



BENTLEYS

BENTLEYS, STOKES AND LOWLESS
Specialists in maritime and insurance law

KOLLISIONEN IM ENGLISCHEN RECHT

Nina von Stauffenberg, Solicitor/Rechtsanwalt
VHT Training Camp
2008

KOLLISIONEN IM ENGLISCHEN RECHT

Nina von Stauffenberg
Solicitor/Rechtsanwalt, Bentleys Stokes and Lowless

DAS SAMMELN VON INFORMATIONEN

Als erstes wird der Anwalt so viele Informationen über die Kollision sammeln wie möglich. Dazu gehören Interviews mit potentiellen Zeugen wie der Schiffsmannschaft und eventuell dritten Personen. Der Anwalt wird weiterhin Dokumente vom Schiff, dem Eigner (zum Beispiel ISM Dokumente) und anderen Personen denen relevante Dokumente zur Verfügung stehen, wie zum Beispiel Dokumente der Schiffsverkehrskontrolle in Gegenden in denen Schiffsbewegungen aufgezeichnet werden, sammeln. Dieses Unterfangen wird in den meisten Fällen einen Besuch des Anwalts auf dem Schiff entweder am Ort der Kollision oder im nächsten angelaufenen Hafen bedeuten.

RECHTLICHE SCHRITTE

Die erste Frage die es in juristischer Hinsicht zu erörtern gilt, ist die der Zuständigkeit der englischen Gerichte.

Eine Anzahl verschiedener internationaler Konventionen regeln die Frage der Gerichtsbarkeit in Kollisionfällen. Die wichtigsten sind:

1. Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe 1952
2. Das Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen 1952
3. Die Rheinschiffsakte von 1868
4. Das Brüsseler Gerichtsstands- und Vollstreckungsübereinkommen in Zivil- und Handelssachen 1968

5. Das Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen von Lugano 1988
6. EU Bestimmung (EC) No.44/2001 (die "Urteils Bestimmung")

Die oben genannten Konventionen sollten in Betracht gezogen werden, wenn es um die Frage der Gerichtsbarkeit in Kollisionsfällen geht.

Sie sind auch für die Frage ob ein Klage "in personam" oder "in rem" formuliert werden soll relevant. Beide Arten von Klagen sind im englischen Recht möglich. Die "in personam" Klage ist gegen eine Person oder eine Firma, wie zum Beispiel den Schiffseigner, gerichtet, die "in rem" Klage hingegen ist eine Klage gegen das Schiff selbst. Die Erörterung der hier aufgeführten Konventionen würde den Rahmen dieses Vortrags sprengen. Daher soll hier lediglich behandelt werden, unter welchen Umständen eine "in personam" oder eine "in rem" Klage möglich ist.

Klage "in personam"

Paragraph 22 der Supreme Court Act 1981 besagt, dass eine Klage "in personam" nur vor einem englischen Gericht verhandelt werden darf wenn:

1. der Beklagte seinen gewöhnlichen Wohn- oder Firmensitz in England oder Wales hat, oder
2. der Anspruch innerhalb territorialer Gewässer entstanden ist, oder
3. der Beklagte sich freiwillig englischer Gerichtsbarkeit unterwirft, oder
4. wenn ein Anspruch der aus dem gleichen Vorfall entstanden ist bereits vor dem High Court verhandelt wurde oder wird. Der Umkehrschluss ist hier natürlich, dass das englische Gericht keine Zuständigkeit für Fälle hat, die bereits vor einem ausländischen Gericht verhandelt werden. Ein englisches Gericht darf diese nur dann verhandeln wenn sie beendet oder anderweitig eingestellt worden sind.

Eine "in personam" Klage darf innerhalb des Zuständigkeitsbereichs des High Courts zugestellt werden. Außerhalb von England und Wales ist dies nur in bestimmten Fällen und dann nur mit Erlaubnis des Gerichts möglich.

Klage “in rem”

Eine Klage “in rem” unterliegt den in Absatz 22 der Supreme Court Act 1981 genannten Regeln nicht.

Eine Klage “in rem” kann entweder gegen das involvierte Schiff selbst gemacht werden, oder aber gegen ein Schwesterschiff. Das Recht gegen ein Schwesterschiff zu verfahren ergibt sich aus Artikel 3.1 des Übereinkommens vom 10.5.1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe.

Will man eine Klage “in rem” formulieren, so ist zunächst wichtig, dass der “res” (also das Schiff) um welchen es geht, sich während der sechs Monate in der eine Klage vor ihrer Zustellung rechtsgültig bleibt, physisch in den Zuständigkeitsbereich des High Courts kommt. Das heisst, dass sich das Schiff innerhalb der sechs Monate in denen die Klage rechtsgültig bleibt in die territorialen Gewässer von England und Wales begeben muss, damit die Klage zugestellt werden kann.

Eine “in rem” Klage muss dem Schiff selbst zugestellt werden und im Gegensatz zu einer “in personam” Klage kann sie nicht außerhalb der Gerichtsbarkeit zugestellt werden.

