



Gefährliche Ladung: Bemerkungen aus Anlaß einer Tagung in Hamburg 24. und 25.
November 1983

Author(s): Jürgen Basedow

Source: *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht / The Rabel Journal of Comparative and International Private Law*, 48. Jahrg., H. 2 (1984), pp. 365-372

Published by: Mohr Siebeck GmbH & Co. KG

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/27876873>

Accessed: 19-06-2024 14:29 +00:00

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

Mohr Siebeck GmbH & Co. KG is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht / The Rabel Journal of Comparative and International Private Law*

V. Ergebnisse

Vaterschaftsanerkenntnisse mit Legitimationswirkung (Legitimanerkenntnis) finden sich im islamischen Recht und bei denjenigen Rechtsordnungen, die nicht zwischen ehelichen und nichtehelichen Kindschaftsverhältnissen unterscheiden und an die Eheschließung der Eltern eines nichtehelich geborenen Kindes nicht so weitreichende Folgen knüpfen, daß dies als Legitimation qualifiziert werden müßte. Das Legitimanerkenntnis ist zugleich Anerkenntnis und Legitimation (Doppelqualifikation).

Hinsichtlich seiner Wirkung für die Feststellung der Abstammung unterliegt das Legitimanerkenntnis dem – selbständigen – *Abstammungsstatut*, d. h. de lege lata – unabhängig vom Unterhaltsstatut – dem Heimatrecht des Anerkennenden (Artt. 18–20 EGBGB analog), de lege ferenda dem Heimatrecht der Mutter oder des Vaters im Zeitpunkt der Geburt (Art. 20 I EGBGB/RegE). Sieht das Abstammungsstatut eine Vaterschaftsfeststellung nicht vor, so kommt aufgrund des ordre public notfalls deutsches Recht zur Anwendung, um Nachteile für das Kind aufgrund der Sperrwirkung des § 1600a BGB bzw. einer entsprechenden Vorschrift eines ausländischen Rechtsfolgestatuts zu vermeiden.

Hinsichtlich seiner Legitimationswirkung unterliegt das Anerkenntnis dem *Legitimationsstatut*, also sowohl de lege lata (Art. 22 I EGBGB) als auch de lege ferenda (Art. 21 II EGBGB/RegE) dem Heimatrecht des Anerkennenden. Gemäß Art. 22 II 1 EGBGB bzw. Art. 23 Satz 1 EGBGB/RegE setzt die Legitimationswirkung des Anerkenntnisses das Vorliegen der in § 1726 BGB genannten Einwilligungserklärungen voraus. Aufgrund des deutschen ordre public ist zusätzlich die vormundschaftsgerichtliche Genehmigung der Einwilligung des Kindes zu verlangen, sofern und solange die Eltern nicht miteinander die Ehe geschlossen haben. De lege ferenda sollte dies durch eine entsprechende Ergänzung des Art. 23 EGBGB/RegE klargestellt werden.

Hamburg

PETER WINKLER VON MOHRENFELS

GEFÄHRLICHE LADUNG

Bemerkungen aus Anlaß einer Tagung in Hamburg
24. und 25. November 1983

Munitionswaggons eines Militärtransports geraten auf einem Großstadtbahnhof in Brand; ein Chemikalien-Container geht über Bord, schlägt leck und läßt giftige Wolken zum nahen Ufer quellen; die Explosion eines Tanklastzugs löscht alles Leben auf einem Campingplatz aus. Schreckensszenarien solcher Art sind inzwischen nicht mehr nur Ausgeburten der Angst und Gegenstand der Science-fiction. Sie spielen sich wirklich ab¹ und erinnern uns von Zeit zu Zeit daran,

