, daß falsche Darstellungen bei Vertragsverhandlungen, unter Artikel 2(1) der Konvention fallen. Artikel 2(1) besagt:

„die folgenden Ansprüche, ungeachtet des Grundes der Haftung, unterliegen der Haftungsbeschränkung..... :

(a) Ansprüche in bezug auf Verlust oder Beschädigung von Sachen.... welche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes stehen..... sowie wegen daraus entstehender weiterer Schäden“

Justice Rix urteilte am 30. April 1997 im Admiralty Court. Er verwies auf die Worte des Artikels 2(1) „ungeachtet des Grundes der Haftung“, und entschied, daß die Konvention sich nicht damit beschäftige, auf welches Rechtsprinzip eine Klage unter der Konvention gegründet wird.

Dies ist auch bei einer internationalen Konvention mehr als angebracht, denn jedes Land hat andere rechtliche Aufteilungen, klassifiziert rechtliche Schadensgrundlagen anders.

Man denke hier z. B. daran, daß das englische Tort Recht gegenüber seinem deutschen Gegenstück der unerlaubten Handlung weiter faßt, so daß viele Klagen die im englischen Recht auf Tort basierend vorgetragen werden, in Deutschland unter Vertragsrecht fallen würden.

Es wäre inakzeptabel, wenn im Rahmen einer internationalen Konvention ein Schaden, nur weil er auf einer bestimmten nationalen rechtlichen Grundlage basierend vorgebracht wird, nicht beschränkt werden dürfte, wenn der gleiche Schaden, auf anderer Grundlage vorgebracht, beschränkt werden dürfte.

Die Konvention fragt also nicht, auf welcher rechtlichen Grundlage ein Anspruch vorgebracht wird, sondern fragt, ob der vorgebrachte Anspruch die in Artikel 2 dargelegten Konditionen erfüllt.

Unter Artikel 2 muß als erstes ein Anspruch vorliegen, und „Anspruch“, so Rix, kann hier nur für „Anspruch auf finanzielle Entschädigung“ stehen. Ist dies, wie im Falle von „BOS 400“, in dem die Kosten des Leichters eingeklagt wurden, gegeben, so muß die nächste Frage sein, ob der Anspruch sich auf den Verlust oder die Beschädigung einer Sache bezieht.

Auch dies war in „BOS 400“ offensichtlich der Fall, denn der Leichter, eine Sache, war ein Verlust.

Die letzte unter Artikel 2 zu erfüllende Kondition ist dann, ob der Anspruch im direkten Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb entstanden ist. Auch diese Hürde hielt Rix hier für erfüllt, denn die falsche Darstellung bezog sich unmittelbar auf den Betrieb des Schleppers, nämlich auf seine Leistungen.

Da alle Konditionen unter Artikel 2 erfüllt waren, durfte die Haftung also beschränkt werden.

Durchbrechen der Haftungsbeschränkung

Artikel 4

Ein Haftpflichtiger darf seine Haftung nicht beschränken, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder „recklessly“ (am nächsten übersetzt mit „rücksichtslos“ oder „leichtfertig“) und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Um Artikel 4 ausreichend zu verstehen, ist es zunächst nötig einen kurzen Blick in die Vergangenheit zu werfen. Unter der Konvention von 1957, Artikel 1(1), durfte der Eigner beschränken, solange er beweisen konnte, daß er kein einfaches, persönliches Verschulden am Vorfall hatte.

Die Konvention von 1976 setzte die Haftungssummen hoch, aber zum Ausgleich wurde es ganz bewußt schwieriger gemacht, die Haftungsbeschränkung zu durchbrechen.

Das Durchbrechen wurde auf folgende Art und Weise erschwert:

- Der Eigner darf unter der Konvention von 1976 nur dann nicht beschränken, wenn er entweder absichtlich oder „rücksichtslos“ gehandelt hat.
- Er muß außerdem nicht nur irgendeinen Schaden als Konsequenz seines Verhaltens vorhergesehen haben, sondern spezifisch den wirklich eingetretenen Schaden.
- Der Eigner muß unter der 76er Konvention auch nicht mehr seine Unschuld beweisen, sondern der Kläger dessen Schuld.

Die Haftungsdurchbrechung wurde hauptsächlich dadurch erschwert, indem man von der einfachen Schuld abkam und sie entweder durch echte Absicht oder Rücksichtslosigkeit ersetzte.

Das Konzept der Rücksichtslosigkeit hat eine lange Geschichte im englischen Recht.

„Rücksichtslos“ ist mehr als nur grob fahrlässig. Rücksichtslos wurde als „blind eye knowledge“ erklärt. Was „blind eye knowledge“ bedeutet, läßt sich am anschaulichsten durch eine Anekdote erklären.

Admiral Nelson wurde nachgesagt, er habe bei der Schlacht zu Kopenhagen absichtlich sein Fernrohr an sein blindes Auge gehalten, um nicht das zu sehen, von dem er wußte, daß er es sehen würde, wenn er das Fernrohr an sein gesundes Auge halten würde. „Rücksichtslosigkeit“ ist also ein bewußt nicht sehen wollen.

