

2. Das Statut der vertraglichen Schuldverhältnisse im Seerecht

Bei Betrachtung der Rechtsanwendungspraxis hinsichtlich der Seetransportverträge und der damit verbundenen Rechtsverhältnisse wird eine starke Differenzierung in verschiedene Anknüpfungsprinzipien sichtbar.

Die heutige westdeutsche Rechtsprechung geht — ebenso wie die frühere deutsche — bei der Rechtsanwendung auf die mögliche Vielfalt frachtvertraglicher Beziehungen, die im Verlaufe der Durchführung und Erfüllung des Vertrages an den unterschiedlichsten Orten entstehen, ein und verbindet so im allgemeinen den Ort der jeweiligen Rechtshandlung mit dem dort geltenden Recht. Es besteht eine überwiegende Tendenz, für alle Rechtsbeziehungen, die mit der Erfüllung des Seefrachtvertrages — insbesondere mit Ansprüchen aus Konnossementen — Zusammenhängen, das Recht des Bestimmungshafens anzuwenden. Rechtspolitisches Motiv ist dabei, dem eigenen Richter die Anwendung seines Rechts zu ermöglichen, da mit Streitigkeiten aus dem einkommenden Verkehr fast ausschließlich die Gerichte des Bestimmungslandes befaßt sind.

Der Bestimmungshafen ist aber nicht in jedem Falle ein eindeutiges Kriterium, so z. B., wenn er sich nachträglich ändert, wenn von vornherein ein Orderhaien bestimmt ist, vor dessen Erreichen die Erfüllung erschwert oder unmöglich wird, oder wenn ein Nothafen angelaufen werden muß. Lehrmeinungen und Rechtsprechung schwanken in diesen Fällen zwischen allen sich bietenden Möglichkeiten bis zum Ersatzkriterium, des Rechts des Heimathafens des Schiffes. Im Gegensatz dazu werden mit dem Recht des Verschiffungshafens alle Rechtsverhältnisse verbunden, die mit der Beladung des Schiffes Zusammenhängen (Vorbedingung für Beginn und Unterbrechung der Lade- und Überliegezeit, Rücktritt der Parteien vor Ausführung des Frachtvertrages usw.). Im Durchfrachtverkehr, wo der Bestimmungshafen mit Hilfe von Umladungen erreicht wird, ergeben sich u. U. zusätzliche Bezugspunkte zum Recht des Umladeortes.

Ein Überblick über die Gesetzgebung, Rechtspraxis und Literatur anderer Staaten führt u. E. zu der Schlußfolgerung, daß es unmöglich ist, für Verträge mit ausländischem Element im Bereich der Seeschifffahrt ein differenziertes System von Kollisionsnormen zu schaffen, das alle nur annähernd möglichen Konfliktfälle von vornherein dem jeweils geeigneten Recht unterstellt. Die Mehrheit der beteiligten Personen und die Vielfalt der einzelnen Rechtsbeziehungen — die meistens in verschiedenen Staaten zu lokalisieren sind — lassen es unzumutbar erscheinen, eine detaillierte aprioristische Anknüpfung in einer gesetzlichen Regelung vorzunehmen. Wenn sich also die Mannigfaltigkeit der Fälle einer restlosen Normierung entzieht, bliebe zu prüfen, ob dann eine künftige Regelung in der DDR die widerstreitenden Anknüpfungen beim seerechtlichen Schuldstatut durch eine allgemeine Formel relativieren sollte, die auf die Anwendung des jeweils geeigneten Rechts orientiert. Mit diesem Prinzip der Individualisierung im internationalen Privatrecht wäre u. E. jedoch der gegenwärtige Zustand nicht verbessert.