¹ Die in Hamburg erscheinende Monatszeitschrift »Gefährliche Ladung« berichtete allein im Oktoberheft 1983 in der ständigen Rubrik »Unfallmeldungen« von rund 20 Gefährgut-

welche gewaltigen Gefahren wir unser Leben auf dem Vulkan einer hochtechnisierten Zivilisation ständig aussetzen. Da allein in der Bundesrepublik Deutschland nach Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums rund 215 Mio. Tonnen gefährlicher Güter pro Jahr transportiert werden, nimmt es wunder, daß die Unglücksfälle bisher so selten waren. Auch das Recht nimmt sich dieser Bedrohungen an. Dabei geht es vorrangig um Katastrophenverhütung durch ein dichtes Netz öffentlichrechtlicher Sicherheitsvorschriften². Freilich fallen die Bestimmungen über die Kennzeichnung, Verpackung, Verstaung und Bewegung der Güter so detailliert aus, daß wohl vor allem mittelständische Betriebe ihnen nicht immer gewachsen sind und vor so viel Recht lieber – nach Art des Vogels Strauß – den Kopf in den Sand stecken. Auch unabhängig von dem Vollzugsdefizit lassen sich die Gefahren allerdings nicht völlig ausschließen, es sei denn zu dem volkswirtschaftlich unververtretbaren Preis der Einstellung von Gefahrguttransporten. Es bleiben also ein gewisses Restrisiko und die Frage, welchen Beitrag das Recht zur Katastrophenbewältigung, d. h. zur Entschädigung von Opfern, Geschädigten und Hinterbliebenen leisten kann.

1. Den damit zusammenhängenden Fragen des Haftungs- und Versicherungsrechts war eine *Tagung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG)* gewidmet, die unter der Leitung von *Prof. Dr. Rolf Herber* (Bonn/Frankfurt) am 24. und 25. 11. 1983 in Hamburg stattfand. Die Referate und Diskussionsbeiträge der Veranstaltung sind zur Veröffentlichung in einer Broschüre der DVWG-Schriftenreihe bestimmt³.

Unmittelbarer rechtspolitischer Anlaß der Tagung war die Ausarbeitung zweier internationaler Übereinkommen über die Haftung für Gefahrguttransporte. Bezüglich der Beförderungen auf See bereitet die International Maritime Organization (IMO) eine Konvention vor, die im Frühjahr 1984 auf einer diplomatischen Konferenz in London beraten werden soll⁴. Noch nicht so weit fortgeschritten sind die Vorarbeiten des Unidroit-Instituts an einem Übereinkommen über die Haftung für Binnentransporte gefährlicher Güter, also Beförderungen auf Schiene, Straße und Binnengewässern⁵. Es ist beabsichtigt, diese Konvention im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE)

unfällen, die allerdings nicht alle mit Transportvorgängen zusammenhängen. Eine Risikoanalyse findet sich bei *Jäger*, Risiken beim Transport gefährlicher Stoffe: *ZgesVersW* 1983, 627–640.

² Vgl. den Überblick bei *Schrötter*, Der Gefahrgut-Transport im nationalen und internationalen Recht: *NJW* 1982, 1186–1189; zum Vollzugsdefizit siehe »Hessen will zur Jagd auf die »rollenden Bomben« blasen«: *Die Welt* vom 23. 2. 1984, S. 24.

³ Zu beziehen bei: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Brüderstraße 53, 5060 Bergisch-Gladbach 1.

⁴ Siehe zu den Vorbereitungsstadien näher *Blaschczok*, Internationale Haftungsregelung für Schäden beim Transport gefährlicher Stoffe auf See: *RIW/AWD* 1980, 552–556; *Cremer*, Internationales Übereinkommen über die Haftung für Schäden bei der Seebeförderung gefährlicher Stoffe: *VersPrax.* 1981, 138–140; *Herber*, Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter: *TranspR* 1983, 5–11.

⁵ Vgl. dazu den Tätigkeitsbericht des Unidroit-Generalsekretärs *Monaco*, Rev. dr. uninforme 1982-I, 2–59 (24–30 und 46 f.); siehe außerdem auch *Unidroit-Bulletin d'informations* no. 58 (Oktober 1983) 6; *Herber* (vorige Note).

abzuschließen, sobald Unidroit eine endgültige Beratungsgrundlage geschaffen hat.