Das House of Lords definierte „reckless“ oder „rücksichtslos“ im Januar dieses Jahres in dem Fall der „Star Sea“ (Manifest Shipping Co Ltd -v- Uni-Polaris Insurance Co Ltd [2001] 1 Lloyd's Rep. 389).

Der Fall befaßt sich zwar nicht direkt mit der Haftungsbeschränkung selbst, aber die Definition von „reckless“ - also „rücksichtslos“ - ist dennoch auch auf Artikel 4 der Haftungsbeschränkungskonvention anwendbar, und daher ist dieser Fall in bezug auf die Haftungsbeschränkung von Relevanz.

Die Fakten der „Star Sea“ machen deutlich, was erwartet wird, um die Hürde der „Rücksichtslosigkeit“ unter Artikel 4 zu bestehen.

Die Eigner der „Star Sea“, Manifest Shipping Co., hatten außer der „Star Sea“ weitere 29 Schiffe. Im Februar 1998 wurde die „Centaurus“ zu einem Totalverlust, nachdem Feuer im Maschinenraum ausbrach, und der Kapitän das CO₂ Löschsystem nicht – oder viel zu spät – benutzte, weil er – erstaunlicherweise – der Meinung war, das CO₂ könne die Maschinen beschädigen. Selbst wenn er es vorschriftsmäßig benutzt hätte, hätte es jedoch nicht ausreichend funktioniert, weil der Maschinenraum nicht luftdicht war.

Die Wirkung des CO₂ Mechanismus hängt stark davon ab, daß das CO₂ so schnell wie möglich benutzt wird, und daß der Maschinenraum vor der Benutzung luftdicht abgeschlossen wird, weil sonst der Sauerstoff, den das CO₂ aus dem Raum herausnehmen soll, wieder zuströmt.

Im April 1998 - 2 Monate nach dem Unfall auf der „Centaurus“ - wurde die „Kastora“ zu einem Totalverlust. Diesmal wurde das CO₂ rechtzeitig verwendet, aber das gleiche Problem des undichten Maschinenraums - beide Schiffe hatten undichte Schornsteindämpfer - bedeutete, daß das Feuer wiederum nicht effektiv bekämpft werden konnte, weil das CO₂ nicht seine volle Wirkung entfalten konnte.

Im Mai 1990 – ein Jahr später – entstand ein Feuer im Maschinenraum der „Star Sea“. Der Kapitän benutzte diesmal die CO₂ Vorrichtung wieder viel zu spät, und es wurde außerdem nur die Hälfte des vorgesehenen CO₂'s ausgeschüttet. Wie

bei den beiden anderen Schiffen waren auch bei der „Star Sea“ die Schornsteindämpfer nicht dicht, was hieß, daß das CO₂ nicht wie vorgesehen wirken konnte, weil weiterhin Sauerstoffzufuhr bestand. Auch die „Star Sea“ verbrannte zum Totalverlust.

Die Versicherer der „Star Sea“ verweigerten die Auszahlung. Sie argumentierten, die Eigner hätten „blind eye knowledge“ gehabt, hätten rücksichtslos gehandelt in bezug auf die Inkompetenz der Mannschaft und die Schäden an den Schornsteindämpfern.

Das House of Lords urteilte, daß die Eigner nicht rücksichtslos gehandelt haben.

Um Rücksichtslosigkeit zu beweisen, müsse man auf einer subjektiven Ebene beweisen, daß der Eigner einen konkreten Verdacht oder den Glauben hatte, daß das Schiff nicht seetüchtig sei, und daß er absichtlich keine Nachforschungen angestellt habe, weil er nicht den wirklichen Stand der Dinge herausfinden wollte.

Dies war hier nicht bewiesen. Der Kapitän der „Star Sea“ hatte elf Jahre bei der Firma gearbeitet und die Eigner hatten keinen Anlaß anzunehmen, er wäre inkompetent. Die „Star Sea“ war erst kürzlich begutachtet worden, und in der Begutachtung waren die Schornsteindämpfer nicht erwähnt worden, und es war auch im Kontext der Rücksichtslosigkeit, so das House of Lords, nicht die Pflicht der Eigner, den Begutachter extra auf die Schornsteindämpfer aufmerksam zu machen.

Unter solchen Voraussetzungen ist es wohl kaum erstaunlich, daß es bisher zu keinem englischen Fall gekommen ist in dem die Haftungsbeschränkung unter der Konvention von 1976 durchbrochen wurde.

Im Gegenteil, die Gerichte haben immer wieder deutlich gemacht, daß die Möglichkeit des Durchbrechens eher als theoretisch angesehen werden sollte.

Die „MSC Rosa M“ (MSC Mediterranean Shipping Co SA -v- Delumar BVBA [2000] 2 Lloyd's Rep.399), macht dies klar.