Für die Zukunft muß vielmehr eine überschaubare Rechtsanwendung gesichert werden, die nur mit einer Klassifizierung, nicht aber durch ausschließliche Individualisierung erreichbar ist. Dem entspricht weitgehend die bisherige Orientierung für eine Regelung des Obligationsstatuts, wonach bei fehlender Parteivereinbarung als Ersatzkriterium das Recht am Sitz des Partners angewendet werden soll, dem die charakteristische Leistung, d. h. das qualifiziertere und detaillierter geregelte Handeln, obliegt. Das wäre im Kaufvertrag das

Recht des Verkäufers, im Frachtvertrag das des Beförderers usw. Mit diesem Wohnsitz- bzw. Betriebsstatut wäre möglichen Auslegungsdivergenzen bestimmter Rechtsbegriffe und auch der modernen Entwicklungsrichtung im Internationalen Privatrecht, die eine Einheitlichkeit der Anknüpfung durch das Sitzprinzip anstrebt, für das Vertragsstatut Rechnung getragen. In § 110 der Allgemeinen Bedingungen für Warenlieferungen zwischen den Organisationen der Mitgliedsländer des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (ALB/RGW III8)²⁸ haben diese Grundsätze bereits durch einheitliche Anknüpfung an das Recht des Verkäuferlandes ihren Niederschlag gefunden²⁹. Nicht ganz so konsequent, aber im wesentlichen die gleiche Richtung brachte die im Art. 3 des Internationalen Haager Kaufrechtsabkommens⁷¹ vorgesehene Kollisionsregelung. Die für internationale Kaufverträge in neuerer Zeit und für internationale Bank-, Versicherungs-, Post- und Speditionsverträge bereits seit längerer Zeit übliche Anknüpfung an den Unternehmenssitz des Partners, der die charakteristische Leistung zu erbringen hat, ist auch im Luftfrachtrecht üblich und käme der Praxis im internationalen Eisenbahnfrachtrecht ebenfalls sehr nahe.

Da sich eine Transportintegration, eine kombinierte Beförderung durch unterschiedliche Verkehrsträger, in naher Zukunft weiter vollziehen wird und dadurch eine Angleichung des internationalen Frachtrechts der einzelnen Transportträger unausbleiblich ist, sollte auch auf dem Gebiet der Rechtsanwendung für das Seefrachtrecht im Grundsatz die gleiche Regelung gelten wie für andere standardisierte Massenverträge. Dabei ist auch von Bedeutung, daß in den meisten Fällen auf Grund der Parteivereinbarung in Seefrachtverträgen ohnehin so verfahren wird.

Sollte die hier vorgeschlagene Lösung akzeptiert werden, so würde sich u. U. die Aufnahme einer Spezialnorm im Seegesetz erübrigen. In den Bereich der Sachnormen (Seegesetzgebung) hingegen muß — als quasi einseitige Kollisionsnorm — die Regelung verwiesen werden, daß die für einzelne Teiloperationen in Erfüllung der Seefrachtverträge, namentlich für Abladung, Laden, Löschen und Ablieferung der Güter, geltenden örtlichen Regelungen, seien diese nun landesgesetzlicher oder kommunaler Art oder lediglich Hafengebräuche, hinreichend berücksichtigt werden. Das ist notwendig, weil sonst die Sachnormen des hiernach einheitlich auf den ganzen Seefrachtvertrag anzuwendenden Rechts des Sitzes des Verfrachters die sehr unterschiedlichen Bedingungen ausländischer Lade- und Löschräume (man denke nur an Reedeuhäfen) nicht oder nur unvollkommen berücksichtigen können. Es ist ferner notwendig, weil letztlich auch nationale Interessen der betreffenden Küstenstaaten an der Durchsetzung und Festigung ihrer Konzeption respektiert zu werden verdienen und gerade dadurch die Bereitschaft ihrer Gerichte gefördert wird, das Recht des Verfrachters (als ausländisches Recht) anzuwenden.

3. Seeuufälle und besondere Schuldverhältnisse auf See

Ebenso wie bei den Sachen- und schuldrechtlichen Verhältnissen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Seeschifffahrt hat sich die bürgerliche deutsche Gesetzgebung auch niemals zu einer normativen Fixierung von

28 Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Außenwirtschaft 1968, Nr. 10.

29 Reezei (a. a. O., S. 331) lehnt für das Schuldrecht eine an die Person gebundene Anknüpfung ab, befürwortet aber die einheitliche Unterstellung des Vertrags unter ein Recht im Sinne der englischen Praxis.

30 vgl. Rudolph-Kemper, „Der gegenwärtige Stand der Haager Kaufrechtsvereinheitlichung“, Recht im Außenhandel 196G, Heft 3, S. 1 ff.