Der erste Tag der Hamburger Veranstaltung war im wesentlichen der Information vorbehalten. In acht Referaten berichteten Sachkenner des In- und Auslands über die gegenwärtige Rechtslage in einigen Industriestaaten, über den Stand der Vorarbeiten an den beiden Übereinkommen sowie über die öffentlichrechtlichen Sicherheitsvorschriften. Am zweiten Tag nahmen dann sechs weitere Referenten aus der Sicht der betroffenen Wirtschaftskreise zu den Konventionsvorhaben Stellung. Zu Wort kamen die Seereeder, die Binnenschifffahrt, der Straßengüterverkehr, die Eisenbahnen, die Verlagerer und die Versicherer. Den Abschluß bildete eine rechtspolitische Podiumsdiskussion.

2. Bei der Haftung für Gefahrguttransporte geht es um *Fragen des Deliktsrechts*. Zwar können sich Ansprüche, soweit Fahrzeuge und damit die Beförderer geschädigt werden, auch aus dem Transportvertrag ergeben. Ferner kommt dem Beförderungsvertrag auch Bedeutung zu für die Frage, ob Beförderer oder Verlagerer Haftungsrisiken, die sie gegenüber Dritten tragen, im Innenverhältnis auf die jeweils andere Vertragspartei abwälzen können. Im Vordergrund steht aber die Entschädigung jener unbeteiligten Dritten, die de lege lata Aufgabe des Rechts der unerlaubten Handlungen ist.

3. Die Bemühungen der internationalen Rechtspolitik gelten demgemäß in erster Linie der Einführung einer *Gefährdungshaftung*. Soweit sie die Verlagerer, also die Eigentümer oder Besitzer der gefährlichen Ladung treffen soll, wäre sie für das deutsche Recht neu, entspräche aber wohl den verbreiteten Forderungen nach einer umfassenden, nicht auf Transporte beschränkten Gefährdungshaftung für Besitzer gefährlicher Substanzen⁶. Anders als die generalklauselartigen Reformvorschläge zum allgemeinen Haftungsrecht verwenden allerdings beide Konventionsprojekte um der Versicherbarkeit willen das »Listenmodell«, d. h. die kasuistische und von Zeit zu Zeit anpassungsbedürftige Aufzählung der gefährlichen Güter.

Soweit dagegen an eine Haftung der Beförderer gedacht ist, sehen schon jetzt verschiedene Sondergesetze eine strikte Haftung vor: § 1 HaftpflG für die Eisenbahnen, § 2 HaftpflG für die Eigentümer von Pipelines, § 33 LuftVG für Halter von Luftfahrzeugen, § 7 StVG für Kraftfahrzeughalter, das Ölhaftungsübereinkommen von 1969⁷ für die Reeder von Seeschiffen und hinsichtlich der Wasserverschmutzung ganz allgemein der § 22 des Wasserhaushaltsgesetzes, der Reeder

⁶ Vgl. *Kötz*, Gefährdungshaftung, in: Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, hrsg. vom Bundesminister der Justiz (1981) II 1779–1834 (1833); *Will*, Quellen erhöhter Gefahr (1980) 277–284. Freilich bedürften die Fragen näherer Prüfung, wer denn »Besitzer« der beförderten Güter ist und von wem die »Gefahrenquelle« ausgeht. Siehe auch den Text unten bei N. 13.

⁷ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Done at Brussels on 29 November 1969, BGBl. 1975 II 305; siehe dazu *Herber*, Das internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See: *RabelsZ* 34 (1970) 223–252 (Text der Konvention: ebd. 338–359); *Stutz*, Aktuelle Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der internationalen Haftungs- und Entschädigungsregelung bei Ölschäden durch Tankerunfälle: *VersR* 1981, 897–903.

und Binnenschiffer in besonderem Maße betrifft. Freilich liegen die Haftungsgrenzen hier zum Teil so niedrig – der Kfz-Halter haftet je Unfall für Personenschäden nur bis zur Höhe von 750 000 DM (§ 12 I Nr. 2 StVG) –, daß die Schadenersatzleistungen in Katastrophenfällen nicht mehr sind als ein Tropfen auf den heißen Stein.