Die „MSC Rosa M“ war im November 1997 auf dem Weg von Rouen nach Montair, als sie beim Ballasten anfang, Schlagseite zu bekommen. Die Mannschaft versuchte, die Schlagseite durch Gegenballasten auszugleichen. Dies machte die Schlagseite allerdings nur noch schlimmer, die „MSC Rosa M“ mußte abgeschleppt und geborgen werden.

Die Eigner der „MSC Rosa M“ beantragter Befugnis zur Haftungsbeschränkung. Die Frachtinteressen hingegen, beriefen sich auf Artikel 4 der Konvention und sagten, der Vorfall wäre ausgelöst worden, weil eine Druckausgleichsschleuse durch eine direkte Röhre ersetzt worden war und außerdem einige ausgleichende Elemente, wie z.B. einige der Rückschlagventile, defekt waren.

Der de facto Eigner der „MSC Rosa M“, Kapitän Maresca, war von einigen dieser Defekte in Kenntnis gesetzt worden. Er hätte, laut Frachtinteressen, von den anderen Defekten wissen müssen, und wenn er es nicht gewußt hat, dann nur, weil die Berichterstattung zwischen Schiff und Firma katastrophal war.

Die Frachtinteressen argumentierten, es wäre rücksichtslos von Kapitän Maresca gewesen, daß er die Überprüfung der Schleusen nicht angeordnet hatte. Nach Meinung der Frachtinteressen wäre Kapitän Maresca als Kapitän und als technischem Direktor klar gewesen, daß ein solches Unterlassen das Risiko eines ernststen Vorfalles mit sich bringen würde.

Justice Steel wendete den Fall der „Star Sea“ an, und entschied am 14. Juli 2000 im Admiralty Court, daß nur tatsächliches Wissen ausreichend ist, und daß daher das Argument „er hätte wissen müssen“ unzureichend sei.

Was nachgewiesen werden muß, ist, daß die fragliche Person etwas wußte, oder einen konkreten Verdacht hegte, aber trotzdem keine weiteren Nachfragen angestellt hat. Dies war, so Justice Steel, in diesem Fall nicht nachgewiesen.

Die Frachtinteressen hätten beweisen müssen:

- daß das Kentern der „MSC Rosa M“ auf das persönliche Handeln oder Unterlassen des Eigners zurückzuführen ist und weiterhin,
- daß dieses persönliche Handeln oder Unterlassen rücksichtslos war, und
- daß der Eigner zum Zeitpunkt des Handelns oder Unterlassens wußte, daß ein Kentern – also der wirklich eingetretene Schaden und nicht irgendein Schaden – ein wahrscheinliches Resultat seines Verhaltens sein würde.

Justice Steel urteilte, daß von den Frachtinteressen nicht behauptet worden war, daß Kapitän Maresca tatsächlich von all den Schäden gewußt habe. Es wurde lediglich behauptet er „hätte wissen müssen“ und das war nicht ausreichend.

Die vorhandenen Schäden hätten Kapitän Maresca, wenn er von ihnen gewußt hätte, eher auf die Gefahr der Umweltverschmutzung, als auf ein mögliches Kentern hinweisen müssen, und daher war die Voraussehbarkeit, laut Justice Steel, nicht gegeben.

Die Behauptung, es wäre Kapitän Maresca klar gewesen, daß die Schäden wahrscheinlich zum Kentern der „MSC Rosa M“ führen würden, war unzureichend, da man ihm ein Wissen aufgrund seiner Erfahrung zuschrieb. Was aber bewiesen werden muß ist, daß er es tatsächlich wußte.

Die Schleusenprüfung zu unterlassen war daher nicht rücksichtslos.

Justice Steel betonte, daß die Beweislast unter Artikel 4 eine sehr schwere sei, und daß es noch keinen Fall gegeben hat, in dem die Haftungsbeschränkung unter der 76er Konvention durchbrochen worden wäre.

Es sei hier dazu gesagt, daß dies ein Urteil im beschleunigten Verfahren war. Das heißt, die Parteien wurden in der „MSC Rosa M“ gar nicht so voll gehört wie bei einer vollständigen Verhandlung. Der Richter war also schon auf einer vorläufigen Basis völlig überzeugt, daß die Ladungsinteressen keine Chance hätten, ihr Argument zu beweisen, was nochmals die Einstellung der Gerichte zur Haftungsdurchbrechung hervorhebt.

Weiterhin möchte ich hier noch kurz anmerken, daß in Fällen wie diesem der ISM Code, auf den ich hier aber nicht im Detail eingehen will, weil er ein Vortragsthema in sich selbst wäre, insoweit einen Unterschied machen könnte, weil er es durch die vorgeschriebenen Berichtserstattungsvorschriften erleichtern könnte, nachzuweisen, daß dem Eigner Schäden in der Tat bewußt waren.

Auch der Fall der „Leerort“ (Schiffahrtsgesellschaft MS „Merkury Sky“ m.b.H. & Co. K.G. [2001] 2 Lloyd's Rep. 291) unterstreicht die Einstellung der Gerichte sehr deutlich.