Die zweite Voraussetzung ist, dass entweder ein maritimes Pfandrecht gegen das Schiff besteht, oder dass auf Grund einer gesetzlichen Regelung eine “in rem” Klage zulässig ist.

Das englische Recht kennt vier Arten maritimen Pfandrechts. Eines davon ist eine Schadensersatzklage wegen Schäden die von einem Schiff, beispielsweise im Zuge einer Kollision, verursacht wurden. Ein maritimes Pfandrecht ist ein Pfandrecht welches so lange auf dem Schiff haftet bis die Schuld befriedigt ist.

Die gesetzliche Regelung die eine “in rem” Klage zulässt ist in Absatz 21(4) der Supreme Court Act 1981 enthalten. Absatz 21(4) besagt, dass eine “in rem” Klage vor dem High Court zulässig ist, wenn diese einen durch ein Schiff verursachten Schaden zum Inhalt hat (wie er zum Beispiel bei einer Kollision entsteht) und gegen die Person gerichtet ist die in einer “in personam” Klage die Beklagte wäre und die zum relevanten Zeitpunkt (also zum Zeitpunkt der Kollision) Schiffseigner oder Reeder des relevanten Schiffes war, oder dieses im Besitz oder unter Kontrolle hatte.

Es ist also offensichtlich, dass eine Klage "in rem" oft der einfachere Weg zur englischen Gerichtsbarkeit ist. In der Praxis werden Kollisionsansprüche daher fast immer als Klagen "in rem" formuliert.

Kollisions Klagen

Kollisions Klagen werden vor dem Admiralty Court, einer Kammer des High Court, verhandelt. Sie haben spezifische prozessrechtliche Eigenheiten. Es ist daher notwendig zu entscheiden, ob eine Klage eine Kollisions Klage im Sinne der Civil Procedure Rules (CPR), der englischen Zivilprozessordnung, Part 61.2 (1) (b) ist.

Kollisions Klagen sind alle Klagen für Schäden, Verletzungen oder Todesfälle die aus einem der folgenden Gründe entstanden sind:

1. eine Kollision zwischen zwei oder mehreren Schiffen, oder
2. ein oder mehrere Schiffe haben ein Manöver ausgeführt oder es unterlassen ein Manöver auszuführen, oder
3. ein oder mehrere Schiffe haben gegen die Kollisions Regeln verstoßen. In England sind diese in der Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 (S.I. No 75) enthalten.

Prozessrechtliche Schritte

Die Verfahrensregeln für Kollisionsfälle sind in CPR Part 61 und der dazugehörigen Practice Direction, wie auch im Admiralty and Commercial Court Guide, enthalten. Ein Überblick über die einzelnen Schritte ist in Appendix I hierzu enthalten.

Wie in allen anderen Zivilklagen in England wird der Prozess dadurch eingeleitet, dass der Kläger die Klage vom Gericht ausstellen lässt und diese dem Beklagten zustellt.

Der Beklagte muss dann innerhalb von 14 Tagen eine Zustellungsbestätigung, "Acknowledgment of Service" genannt, bei Gericht einreichen und dem Kläger zukommen lassen.

Sollte der Beklagte dies versäumen, so kann der Kläger ein Versäumnisurteil gegen ihn erwirken.

Danach allerdings folgt ein raffinierter Schritt der nur für Kollisionsklagen gilt.

Um sicher zu stellen, dass die Parteien den Kollisionshergang nicht "beschönigen", verlangt Part 61 der Civil Procedure Rules zusammen mit Practice Direction 61.4, dass beide Parteien ein "collision statement of case", eine Kollisionsaussage, bei Gericht einreichen. Da dies gleichzeitig geschieht haben die Parteien zur Zeit ihrer Aussage keine Ahnung was die andere Partei über den Hergang sagen wird.

Die Kollisionsaussage muss auf Formular ADM3 abgegeben werden. Eine Kopie dieses Formulars befindet sich in Appendix II. Die Aussage muss innerhalb von 2 Monaten nach Einreichen des "Acknowledgment of Service" eingereicht werden. Sollte der Beklagte es versäumen eine Kollisionsaussage einzureichen, so kann der Kläger ein Versäumnisurteil gegen ihn erwirken.

Formular ADM3 besteht aus einer Reihe von Fragen zum Kollisionshergang. Weiterhin müssen Angaben im Bezug auf eventuelle Fahrlässigkeiten der anderen Partei gemacht werden. Das Formular sollte außerdem das Klagebegehren der Partei enthalten. Die Kollisionsaussage wird mit einer Wahrheitsbekundung unterschrieben. Wird diese Wahrheitsbekundung nicht nach bestem Wissen und Gewissen unterschrieben, so kann sich der Unterschriftleistende wegen Missachtung des Gerichts verantwortlich machen.