Die eigentliche Entschädigungsaufgabe fällt dann – trotz der prinzipiell anerkannten Gefährdungshaftung der Beförderer – den Verschuldenstatbeständen des Deliktsrechts zu, also dem § 823 I BGB und ebenso dem § 823 II BGB in Verbindung mit den erwähnten öffentlichrechtlichen Gefahrgutvorschriften. Für die Leutehaftung treten noch § 831 BGB sowie im Schifffahrtsrecht § 485 HGB und § 3 BinnenschifffahrtsG hinzu. Diese Bestimmungen versprechen zwar vollständigen Schadenersatz, das aber nur, wenn Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Beförderers den Unfall herbeigeführt hat. Die Tragweite der Leutehaftung wird dagegen durch Haftungsbegrenzungen (§ 486 HGB, § 4 BinnenschifffahrtsG) bzw. Exkulpationsmöglichkeiten (§ 831 BGB) wesentlich eingeschränkt.

Daß die Rechtsprechung mit Hilfe von Beweislastumkehr, Anscheinsbeweis und Steigerung der Sorgfaltspflichten die Bedeutung des culpa-Prinzips mindern kann, ist bekannt⁸. Immerhin ist es der spanischen Justiz auch gelungen, den Opfern der beispiellosen Katastrophe von Los Alfaques mit Hilfe des Verschuldensprinzips zahlungsfähige Haftungsschuldner zu verschaffen. Auf dem Campingplatz Los Alfaques war am 11. 7. 1978 ein Tanklastwagen explodiert. Dabei waren 215 Menschen getötet sowie 67 Personen verletzt und verheerender Sachschaden angerichtet worden. In dem spanischen Gerichtsverfahren, das – wie in manchen romanischen Ländern üblich – Straf- und ziviler Adhäsionsprozeß in einem war, stellte sich heraus, daß die verladende Raffinerie den Tanklastwagen randvoll gefüllt hatte statt wie erlaubt nur zu 95%. So wurde leitenden Angestellten und dem Betreiber der Raffinerie die Haftung auferlegt, während die Gerichte die Befördererseite freisprachen⁹.

Doch schwankt die Bereitschaft der Gerichte, das Verschuldensprinzip auszuhöheln. Insbesondere im Binnenschifffahrtsrecht, wo eine Gefährdungshaftung bisher fehlt und ein internationales Übereinkommen den Verschuldensgrundsatz festgeschrieben hat¹⁰, verweigert sich der BGH bisher den Wünschen nach offener Rechtsfortbildung¹¹. Dabei ist das Katastrophenrisiko in der Binnenschifffahrt nicht geringer als bei Eisenbahn- und Lkw-Transporten, wenn man die großen Lademengen eines Binnenschiffs berücksichtigt. Weil die Beweislage hier für den Beförderer, etwa was das Versagen einer Ruderanlage betrifft, auch vergleichsweise günstiger zu sein scheint, bedarf die Binnenschifffahrt wohl nicht weniger als andere Verkehrsträger einer Gefährdungshaftung für Gefahrguttransporte¹².

⁸ Eindrucksvoll die Analyse binnenschifffahrtsrechtlicher Entscheidungen bei *Ullmann*, Gefährdungshaftung in der Schifffahrt?: *VersR* 1982, 1020–1024 (1022).

⁹ Vgl. *Sánchez Gamborino/Sánchez Ortiz*, El accidente de «Los Alfaques» según las sentencias judiciales: *Rev. Gen. Der. (Valencia)* 39 (1983) 1576–1585.

¹⁰ Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen vom 15. 3. 1960, *BGBI.* 1973 II 1495.

¹¹ *BGH* 5. 7. 1982, *VersR* 1982, 1047 (1048f.) = *TranspR* 1983, 97 mit Anm. *Herber* (99f.).