Am 19. September 1998 kollidierte die „Zim Piraeus“ im Hafen von Colombo mit der dort friedlich vor Anker liegenden „Leerort“.

Die Kollision wurde dadurch verursacht, daß die Hauptmaschine der „Zim Piraeus“ beim Manövrieren in den Liegeplatz aussetzte, und es eine Minute dauerte, bis das Notsystem die Hauptmaschine wieder zum Laufen brachte.

Die Eigner der „Zim Piraeus“ gaben ihre Schuld zu, klagten aber auf Haftungsbeschränkung unter der '76 er Konvention.

Die Ladeinteressen (Brookes Cargo Interests) verlangten von den Eignern Einsicht in deren Unterlagen, hier die Maschinenlogs etc., um festzustellen, ob sie einen Gegeneinlaß unter Artikel 4 der Konvention gegen die Haftungsbeschränkungsklage der Eigner machen sollten, da sie vermuteten, das Schiff wäre nicht seetüchtig gewesen.

In der ersten Instanz entschied Justice Steel, daß das Argument der Ladungsinteressen unter Artikel 4 zum Scheitern verurteilt sei und sprach den Eignern das Recht zur Haftungsbeschränkung zu.

In der Revision urteilte das Court of Appeal am 25. Juni 2001, daß es „vollkommen absurd“ wäre anzunehmen, weitere Einsicht in die Unterlagen könnte unter Artikel 4 zeigen, daß eine einminütige Unterbrechung in der Hauptmaschine von den Eignern beabsichtigt gewesen wäre, um eine Kollision herbeizuführen, oder daß dieser Vorfall auf einer Rücksichtslosigkeit der Eigner hätte basieren können, die vorausgesehen hätten, daß eine Kollision die mögliche Konsequenz ihres Handelns sein könnte.

Lord Phillips ging so weit zu sagen, daß es in Kollisionsfällen eigentlich nie zu einem Haftungsbeschränkungsbruch kommen könne, da ja dabei auch das

eigene Schiff in Gefahr wäre, und man in diesem Falle Absicht oder Rücksichtslosigkeit des Eigners so gut wie ausschließen könne.

Das schnelle Abhandeln der Einwürfe der Ladungsinteressen unter Artikel 4, denen nicht einmal die volle Einsicht in die Unterlagen gegönnt wurde, weil es nach Meinung der Gerichte nicht der Mühe wert gewesen wäre, sowie die Wortwahl des Gerichts, zeigt deutlich, daß die Gerichte es anscheinend für fast unmöglich halten, daß die Haftungsbeschränkung durchbrochen werden kann.

Dieser Fall ist aber auch im Zusammenhang mit dem ISM Code wieder interessant, den ich wie gesagt nur kurz anreißen, aber nicht genauer besprechen will.

Der ISM Code hat in bezug auf die Konvention die Wirkung, daß es einfacher ist zu identifizieren, wer derjenige ist, dem die Absicht oder die Rücksichtslosigkeit nachgewiesen werden muß. Der ISM Code hat auch den Vorteil, daß er die genaue Dokumentation von Schäden und Vorgängen verlangt, und es daher nicht nur ermöglicht, sondern auch vereinfacht, die nötigen Beweismaterialien zu erlangen.

In der „Leerort“ aber wurde selbst dieser vorläufige Schritt, der der Beweisuntersuchung, nicht gestattet wurde, weil die Gerichte selbst die Beweisuntersuchung für unnötig hielten, da, laut Lord Phillips, die Beweislast unter der 76er Konvention zur Haftungsbeschränkungsdurchbrechung viel zu schwer ist.

Dies wirft natürlich die Frage auf, ob in der Praxis der ISM Code einen Unterschied für die Haftungsdurchbrechung machen wird, wenn nicht einmal die Beweisuntersuchung zugelassen wird.

Die Einstellung der Gerichte zur Haftungsdurchbrechung ist durchaus auch vor dem Fall der „Leerort“ mehrmals deutlich betont worden.

Zum Beispiel, in dem Fall der „The Bowbelle“ ([1990] Lloyd's Rep. 532), aus der ich hier lediglich zitieren will, da die Entscheidung 1990 gefällt wurde, und damit nicht zur „neueren“, englischen Rechtsprechung gezählt werden kann, sagte Justice Sheen:

„unter der Konvention von 1976 stimmten die Eigner einer höheren Haftungssumme zu, und es wurde ihnen im Gegenzug ein fast unbestreitbares („indisputable“) Recht die Haftung zu beschränken, zugesprochen“ .

Etwas später, im Juli 1998, zitierte das Court of Appeal Lord Templeman im Fall der „Ming Galaxy“ (Owners of the „Herceg Novi“ -v- Owners of the „Ming Galaxy“ [1998] 2 Lloyd's Rep. 454), auf den ich später genauer eingehen werde, daß die Haftungsbeschränkung unter der 76er Konvention: „so gut wie undurchbrechbar“ wäre.