Die Aussagen die in der Kollisionsaussage gemacht worden sind, können außerdem nur mit der ausdrücklichen Erlaubnis des Gerichts korrigiert werden (Admiralty and Commercial Court Guide N5.7). Nur wenn erwiesen ist, dass es sich um einen echten Fehler in gutem Glauben handelt und dass die Korrektur keinen Versuch darstellt die Aussage im Lichte der von der Gegenpartei gemachten Aussage abzuändern, werden die Gerichte gewillt sein eine Korrekturerlaubnis zu erteilen. Eine solche Erlaubnis wird allerdings nur in außergewöhnlichen Fällen erteilt, selbst dann wenn es sich lediglich um einen Schreibfehler handelt (The **"MIRANDA"** **(1882) L.R. 7 P.D. 185**).

Eine Korrekturerlaubnis sollte entweder bei der Case Management Conference oder bei der Gerichtsverhandlung beantragt werden.

Die Kollisionsaussage ist außerdem die einzige Gelegenheit der Parteien eine schriftliche Aussage zu machen. Es werden keine weiteren Schriftsätze erstellt. Dies ist ein weiterer Grund, zusammen mit der Unabänderbarkeit der Kollisionsaussage, vor Erstellung dieser Aussage so viele Informationen wie möglich zu sammeln um sicher zu stellen, dass die Kollisionsaussage so akkurat und vollständig wie möglich ist.

Nachdem die Kollisionsaussage bei Gericht eingereicht wurde wird die andere Partei von dieser Tatsache in Kenntnis gesetzt.

Vierzehn Tage nachdem die letzte Kollisionsaussage bei Gericht eingereicht wurde müssen die Parteien eine Kopie ihrer Aussage der andere Partei zustellen. Hier ist zu beachten, dass dies das erste Mal ist das die Parteien sehen was die andere Partei über den Hergang der Kollision ausgesagt hat. Das bedeutet, dass beide Parteien ihre Aussage über den Hergang quasi "blind" gemacht haben. Dies ist einzigartig für Kollisionsverfahren und hier unterscheiden sich Kollisionsverfahren maßgeblich von anderen Zivilverfahren in England und Deutschland, denn normalerweise antwortet der Beklagte auf spezifische Vorwürfe des Klägers.

Sieben Tage nachdem die letzte Kollisionsaussage bei Gericht eingereicht wurde muss der Kläger eine "Case Management Conference" beantragen (Admiralty and Commercial Court Guide N8.1(ii)).

Wenigstens sieben Tage vor der Case Management Conference müssen die Parteien "Case Management Information Sheets" bei Gericht einreichen und untereinander austauschen (Commercial Court Guide D8.5).

Das Case Management Information Sheet muss in dem in Appendix 6 des Admiralty and Commercial Court Guide vorgeschriebenen Format erstellt werden. Eine Kopie dieses Formats befindet sich in Appendix III hierzu.

Das Case Management Information Sheet besteht hauptsächlich aus Fragen zu den einzelnen prozessualen Schritten die bis zur Verhandlung erfüllt werden müssen, wieviele Zeugen jede Partei bei der Verhandlung mündlich vernehmen möchte, eine Abschätzung wie lange die Verhandlung wohl dauern wird und wann die Parteien frühestens verhandlungsbereit sein werden. Das Ziel ist, möglichst einen Zeitplan zwischen den Parteien abzustimmen. Desweiteren beinhaltet das Case Management

Information Sheet Fragen zur gütlichen Einigung, deren Ziel es ist zu etablieren, ob dies ein realistische Lösung des Problems zwischen den Parteien darstellen könnte.

Die Case Management Conference ist zwingend vorgeschrieben. Normalerweise findet sie zum erstmöglichen Termin fünf Wochen nach dem oben genannten Termin zur Beantragung der selben statt (Admiralty and Commercial Court Guide N8.1(iv)).

Case Management Conferences wurden eingeführt um Gerichtsverfahren zu beschleunigen, indem zum frühestmöglichen Zeitpunkt ein prozessualer Zeitplan erstellt wird und ausstehende prozessuale und prozessrechtliche Fragen zwischen den Parteien so früh wie möglich geklärt werden können. Die Anregung zur gütlichen Einigung, meist durch Mediation, ist auch darauf angelegt Rechtsstreitigkeiten möglichst schnell zu erledigen.

Nach der Case Management Conference folgen die gängigen prozessualen Schritte eines zivilrechtlichen Verfahrens. Zunächst findet "disclosure" – die Offenlegung aller Dokumente mit wenigen speziellen Ausnahmen, statt. Dieser Schritt ist einzigartig in Anglo-Amerikanischen Rechtssystemen. Abgesehen von wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel Korrespondenz zwischen Anwalt und Mandant, müssen die Parteien einander alle relevanten Dokumente zeigen. Danach folgt der Austausch der Zeugenaussagen, der Austausch von Sachverständigengutachten wenn solche angefertigt wurden, eventuell das Treffen der Sachverständigen, der Austausch eventuell angefertigter ergänzender Sachverständigengutachten und letztlich die Anfertigung der Verhandlungsakten.