¹² Vgl. *Bauer*, Haftung beim Transport gefährlicher Güter auf Binnengewässern: *Z. f.*

4. *Aber wer soll haften?* Der Verloader, der die gefährliche Ladung in Verkehr bringt und an ihr verdient? Oder der Beförderer, der die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs hinzufügt und erst durch die Kumulierung beider Gefahren unbeteiligte und ahnungslose Dritte, die irgendwo an der Wegstrecke verweilen, dem Risiko aussetzt? Den zweiten Weg geht das erwähnte Ölhaftungsübereinkommen, nach dem der Reeder und nicht der Verloader des Öls für die Verschmutzungsschäden aufkommen muß. Dagegen trifft die Haftung aus der Beförderung nuklearer Substanzen den Inhaber der jeweiligen Kernanlage, nicht also den Beförderer¹³.

Wie die Haftung zu kanalisieren sei, das stellt sich schon jetzt als Kardinalfrage jeder künftigen Regelung dar. Ihr widmeten sich die betroffenen Wirtschaftskreise auf der Hamburger Tagung mit einer Hingabe, daß von dem eigentlichen Zweck einer jeglichen Neuregelung – dem Schutz von Unfallopfern – nichts mehr zu spüren war. Wie eine heiße Kartoffel schob jeder die Haftung dem anderen zu – so das treffende Bild des niederländischen Ministerialbeamten *Cleton*, des Vorsitzenden der Unidroit-Arbeitsgruppe.

Obwohl die Sachgefahr, die eine besondere Regelung erst legitimiert, von der Ladung ausgeht, liegt es doch auf der Hand, daß die Gefährdungshaftung nicht allein den Verladern zugewiesen werden kann. Das brächte den Geschädigten wenig Hilfe, weil auf der Verladenseite die Rechtsbeziehungen zwischen den Absendern, Empfängern, Spediteuren und Zwischenspediteuren nur selten leicht zu durchschauen sind. Diese Schwierigkeiten bestehen hinsichtlich des Beförderers zwar gelegentlich auch¹⁴, aber durchweg nicht in gleichem Umfang, so daß die Haftung den Beförderer jedenfalls mitreffen sollte. Die damit angedeutete gesamtschuldnerische Haftung von Beförderern und Verladern böte den Geschädigten hinreichende Sicherheit. Allerdings zwänge sie die beteiligten Unternehmen zur Mehrfachversicherung derselben Risiken, wäre also vergleichsweise teuer. Die volkswirtschaftlichen Effizienzverluste müßten und könnten aber wohl durch Teilungsabkommen innerhalb der Versicherungswirtschaft vermindert werden.

5. Die geschilderten Probleme der Identifizierung des Haftenden und der Mehrfachversicherung erklären, warum die Bundesregierung für Gefahrguttransporte eine *Haftungersetzung oder -ergänzung durch Versicherungsschutz* erwägt und ihre Verankerung in den beiden Übereinkommen anstrebt. Gedacht ist an

Binnenschifffahrt u. Wasserstraßen 1983, 385–389 (388); *Herber*, Gefährdungshaftung in der Schifffahrt?: *VersR* 1982, 405–410; ohne eine Beschränkung auf Gefahrguttransporte: *Ullmann* (oben N. 7) *passim*; wegen der Quasi-Gefährdungshaftung im Produkthaftpflichtbereich wird dagegen eine Gefährdungshaftung der Binnenschiffer für überflüssig gehalten von *Schindler*, Die Herstellerhaftung in der Binnenschifffahrt in bezug auf Radaranlagen und automatische Ruder, in: *Probleme des Binnenschifffahrtsrechts III* (1982) 87–109 (106); skeptisch auch *Brunn*, Gefährdungshaftung in der Schifffahrt unter dem Aspekt der Versicherung: *VersR* 1982, 410–414 (413).

¹³ Vgl. die *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*, Done at Brussels on 17 December 1971, *BGBI.* 1975 II 1026; vgl. auch § 25 *AtomG.*

¹⁴ *Freise*, Verschärfung der Haftung bei Beförderung gefährlicher Güter?: *Z.f.int. Eisenbahnverk.* 1983, 101–114 (110).

eine kombinierte Schadens- und Unfallversicherung, zu deren Abschluß für fremde Rechnung die Beförderer und/oder die Verlader verpflichtet werden; vgl. §§ 74 ff. VVG. In versicherungstechnischer Hinsicht betritt der Vorschlag gleich doppeltes Neuland: zum einen durch die Kombination von Sach- und Unfallversicherung, zum anderen dadurch, daß die Versicherung einen völlig unbestimmten Personenkreis begünstigen soll. Dies wirft Fragen versicherungswirtschaftlicher und aufsichtsrechtlicher Art auf, die noch näherer Untersuchung bedürfen.