FORUM SHOPPING

Nicht alle Länder wenden das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 an, und selbst die Länder die es anwenden, wenden es nicht in gleicher Art und Weise an. Die Wahl des Forums in dem die Haftungsbeschränkung gehört wird, ist daher immer wieder ein interessantes Thema.

ARTIKEL 11

- (1) Derjenige der haftbar gemacht wird, kann bei dem Gericht oder einer sonst zuständigen Behörde eines Vertragsstaates, in dem ein gerichtliches Verfahren wegen der Beschränkung unterliegender Ansprüche eingeleitet wird, einen Fonds errichten. Er hat den Fonds in Höhe derjenigen unter Artikel 6 und 7 angeführten Beträge zu errichten, die für Ansprüche gelten, bezüglich deren seine Haftung in Betracht kommt, zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des zur Haftung führenden Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds. Dieser Fonds steht zur Befriedigung nur der Ansprüche zur Verfügung, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden kann.

Der Eigner hat also, mit der Wahl des Landes in dem er den Haftungsfonds gründet, einen gewissen Einfluß darauf, wo die Haftungsbeschränkung erfolgen wird. Je nach Sachlage kann er in dem Land einen Fonds errichten, in dem ein Arrest erfolgt ist, oder in dem Land, in dem ein gerichtliches Verfahren, das sich auf den Vorfall begründet, anhängig ist. Nicht immer wird er mit seiner Wahl erfolgreich sein, denn die Frage des Gerichtstands unterliegt natürlich weiterhin dem generellen Recht.

Der erste „forum shopping“ Fall, auf den ich hier eingehen möchte, ist der der „The Happy Fellow“ (Blue Nile Shipping Co Ltd -v- Iguana Shipping & Finance Inc. [1998] 1 Lloyd's Rep. 13). Hier ging es nicht um die Wahl verschiedener Haftungsbeschränkungsübereinkommen, sondern um die Wahl zwischen verschiedenen Ländern, die beide die Konvention von 1976 anwenden.

Die „Happy Fellow“ kollidierte im November 1995 nahe der Seine Mündung mit der „Darfur“. Die Kollision wurde wohl durch die defekte Steuerung der „Darfur“ ausgelöst.

Die „Happy Fellow“ Interessen arrestierten daraufhin die „Darfur“ in Le Havre und begannen kurz darauf einen Prozeß in Frankreich, womit, unter, Artikel 21 der Brüsseler Konvention von 1968, die französischen Gerichte die zuerst Ange-rufenen waren.

Vier Monate später fingen die Zeit-Charterer der „Darfur“ einen Prozeß gegen die Eigner der „Darfur“ in England an. Die Zeit-Charterer klagten auf Entschädigung für entstandene Bergungs- und Ladungskosten.

Die Eigner der „Darfur“ fingen daraufhin ein Haftungsbeschränkungsverfahren gegen die Klagen der Zeit-Charterer und der „Happy Fellow“ Interessen in England an und versuchten, einen Haftungsbeschränkungsfonds in England zu gründen.

Die „Darfur“ wurde nach der Leistung einer Sicherheit von ihrem französischen Arrest befreit. Tags darauf ersuchte eine der arrestierenden Parteien die Einstellung des englischen Haftungsbeschränkungsprozesses.

In erster Instanz entschied Justice Longman, daß der französische Haftungsprozeß und der englische Haftungsbeschränkungsprozeß im Sinne von Artikel 22 der Brüsseler Konvention von 1968 „verwandt“ seien, also so eng miteinander verbunden, daß es besser wäre, sie zusammen in einer Gerichtsbarkeit zu hören, um zu verhindern, daß zwei miteinander nicht vereinbare Urteile gefällt werden.

Justice Longman stellte dementsprechend das englische Haftungsbeschränkungsverfahren ein.

Die Eigner der „Darfur“ legten Berufung ein.

Im Court of Appeal gaben die Eigner zu, in Frankreich bereits ihre Schuld zugegeben zu haben und argumentierten, daß dadurch keine Gefahr mehr bestünde, daß zwei miteinander unvereinbare Urteile gefällt werden könnten. Daher plädierten die Eigner, der englische Haftungsbeschränkungsprozeß solle weiterlaufen dürfen.

Dies jedoch war ein taktischer Fehler der Eigner.

Das Court of Appeal entschied nämlich, es dürfe das Urteil der ersten Instanz nur rechtlich beurteilen und wäre verpflichtet, sich an die Fakten zu halten, die dem ersten Richter vorgelegt wurden, um zu entscheiden ob dessen Entscheidung richtig gewesen war.

Das Gericht befand, daß es keine neuen Ereignisse in Betracht ziehen dürfe, da sonst die Gefahr bestünde, daß Parteien bei jeder Situationsänderung Berufung einlegen würden.

Da die Schulderklärung dem Richter in erster Instanz nicht vorgelegt worden war, entschied das Court of Appeal, daß das Urteil der ersten Instanz - rechtlich gesehen - richtig war, und bestätigten es.