IM GERICHTSSAAL

Eine Besonderheit des Admiralty court besteht darin, dass das Gericht von nautischen Assessoren beraten werden kann. Diese werden nach den Regeln in Part 35 rule 15 der Civil Procedure Rules und N.14 des Admiralty and Commercial Court Guide ernannt. Mindestens 21 Tage vor der Ernennung der Assessoren unterrichtet das Gericht die Parteien von den Namen und Qualifikationen der vorgeschlagenen Assessoren und von den Fragen über die diese dem Gericht Auskunft erteilen sollen. Die Parteien haben dann 7 Tage Zeit in denen sie Einspruch gegen die vorgeschlagenen Assessoren erheben können.

Die Assessoren sind normalerweise zwei Trinity House Kapitäne die "Elder Brethren" des Trinity House sind.

Die Assessoren sind erfahrene Kapitäne. Ihre Aufgabe ist es das Gericht in nautischen und seemännischen Fragen zu beraten. Ihre Aufgabe ist aber ausschließlich von beratender Natur. Sie haben keine Entscheidungsbefugnis und es steht dem Gericht offen Ihren Rat anzunehmen oder abzulehnen.

Assessoren sind unparteiisch. Von daher können sie nicht in einem Fall beraten wenn sie in der Vergangenheit für eine der Parteien tätig waren.

Da die Assessoren als Sachverständige auf dem Gebiet der Nautik und Schiffsführung fungieren, dürfen die Parteien nur dann Sachverständige beschäftigen wenn das Gericht dies ausdrücklich erlaubt (CPR Rule 61.13). Obwohl die Assessoren als Sachverständige fungieren, haben die Parteien kein Recht sie zu verhören, denn die Assessoren stehen im Dienst des Gerichts und nicht im Dienst der Parteien wie normale Sachverständige.

DAS URTEIL

Normalerweise wird der Schaden proportional zur Schuld eines jeden Schiffes aufgeteilt, zum Beispiel 60:40 oder 100:0.

Paragraph 187 der Merchant Shipping Act 1995 besagt im Wesentlichen, folgendes: Wenn zwei oder mehr Schiffe diese Schiffe oder deren Frachtgebühr, Ladung, oder andere Gegenstände an Bord beschädigen, oder ihnen einen Verlust zufügen, dann sind diese Schiffe proportional zu ihrer Schuld für den Schaden haftbar.

Wenn also Schiff A den Schaden zu 20% zu verschulden hat und Schiff B zu 80%, dann muss Schiff A 20% des nachgewiesenen Schadens des Schiffes B bezahlen und Schiff B muss 80% des nachgewiesenen Schadens des Schiffes A bezahlen.

Es sei übrigens angemerkt, dass die Schiffe nicht unbedingt kollidieren müssen um unter Paragraph 187 zu fallen. Sie müssen lediglich zusammen einen Schaden verursachen.

In der "Batavier III" zum Beispiel (1925) 42 T.L.R.8 zog das Schiff ihre Vertäung mit, nachdem ein anderes Schiff mit überhöhter Geschwindigkeit an ihr vorbeifuhr.

Sollte es unmöglich sein festzustellen zu welchem Grad die Parteien den Schaden zu verschulden haben, so haften sie zu gleichen Teilen.

Es sei hier anzumerken, dass Paragraph 187 keine Anwendung findet wenn der Schaden weder an den Schiffen selbst, deren Frachtgebühr, Ladung oder anderen an Bord befindlichen Gegenständen entstanden ist. Ein Schaden an einer Mole würde zum Beispiel daher nicht unter Paragraph 187 fallen (**Manchester Ship Canal Co -v- Helgoy (1924) 18 LIL. Rep 191**).

Unter Paragraph 187 ist der Schiffseigner für den Schaden haftbar zu machen. Wenn der Eigner zur Zeit des Vorfalles jedoch nicht für die Navigation und das Management des Schiffes verantwortlich war, so muss derjenige haften der zu dieser Zeit dafür verantwortlich war, zum Beispiel also ein Charterer.

Die eben genannte Haftbarkeit unterliegt jedoch anderen Rechtsregeln die diese Haftbarkeit ausschließen oder mindern können, wie zum Beispiel das Recht zur Haftungsbeschränkung. Auch vertraglich kann die Haftbarkeit ausgeschlossen oder gemindert werden. So kann beispielsweise ein Bareboat-Charterer seine Haftbarkeit in der Charterpartie ausschließen. In diesem Falle fällt die Haftung zurück auf den Eigner.

Es ist an dieser Stelle wichtig klarzustellen, dass der Beitrag eines Schiffes zum entstandenen Schaden und nicht dessen Beitrag zur Kollision entscheidend ist. Im Endeffekt ist ja nicht die Kollision das Problem, sondern der dadurch entstandene Schaden. Das Beispiel der "**MARGARET**" (1881) 6 P.D. 76 zeigt den Unterschied deutlich. Zur Zeit der Kollision war die "MARGARET" an einer Boje festgemacht. Sie kann daher wohl kaum an der Kollision schuld gewesen sein. Sie hatte aber, gegen lokale Vorschriften, ihren Anker über den Bug hängen. Der Anker bohrte sich in die Barkasse die mit ihr kollidierte und machte sie somit mitschuldig am entstandenen Schaden.