Allerdings zeigte sich die Versicherungswirtschaft auf der Hamburger Tagung nicht sonderlich kooperativ. Wer die Kontroversen des allgemeinen Zivilrechts um das Thema Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz kennt¹⁵, wird davon nicht überrascht sein. Die Privatversicherer lehnen eine weitere Verdrängung des Haftungsrechts durch neuartige Schadens- und Unfallversicherungen rundweg ab¹⁶. Nicht nur seien die langfristigen Kosten solcher Veränderungen des Rechtssystems schwer absehbar, es werde damit vor allem der Weg in die Verantwortungslosigkeit beschritten. Hinter der dezidierten Stellungnahme verbirgt sich aber wohl auch die Furcht um Marktanteile und sogar um die eigene Existenz. Einerseits liegt es nämlich nahe, Volksversicherungen, wie sie sich hier abzeichnen, in Versicherungspools zu betreiben. Dadurch würde der Wettbewerb auf den Versicherungsmärkten um ein weiteres Stück vermindert, würden Marktanteile zementiert. Andererseits sehen viele am Horizont das Gespenst der staatlichen Monopolversicherung, die das fragliche Risiko vermeintlich zu geringeren Kosten versichern kann¹⁷.

Ob diese Argumente, Ängste und Prognosen zutreffen, sei hier nicht näher erörtert. Immerhin wird deutlich, wie ideologisch aufgeladen die Diskussion ist. Die Bundesregierung wird es nicht leicht haben, ihre durchaus sachbezogenen Vorstellungen in einem solchen Klima durchzusetzen.

Aus ganz anderer Richtung stammen die Widerstände, die aus der Schweiz gegen die geplante Pflichtversicherung zu erwarten sind. Wie *Dr. Walter Müller* (Basel) ausführte, beeinträchtige die Prämienbelastung, wenn sie allen Gefahrgutbeförderern auf dem Rhein zugemutet werde, die Freiheit der Rheinschifffahrt. Sie sei deshalb mit der Mannheimer Akte von 1868¹⁸ unvereinbar. Auch die Auseinandersetzungen um die Tragweite der Schifffahrtsfreiheit auf dem Rhein sind nicht mehr neu¹⁹. Daß die Schweiz für einen möglichst ungehinderten und billigen Zugang zur See streitet, kann ihr niemand verdenken. Ob sich aber die Mannheimer Akte als Waffe gegen Pflichtversicherungen für Gefahrguttransporte eignet, ist doch recht unsicher. Zumindest auf den ersten Blick überrascht es,

¹⁵ Siehe nur *Fleming/Hellner/von Hippel*, Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz (1980) mit den Referaten und einem Diskussionsbericht von der Tagung für Rechtsvergleichung 1979, bespr. durch *Van Wassenaer van Catwijck*, *RabelsZ* 46 (1982) 586–591; siehe auch den Tagungsbericht von *Kötz*, *RabelsZ* 44 (1980) 126 f.

¹⁶ Sehr zurückhaltend noch *Grell*, Neue Aufgaben und Wachstumschancen für Haftpflichtversicherer: *VersWirt*. 1983, 1584–1589 (1589); auf der Hamburger Tagung äußerte sich *Grell* viel eindeutiger.

¹⁷ Vgl. *Gärtner* bei *Fleming/Hellner/von Hippel* (oben N. 15) 77.

¹⁸ Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. 10. 1868, in der Neufassung bekanntgemacht in: *BGBI*. 1969 II 597.