Die „Happy Fellow“ Interessen waren daraufhin in der Tat „happy fellows“, während die Eigner der „Darfur“ sich nun mit ihrem Haftungsbeschränkungsverfahren wieder in der Gerichtsbarkeit befanden, in der sie im Haftungsverfahren bereits ihre Schuld zugegeben hatten.

Die nächsten beiden Fälle drehen sich um die Wahl zwischen Ländern, die verschiedene Konventionen anwenden, nämlich die von 1957 oder von 1976.

Der erste Fall ist der der „Ming Galaxy“ (The Owners of the ship „Herceg Novi“ - v- The Owners of the ship „Ming Galaxy“ [1998] 4 All ER 238)

Die taiwanesische "Ming Galaxy" kollidierte im August 1996 vor Singapur mit der maltesischen „Herceg Novi“, woraufhin die „Herceg Novi“ sank.

Die Eigner behaupteten, die Kollision wäre die Schuld des jeweils anderen gewesen.

Die Eigner der „Ming Galaxy“ fingen einen Haftungs-Prozeß gegen die „Herceg Novi“ und ihre Eigner in Singapur an. Die Eigner der „Ming Galaxy“ klagten gleichzeitig auf Beschränkung ihrer Haftung.

Nebenbei sei erwähnt, daß sie es dafür immerhin auf sich nahmen, die notwendigen Papiere am Mast der gesunkenen „Herceg Novi“ anzubringen. Sie hatten wohl Glück, daß der Mast ab und zu ein bißchen über die Wellen herausragte.

Der Grund, warum die „Ming Galaxy“ ihren Prozeß in Singapur und nicht in England anfang, war, daß Singapur die Konvention von 1957 anwendet. Obwohl die Haftungsbeschränkung leichter zu durchbrechen ist als unter der in England angewandten '76er Konvention, sind die Haftungssummen niedriger.

Unter der Konvention von 1957 läge die maximale Haftung der „Ming Galaxy“ bei nur US\$ 2.9 Mio, während sie in England unter der 1976er Konvention bei US\$ 5.8 Mio. liegen würde.

Die Eigner der „Herceg Novi“ fingen kurz darauf einen Prozeß gegen die „Ming Galaxy“ in England an. Die Frage der Haftungsbeschränkung stellte sich für die Eigner der „Herceg Novi“ nicht, da ihre potentielle Haftung geringer war als die maximalen Haftungssummen unter den Konventionen.

Die Eigner der „Ming Galaxy“, die sich auf die niedrigeren Haftungssummen in Singapur verlassen wollten, ersuchten daraufhin die Einstellung des englischen Prozesses. Sie argumentierten auf der Basis von „forum non conveniens“, daß England nicht das natürliche Forum für die Austragung des Disputs sei, denn die Kollision wäre in Singapur passiert; und außerdem sei Singapur bereits mit dem Prozeß befaßt.

In erster Instanz sprach man den Eignern der „Ming Galaxy“ eine temporäre Einstellung des Prozesses in England zu. Der englische Prozeß dürfe aber wieder aufgenommen werden, sobald die Schuldfrage in Singapur entschieden sei.

Diese Entscheidung war natürlich gar nicht im Sinne der „Ming Galaxy“ Eigner, die ja nun gerade die Haftungsbeschränkungsfrage in Singapur austragen wollten. Praktisch bedeutete diese Entscheidung für sie auch, daß sie nun einen zweiten Haftungsfonds in England errichten mußten.

Die Eigner der „Ming Galaxy“ legten also Berufung ein.

Das Court of Appeal urteilte am 16. Juli 1998 und stellte den englischen Prozess ein. Das Court of Appeal befand, es dürfe den englischen Prozeß nur dann nicht einstellen, wenn das Austragen des Prozesses in Singapur einer Partei einen ungerechten Nachteil verschaffen würde, oder wenn nachgewiesen würde, daß Singapur keine materielle Gerechtigkeit in diesem Verfahren ausübe.

Das Gericht entschied, daß der Disput im Interesse aller Parteien und für alle Parteien am gerechtesten in Singapur auszutragen sei, und daß der Vorteil einer Partei unter der einen oder anderen Konvention für die Entscheidung der Gerichtsbarkeit nicht maßgeblich sein kann, denn keine Konvention sei der anderen rechtlich vorzuziehen.

Beide Konventionen seien gerecht und welche Konvention von einem bestimmten Land angewendet wird, basiere auf den kommerziellen und politischen Erwägungen des jeweiligen Landes.

Die Konvention von 1976 wird lediglich von 30 Staaten angewendet und kann daher nicht, so das Court of Appeal, als objektive Gerechtigkeit angesehen werden. Es kann daher nicht behauptet werden, daß Singapur keine materielle Gerechtigkeit ausübe.

Daher stellte das Court of Appeal den englischen Prozeß ein.