Die auf Grund der Kollision haftenden Schiffe haften für Personenschäden und Todesfälle gesamtschuldnerisch. Ein unschuldiger Dritter kann seinen Schaden also im Gesamten gegen eines der Schiffe geltend machen.

Dies kann ein guter Trick sein für einen Kläger dessen Rechte gegen das Schiff (Schiff A) auf dem er sich während der Kollision befand zum Beispiel durch einen Arbeitsvertrag oder durch ein Passagierticket eingeschränkt sind. Der Kläger kann die Restriktion dadurch umgehen, dass er seine Klage gegen das andere Schiff (Schiff B) richtet. Wenn es sich um eine Klage für einen Personenschaden oder einen Todesfall handelt, kann Schiff B die ausgezahlte Summe die über der eigenen pro rata Schuld liegt unter Paragraph 189 der Merchant Shipping Act 1995 vom anderen Schiff, Schiff A, zurückfordern. Soweit ist dies ja auch fair. Paragraph 189 jedoch besagt weiter, dass Schiff B nur so viel von Schiff A zurückfordern kann wie der Kläger selbst von Schiff A hätte fordern können. Der Schaden ist daher vom Kläger an Schiff B weitergeleitet worden, Schiff B kann ihn aber nicht in voller Höhe zurückfordern und ist nun gezwungen den vertraglich ausgeschlossenen Schaden zu absorbieren obwohl Schiff B – im Gegensatz zum Kläger und Schiff A – am Vertrag nie beteiligt war. Dieses Resultat ist natürlich im höchsten Masse unbefriedigend.

Klagen von Ladungseigentümern gegen das befördernde Schiff werden üblicherweise durch Vertragsbedingungen im Konnossement die sich auf die Hague/Hague-Visby Regeln beziehen ausgeschlossen. Ladungseigentümer können jedoch gegen das andere Schiff in Höhe dessen Schuld klagen. Ist das andere Schiff beispielsweise zu 40% haftbar, so kann der Ladungseigentümer 40% seiner nachgewiesenen Verluste von diesem Schiff einklagen. Eine solche Klage basiert auf unerlaubter Handlung da natürlich zwischen dem Ladungseigentümer und dem anderen Schiff keine vertragliche Verbindung besteht.

VERFAHRENSKOSTEN

Traditionell ist es so, dass die Parteien den Teil der Verfahrenskosten der sich auf die Feststellung der Haftbarkeit bezieht in gleicher Proportion von der Gegenpartei zurückerstattet bekommen in der sie haftbar gehalten wurden. Der Teil der Verfahrenskosten der jedoch auf die Feststellung der eigenen Schadenshöhe verwendet wurde, kann in vollem Masse von der Gegenpartei gefordert werden. In der Praxis werden allerdings nur 75%-80% der de facto Kosten von der Gegenpartei erstattet.

Unter Part 44.3 der Civil Procedure Rules wird das Gericht aber auch das Verhalten der Parteien in Betracht ziehen. Eine Partei kann durch die Zahlung eines höheren Kostenanteils bestraft werden wenn sie zum Beispiel die Logbücher gefälscht hat (The **“LORD NORTHCLIFFE” (1926) 24 L.I.L.Rep. 184**), anderweitig die Tatsachen verfälscht hat (The **“ODEN” [1989] 1 Lloyd’s Rep.280**) oder zeitnah erstellte Dokumente erst zu einem späten Zeitpunkt offengelegt hat (The **“PALLAS” [1957] 1 Lloyd’s Rep. 475**).

Desweiteren hat sich im August 2008 eine Neuerung in Kollisionsfällen in denen keine Widerklage gemacht wurde, ergeben. Das Admiralty Court hat in **Kryisia Maritime Inc -v- Intership Ltd ([2008] EWHC 1880)** entschieden, dass ein Kläger dem seine Klage zu 70% zugesprochen wurde, den Fall effektiv “gewonnen” hat. Dem Kläger wurden unter anderem deswegen seine Kosten in voller Höhe zugesprochen und nicht nur die sonst ueblichen 70%. Das Gericht begründete die Entscheidung unter anderem damit, dass es keine Regel gebe die besage, dass in Kollisionsklagen ohne Widerklage der Kläger nur zu einer Erstattung seiner Kosten in Proportion zu seiner Schuld berechtigt ist.