¹⁹ Man vergleiche nur *Kraus/Scheuner*, Rechtsfragen der Rheinschifffahrt (1956).

daß man schon 1868 eine abschließende Regelung für Chemikalientransporte vereinbart haben soll, als sich die Lachse im Rhein noch tummelten und die chemische Industrie erst in den Kinderschuhen steckte. Mit gleicher Berechtigung ließe sich wohl aus der Mannheimer Akte ein Argument für die Benutzung des Rheins durch Luftkissenboote oder Wasserflugzeuge herleiten.

6. Besondere Bedeutung wird in einer künftigen Regelung auch den summenmäßigen *Haftungsgrenzen* zukommen. Zwar berührte die Hamburger Diskussion diesen Aspekt nur am Rande. Wie aber schon das Beispiel des Straßenverkehrsgesetzes (§ 12) gezeigt hat, reichen die gegenwärtigen Haftungshöchstbeträge in manchen Verkehrszweigen bei weitem nicht aus, um Katastrophenschäden zu decken.

Am dringendsten bedarf die Binnenschifffahrt einer Rechtsänderung. Dort haftet der Schiffseigner für Ansprüche, die sich aus dem Verschulden der Besatzung herleiten, nur mit Schiff und Fracht; § 4 I Binnenschifffahrtsg. Verliert der Eigner das Schiff bei einem Unfall, gehen die Geschädigten also leer aus. Dieser Rechtszustand läßt sich ertragen, solange in den Unfall nur Binnenschiffe verwickelt sind; dann decken nämlich regelmäßig Kasko- und Transportversicherungen alle Schäden. Gefahrguttransporte gefährden dagegen auch das Ufer und damit Interessen, die hiergegen jedenfalls zum Teil nicht versichert sind; man denke z. B. an chemische Schädigungen von Bausubstanzen oder an Gewinnausfälle nach der Evakuierung eines Ortes. Damit die Haftpflicht des Binnenschiffseigners ihre hier so wichtige Kompensationsfunktion erfüllen kann, ist es zumindest geboten, die dingliche Haftungsbegrenzung des Binnenschifffahrtsgesetzes wie im Seerecht durch das moderne System der Summenhaftungsbegrenzung abzulösen. Dahin gehen auch die Absichten der Unidroit-Arbeitsgruppe.

Darüber hinaus stellt sich heute aber auch die Frage nach der Legitimation einer summenmäßigen Haftungsbegrenzung als solcher. Die Rückständigkeit des Binnenschifffahrtsrechts und die Gewöhnung an die transportrechtlichen Haftungshöchstsummen verstellen oft den Blick auf diese grundsätzliche Problematik, und die interessierten Wirtschaftskreise ziehen es verständlicherweise vor, über das »Wieviel« statt über das »Ob« der Haftungshöchstsummen zu diskutieren. Das ist in der wissenschaftlichen Literatur anders. Verschiedene Autoren haben in jüngster Zeit die Berechtigung von Haftungsbegrenzungen in Zweifel gezogen und vor allem das stereotype Argument widerlegt, nur eine limitierte Gefährdungshaftung sei versicherbar²⁰. Daran kann die Rechtspolitik auch auf dem Gebiet der Haftung für Gefahrguttransporte nicht vorübergehen, zumal manche Beförderer schon gegenwärtig ihre Haftpflicht sehr hoch versichern. So wird für Gefahrguttransporte auf der Straße zu geringfügigen Prämien erhöhungen eine Deckung bis 100 Mio. DM angeboten.

7. Wie die voranstehende Skizze einiger Teilprobleme zeigt, erweist sich die Haftung für Gefahrguttransporte in mehrfacher Hinsicht als ein hochaktuelles

²⁰ Vgl. Kötz (oben N. 6) 1829f.; *Taschner*, Begrenzung der Gefährdungshaftung durch Haftungshöchstsummen?, in: *Zum deutschen und internationalen Schuldrecht*, hrsg. von *Schlechtriem/Leser* (1983) 75–88 (vor allem 83ff.); *von Caemmerer*, Das Verschuldensprinzip in rechtsvergleichender Sicht: *RabelsZ* 42 (1978) 5–27 (15); *Will* (oben N. 6) 319–322.

rechtspolitisches Thema. Mit den Stichworten Gefährdungshaftung, Haftungsbegrenzung und Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz sind Problemzonen markiert, die weit über die Verkehrswirtschaft hinaus alle interessieren, die an der Verbesserung der Unfallbewältigung durch rechtliche Instrumente mitarbeiten.