Wenige Tage nach diesem Urteil sprach das Court of Appeal am 24. Juli 1998 im schon am Anfang erwähnten Fall der „BOS 400“ den Eignern der „Tigre“ die englische Haftungsbeschränkung zu, obwohl Prozesse in der gleichen Sache in Süd-Afrika liefen.

Wie Sie sich erinnern, warfen Bouygues, die Eigner der „BOS 400“, den Charterern des Schleppers „Tigre“, Ultisol, und den Eignern des Schleppers, Caspian, vor, daß der Verlust der „BOS 400“ durch die reduzierten Leistungen des Schleppers „Tigre“ verursacht wurde.

Bouygues strengte daraufhin sowohl in Süd-Afrika als auch in England Klagen gegen die Charterer und die Eigner der „Tigre“ an.

Die englischen Prozesse wurden von Bouygues wohl lediglich deswegen angefangen, um zu vermeiden, daß ein eventueller Disput über den Gerichtstand in Süd-Afrika zu einem zwischenzeitlichen Ablauf der Klagefrist in England führen könnte.

Boygues wollte die Haftungsbeschränkungsfrage aber eigentlich in Süd-Afrika durchfechten, denn Süd-Afrika wendet die Konvention von 1957 an, unter der die Haftungsbeschränkung leichter zu durchbrechen ist.

Die Eigner Ultisol und Caspian wollten aus den gleichen Gründen - nämlich wegen der erhöhten Gefahr des Haftungsbeschränkungsbruches in Süd-Afrika - die Frage der Haftungsbeschränkung in England unter der weniger leicht zu durchbrechenden '76er Konvention entschieden haben.

Bouygues plädierte für die Einstellung der englischen Verfahren.

Das Court of Appeal entschied für die Eigner Ultisol und Caspian und sprach ihnen das Recht zur Haftungsbeschränkung in England zu.

Die Entscheidung wurde vom Court of Appeal damit begründet, daß der Eigner unter Artikel 11(1) der Konvention von 1976 das Recht hat, das Forum für die Haftungsbeschränkung zu wählen.

DIE ERRICHTUNG EINES HAFTUNGSFONDS UND DESSEN WIRKUNG

ARTIKEL 13

(1) Ist ein Haftungsfonds nach Artikel 11 errichtet worden, so kann derjenige, der einen Anspruch gegen den Fonds geltend gemacht hat, für diesen Anspruch kein Recht mehr gegen das sonstige Vermögen einer Person geltend machen, durch oder für die der Fonds errichtet worden ist.

(2) Nach der Errichtung eines Haftungsfonds nach Artikel 11 kann ein Schiff oder sonstiges Vermögen, das einer Person gehört, für die der Fonds errichtet worden ist, und das im Hoheitsbereich eines Vertragsstaates wegen eines möglichen Anspruchs gegen den Fonds mit Arrest belegt worden ist, oder eine geleistete Sicherheit auf Anordnung des Gerichtes oder der sonst zuständigen Behörde dieses Staates freigegeben werden. Eine solche Freigabe muß angeordnet werden, wenn der Haftungsfonds errichtet worden ist:

- a) in dem Hafen, in dem das Ereignis eingetreten ist, oder, falls es außerhalb eines Hafens eingetreten ist, in dem ersten danach angelaufenen Hafen,
- b) bei Ansprüchen wegen Tod oder Körperverletzung im Ausschiffungshafen,
- c) bei an der Ladung entstandenen Schäden im Löschhafen, oder
- d) in dem Staat, in dem der Arrest ergangen ist.

(3) Die Absätze (1) und (2) gelten nur dann, wenn der Gläubiger einen Anspruch gegen den Fonds vor dem Gericht geltend machen kann, der den Fonds verwaltet,

und wenn der Fonds für den Anspruch tatsächlich zur Verfügung steht und frei transferierbar ist.

Artikel 13 scheint demnach eindeutig: Wenn der Eigner einen Fonds errichtet hat, schützt er sich damit vor zukünftigen Arresten und kann, wenn er den Fonds am richtigen Ort errichtet, schon erfolgte Arreste wieder aufheben lassen.

Diese Interpretation war über Jahre so in der Praxis akzeptiert und ausgeübt worden und wurde von den Gerichten beispielsweise 1990 im schon erwähnten Fall der „The Bowbelle“ bestätigt.

Bedauerlicherweise, fühlte sich aber Sir John Knox im Court of Appeal 1998 im Fall der bereits erwähnten „BOSS 400“ dazu hingerissen, diesen Punkt zu kommentieren, obwohl er gar nicht zur Debatte stand.

Er äußerte, daß der „Arrestschutz“ unter Artikel 13 erst dann greifen würde, wenn ein Fonds errichtet und die Schuldfrage geklärt sei.

Der Fall soll in der Revision dem House of Lords vorgelegt werden und man kann nur hoffen, daß auch dieser Punkt kommentiert wird.

Bis dahin aber steht diese Äußerung im Raum und schafft in der Praxis Unklarheit auf diesem Gebiet.