Vergleichsangebote

Zu Verfahrenskosten wäre hier auf ein interessantes Mittel hinzuweisen, nämlich das des schriftlichen Vergleichsangebots unter Part 61.4 (10)-(12) der Civil Procedure Rules. Ein solches Angebot kann von beiden Parteien gemacht werden. Das Vergleichsangebot kann bis zu 21 Tage vor Verhandlungsbeginn gemacht werden und muss mindestens 21 Tage offen bleiben. Nach dieser Zeit kann es zwar noch angenommen werden, jedoch sind dann die vollen Verfahrenskosten ab dem Verfallstag zahlbar. Je früher das Angebot gemacht wird desto günstiger sind die Kostenkonsequenzen für die Partei die das Angebot macht.

Wird das Angebot nicht angenommen und das Urteil ist mindestens so gut oder sogar besser für den der das Vergleichsangebot gemacht hat wie sein Angebot, so kann das Gericht spezielle Konsequenzen bezüglich der Verfahrenskosten anordnen. Der Grund dafür ist, das die Partei die das Angebot gemacht hat offensichtlich damit Recht hatte und die andere Partei es hätte annehmen sollen.

Wenn das Gericht es nicht als unfair ansieht, wird es folgendes anordnen: bis zum Verfallstag des Angebots (also 21 Tage nachdem es gemacht wurde) gelten die im

Angebot enthaltenen Kostenvorschläge. Nach diesem Zeitpunkt muss die Partei die das Angebot nicht angenommen hat die vollen Kosten der anderen Partei übernehmen.

Es ist offensichtlich, dass ein solches Angebot nicht nur positive Konsequenzen für die Partei hat die es macht, sondern die Gegenpartei außerdem unter erheblichen Druck setzt das Vergleichsangebot anzunehmen.

Eine kleine Warnung wäre hier jedoch dennoch anzubringen. Bietet eine Partei der anderen zum Beispiel einen Vergleich von 70% Schuld und 70% Kosten zu ihren Gunsten und das Gericht spricht ihr dann 90% zu, so kann sie dennoch bis zum Ablauf ihres Angebots nur 70% ihrer Kosten von der Gegenpartei fordern und muss der Gegenpartei 30% der ihr entstandenen Kosten zahlen. Hätte die Partei das Angebot nicht gemacht, so müsste ihr die Gegenpartei 90% der Kosten erstatten und sie müsste ihrem Gegner nur 10% der Kosten zahlen.

Trotzdem werden die Vorteile eines realistischen Vergleichsangebots in den meisten Fällen überwiegen.

BERUFUNG

Das Court of Appeal ist das nächste Berufungsgericht. Es wird die Schuldzuteilung des Admiralty Court aber nur in Frage stellen in Fällen in denen der Richter sich im Recht geirrt hat, eine entscheidende Tatsache falsch verstanden hat, oder in anderen außergewöhnlichen Umständen. Das Court of Appeal mischt sich ungern in Schuldzuteilungsfragen ein, weil diese in ihrer Natur Fragen der Proportionalität und Balance sind die jeder von uns anders entscheidet.

Das Court of Appeal und die nächst höhere Instanz, das House of Lords, werden in Admiralty Fällen genauso von nautischen Assessoren beraten wie das Admiralty court. Die Assessoren in den höheren Gerichten sollten jedoch keineswegs als besser oder autoritativer gesehen werden als die Assessoren in den unteren Gerichten.

Die Verfahrenskosten einer Berufung werden von der unterliegenden Partei getragen.