Leider ist die allgemeine Relevanz auf der Hamburger Tagung kaum zum Ausdruck gekommen; die Verkehrsunternehmer, ihre Syndici und Versicherer waren weitgehend unter sich. Nicht zuletzt darauf ist wohl auch der Gesamteindruck der Obstruktion zurückzuführen, den die allgemeine Diskussion hervorrief. In dem Gegeneinander der einzelnen Wirtschaftsinteressen fehlten weitgehend Beiträge, die nicht nur die Projekte des Bundesjustizministeriums vom eigenen Standpunkt aus zu Fall bringen wollten, sondern konstruktive Gegenvorschläge entwickelt hätten. Hier läge eine Aufgabe für die Zivilrechtswissenschaft, die sich oft zu weit auf das Feld der allgemeinen Grundsätze zurückzieht und so darauf verzichtet, dringliche Rechtsentwicklungen einzelner Wirtschaftsbereiche zu beeinflussen.

Hamburg

JÜRGEN BASEDOW

DIE NEUERE ENTWICKLUNG DES WECHSEL- UND SCHECKRECHTS IN BRASILIEN Probleme bei der Übernahme des Genfer Einheitsrechts*

In Brasilien bestehen auf dem Gebiete des Wechsel- und Scheckrechts mehrere Rechtsquellen nebeneinander. Einerseits gibt es ältere autonome Gesetze, ande-

* *Abgekürzt* werden zitiert: *Arruda Miranda*, *A nova jurisprudência cambial* (1980); *Barreto*, *O novo direito do cheque em face da Convenção de Ginebra I/II* (1973); *Baumbach/Hefermehl*, *Wechselgesetz und Scheckgesetz*¹³ (1981); *Borges*, *Títulos de crédito*² (1972); *Franco da Rosa*, *Cheque – Comentários à lei uniforme*⁴ (1982); *Fuhrer*, *Como aplicar as leis uniformes de Ginebra*: *Rev. Trib.* 524 (1979) 295–297; *Hahnemann Guimarães*, *Renovação e uniformização do direito cambiário*: *Arq. Min. Just.* 4 (1943) 92 ff. = *Rev. For.* 87 (1941) 609–623 (Zitate im Text aus: *Rev. For.*); *Mercado Junior*, *Nova lei cambial e nova lei do cheque*² (1968); *Schettler/Büeler*, *Das Wechsel- und Scheckrecht aller Länder* (Loseblatt slg.) III »Brasilien«.

Weitere Abkürzungen: *Arq. Min. Just.* = Arquivos do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, Rio de Janeiro; *D.* = Decreto; *D. L.* = Decreto Lei; *L.* = Lei; *LNTS* = League of Nations, Treaty Series; *R. E.* = Recurso Extraordinário; *Rev. Fac. São Paulo* = Revista da faculdade de direito da universidade de São Paulo; *Rev. Guan.* = Revista de jurisprudência do Tribunal de Justiça do Estado de Guanabara; *Rev. jurispr.* = Revista de jurisprudência do tribunal de justiça do Estado do Rio de Janeiro; *STF* = Supremo Tribunal Federal; *TACivSP* = 1^o. Tribunal de Alçada Civil de São Paulo; *TAMG* = Tribunal de Alçada de Minas Gerais; *TAPR* = Tribunal de Alçada do Paraná; *TARJ* = Tribunal de Alçada do Rio de Janeiro; *TARS* = Tribunal de Alçada do Rio Grande do Sul; *TJGB* = Tribunal de Justiça do Estado de Guanabara; *TJMG* = Tribunal de Justiça de Minas Gerais; *TJMS* = Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul; *TJMT* = Tribunal de Justiça de Mato Grosso; *TJPR* = Tribunal de Justiça do Paraná; *TJRJ* = Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro; *TJRS* =