Meiner Meinung nach ist diese Entscheidung gegen Sinn und Wort des Artikel 13 (1) und (2). Sie geht weiterhin gegen Artikel 1 Absatz 7 „Die Geltendmachung der Haftungsbeschränkung bedeutet keine Anerkennung der Haftung“. Die Entscheidung war auf Artikel 13(3) gestützt, aber dieser scheint kein ausreichendes Gegenargument zu sein, da der Fonds als Sicherheit zur Verfügung stehen kann und frei transferierbar sein kann, ohne sofort auszahlfähig sein zu müssen, wie jede andere Garantie auch.

Sollte sich die Meinung von Sir John Knox durchsetzen, so wäre es relativ sinnlos für einen Eigner, einen Haftungsfonds zu errichten, denn in der Praxis wird er meist nur errichtet, um erfolgte Arreste aufzuheben oder eventuelle zukünftige Arreste zu verhindern.

Auch auf kommerzieller Ebene ist diese Entscheidung ungut, da Schiffe nun möglicherweise langfristig – in der „BOS 400“ selbst wären es 4 Jahre gewesen – festgehalten werden können, bevor die Haftungsfrage geklärt ist.

Ich möchte nun noch einmal kurz zusammenfassen: Was hat sich also in den letzten vier Jahren in der englischen Rechtsprechung zur Konvention von 1976 getan?

Der Fall der „Aegean Sea“ hat verdeutlicht, daß Charterer nur dann beschränken dürfen, wenn sie als Eigner auftreten.

Im Fall der „BOSS 400“ wurde deutlich, daß Ansprüche, ungeachtet der rechtlichen Grundlage der Haftung, unter die Konvention fallen, solange sie die Konditionen in Artikel 2 erfüllen.

Die Fälle „Star Sea“, „MSC Rosa M“ und „Leerort“ haben das Rechtsprinzip der Rücksichtslosigkeit weiter definiert und deutlich gemacht, daß die Haftungsbeschränkung fast undurchbrechbar ist.

Die Fälle der „Ming Galaxy“ und der „BOSS 400“ machen klar, daß der Eigner das Recht hat, das Forum für die Haftungsbeschränkung zu wählen. Dieses Recht wurde allerdings im Fall der „The Happy Fellow“ qualifiziert, wo die Brüsseler Konvention von 1968 anzuwenden ist und ein anderes Land bereits mit dem Haftungsprozeß befaßt ist, soll dort auch die Haftungsbeschränkungsfrage geklärt werden.

Der Fall der „BOS 400“ hat weiterhin in bezug auf Artikel 13 entschieden, daß der Arrestschutz unter der Konvention erst dann greift, wenn ein Fonds errichtet und die Schuldfrage geklärt ist.

Nina von Borries

Solicitor

Richards Butler

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 81 Timmermann, Dr., Franz Hubert
Incoterms 1990, 1992
- Heft 82 Graf, Dieter
Erfahrungen mit der Anwendung des neuen Seeunfalluntersuchungsgesetzes
und der Durchführungsbestimmungen, 1992
- Heft 83 Nielsen, Dr., Jens
Die Aufgaben von Transportdokumenten unter Berücksichtigung
der Revision 1993 der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für
Dokumentenakkreditive, 1993
- Heft 84 1. Rostocker Gespräch zum Seerecht
Aktuelle Probleme der Haftung für Schäden aus der Meeresverschmutzung, 1994
- Heft 85 Asariotis, Regina, LL.M.
Der englische Carriage of Goods by Sea Act 1992, 1994
- Heft 86 Jenisch, Dr., Uwe
Das UN-Seerechtsübereinkommen tritt in Kraft, 1994
- Heft 87 Erbguth, Prof. Dr., Wilfried
Die Zweitregisterentscheidung und das Bundesverfassungsgerichts, 1995
- Heft 88 Gruendel, Robert J.
Maritime Arrest and Attachment Procedures in the United States, 1995
- Heft 89 Schmidt, Prof. Dr., Karsten
Die Partenreederei – Stiefkind des Unternehmensrechts? 1996
- Heft 90 Jacobsson, Måns
Internationales Schadenersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim
Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, 1998
- Heft 91 100 Jahre
Deutscher Verein für internationales Seerecht, 1998
- Heft 92 Lagoni, Professor Dr., Rainer und von Brevern, Hartmut
Folgen des SAIGA-Urteils des Internationalen Seegerichtshofs
für die Seeschifffahrt, 2000
- Heft 93 Looks, Dr., Volker
Rechtliche Auswirkungen des ISM Code, 2000
- Heft 94 Remé, Dr., Thomas M.
Deutsche Rechtsprechung zum Seeversicherungsrecht 1988 bis 1999, 2000
- Heft 95 Kraft, Dr., Holger
Mediation – Die bessere Alternative zum streitigen Gerichtsverfahren? 2001

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis I, 1995*
- Heft 15 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis II, 1985*
- Heft 16 *Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bundesminister
der Justiz, Arbeitskreis III, 1985*
- Heft 17 *Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum
Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. Ganten, 1986*