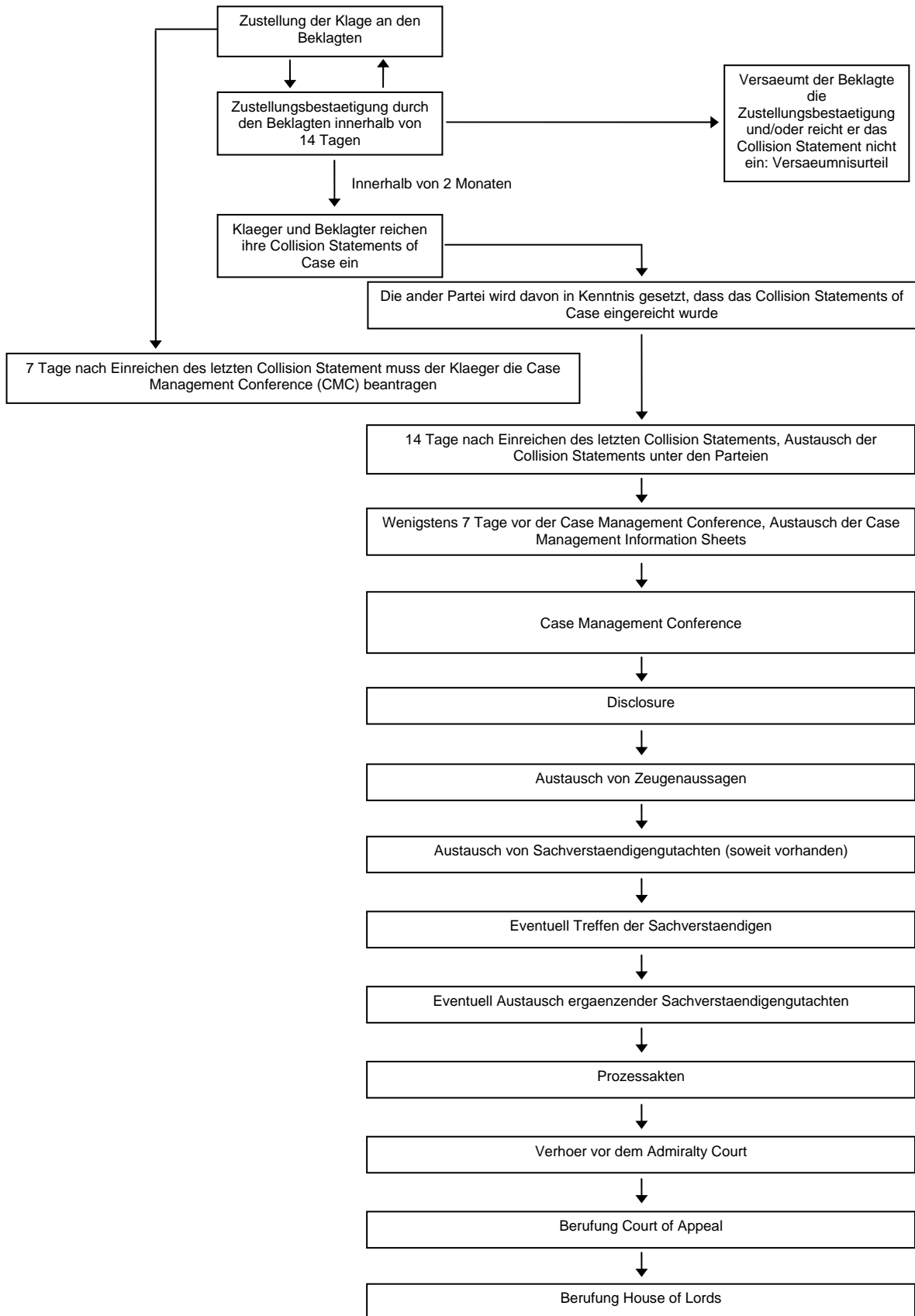
VOLLSTRECKUNG

Das Gericht wird nur in seltenen Fällen mit der Vollstreckung eines Kollisionsurteils behelligt werden. In den meisten Fällen werden die Parteien sich entweder auf englisches Recht geeinigt haben, oder das gegnerische Schiff wird arrestiert worden sein um englische Gerichtsbarkeit zu etablieren. Haben sich die Parteien auf englisches Recht geeinigt, so werden sie in den meisten Fällen auch eine Sicherheitsleistung vereinbart haben. Wurde das Schiff arrestiert, so kann es verkauft werden um die Schuld zu decken. Wurde es freigesetzt, so wird dies in der Regel gegen eine Sicherheitsleistung passiert sein. In all diesen Fällen ist die geschuldete Summe durch die Sicherheit abgedeckt. Hat eine Partei eine Summe als Sicherheit beim Gericht eingezahlt, so wird diese nur durch einen Gerichtsbeschluss freigesetzt. Wenn die Schuld nicht beglichen ist und der Gläubiger der Freisetzung der Gelder an den Schuldner nicht zustimmt, können sie vom Gericht auf die Abgeltung der Schuld verwendet werden.

2008

APPENDIX I

KOLLISIONSPROZESS - DIAGRAMM



APPENDIX II

Collision statement of case

In the High Court of Justice
Queen's Bench Division
Admiralty Court

Claimant(s)

Claim No.

Defendant(s)

Collision statement of case on behalf of

PART 1

1. The names of the ships which came into collision and their ports of registry

--

2. The length, breadth, gross tonnage, horsepower and draught at the material time of the ship and the nature and tonnage of any cargo carried by the ship

--

3. The date and time (including the time zone) of the collision

--

4. The place of the collision

--

5. The direction and force of the wind

--

6. The state of the weather

--

7. The state, direction and force of the tidal or other current

--

8. The position, the course steered and speed through the water of the ship when the other ship was first seen or immediately before any measures were taken with reference to her presence, whichever was the earlier

--

9. The lights or shapes (if any) carried by the ship

10. (a) The distance and bearing of the other ship if and when her echo was first observed by radar

(b) The distance, bearing and approximate heading of the other ship when first seen

11. What light or shape or combination of lights or shapes (if any) of the other ship was first seen

12. What other lights or shapes or combinations of lights or shapes (if any) of the other ship were subsequently seen before the collision, and when

13. What alterations (if any) were made to the course and speed of the ship after the earlier of the two times referred to in article 8 up to the time of collision, and when, and what measures (if any) other than alterations of course or speed, were taken to avoid the collision, and when

14. The heading of the ship, the parts of each ship which first came into contact and the approximate angle between the two ships at the moment of contact

15. What sound signals (if any) were given, and when

16. What sound signals (if any) were heard from the other ship, and when

PART 2

State:

- (1) that the information in Part 1 is incorporated in Part 2;
- (2) any other facts and matters upon which the party filing this collision statement of case relies;
- (3) all allegations of negligence or other fault on which the party filing this collision statement of case relies;
- (4) the relief or remedy which the party filing this collision statement of case claims.

Statement of Truth

*(I believes)(The Claimant believes)(The defendant believes) that the facts stated in this collision statement of case are true
*I am duly authorised by the (claimant) (defendant) to sign this statement

Full name.....

Name of claimant's/defendant's solicitor's firm.....

signed.....
*(Claimant)(Defendant) (solicitor)

position or office held.....
(if signing on behalf of firm or company)

*delete as appropriate

APPENDIX III

Appendix 6

Case Management Information Sheet

The information supplied should be printed in bold characters

Case Management Information Sheet

Party lodging information sheet:

Name of solicitors:

Name(s) of advocates for trial:

[Note: This Sheet should normally be completed with the involvement of the advocate(s) instructed for trial. If the claimant is a litigant in person this fact should be noted at the foot of the sheet and proposals made as to which party is to have responsibility for the preparation and upkeep of the case management bundle.]

(1) By what date can you give standard disclosure?

(2) In relation to standard disclosure, do you contend in relation to any category or class of document under rule 31.6(b) that to search for that category or class would be unreasonable? If so, what is the category or class and on what grounds do you so contend?

(3) Is specific disclosure required on any issue? If so, please specify.

(4) By what dates can you (a) give specific disclosure or (b) comply with a special disclosure order?

(5) May the time periods for inspection at rule 31.15 require adjustment, and if so by how much?

(6) Are amendments to or is information about any statement of case required? If yes, please give brief details of what is required.

(7) Can you make any additional admissions? If yes, please give brief details of the additional admissions.

(8) Are any of the issues in the case suitable for trial as preliminary issues?

(9) (a) On the evidence of how many witnesses of fact do you intend to rely at trial (subject to the directions of the Court)? Please give their names, or explain why this is not being done.

(b) By what date can you serve signed witness statements?

(c) How many of these witnesses of fact do you intend to call to give oral evidence at trial (subject to the directions of the Court)? Please give their names, or explain why this is not being done.

(d) Will interpreters be required for any witness?

(e) Do you wish any witness to give oral evidence by video link? Please give his or her name, or explain why this is not being done. Please state the country and city from which the witness will be asked to give evidence by video link.

(10) (a) On what issues may expert evidence be required?

(b) Is this a case in which the use of a single joint expert might be suitable (see rule 35.7)?

(c) On the evidence of how many expert witnesses do you intend to rely at trial (subject to the directions of the Court)? Please give their names, or explain why this is not being done. Please identify each expert's field of expertise.

(d) By what date can you serve signed expert reports?

(e) When will the experts be available for a meeting or meetings of experts?

(f) How many of these expert witnesses do you intend to call to give oral evidence at trial (subject to the directions of the Court)? Please give their names, or explain why this is not being done.

(g) Will interpreters be required for any expert witness?

(h) Do you wish any expert witness to give oral evidence by video link? Please give his or her name, or explain why this is not being done. Please state the country and city from which the witness will be asked to give evidence by video link.

(11) What are the advocates' present provisional estimates of the minimum and maximum lengths of the trial?

(12) What is the earliest date by which you believe you can be ready for trial?

(13) Is this a case in which a pre-trial review is likely to be useful?

(14) Is there any way in which the Court can assist the parties to resolve their dispute or particular issues in it without the need for a trial or a full trial?

(15) (a) Might some form of Alternative Dispute Resolution procedure assist to resolve or narrow the dispute or particular issues in it?

(b) Has the question at (a) been considered between the client and legal representatives (including the advocate(s) retained)?

(c) Has the question at (a) been explored with the other parties in the case?

(d) Do you request that the case is adjourned while the parties try to settle the case by Alternative Dispute Resolution or other means?

(e) Would an ADR order in the form of Appendix 7 to the Commercial Court Guide be appropriate?

(f) Are any other special directions needed to allow for Alternative Dispute Resolution?

(16) What other applications will you wish to make at the Case Management Conference?

(17) Does provision need to be made in the pre-trial timetable for any application or procedural step not otherwise dealt with above? If yes, please specify the application or procedural step.

(18) Are there, or are there likely in due course to be, any related proceedings (e.g. a Part 20 claim)? Please give brief details.

[Signature of solicitors]

Note: This information sheet must be lodged with the Clerk to the Commercial Court at least 7 days before the Case Management Conference (with a copy to all other parties): see section D8.5 of the Commercial Court Guide.

An aerial photograph of a coastline. The top half of the image shows the deep blue sea with white-capped waves breaking against a dark, rocky shore. The bottom half of the image shows a lighter, sandy beach area. The overall scene is dynamic and captures the power of the ocean.

Bentleys, Stokes and Lowless, International House, 1 St Katharine's Way, London E1W 1YL
t +44 (0)20 7782 0990 f +44 (0) 7481 7978 law@bentleys.co.uk www.bentleys.co.uk