

Herrn
Matthias Köngeter
Deutscher Bundestag
Rechtsausschuss
Sekretariat PA 6
Konrad-Adenauer-Straße 1
10557 Berlin
rechtsausschuss@bundestag.de

Hamburg, 22. Oktober 2012
Wal/Eb – AZ: D.4.80
Telefon : 350 97 – 231
wallrabenstein@reederverband.de

Reform des deutschen Seehandelsrechts
Stellungnahme des VDR

I. Einleitung

Bereits seit einigen Jahren wird an einer Modernisierung des Seehandelsrechts gearbeitet. Das im 5. Buch des Handelsgesetzbuches (HGB) geregelte deutsche Seehandelsrecht ist in einigen Bereichen noch auf dem Stand des 19. Jahrhunderts, viele Begrifflichkeiten und Vorschriften werden der heutigen Situation in der Schifffahrt nicht mehr gerecht. Zwischen 2004 und 2009 erarbeitete daher eine vom Bundesjustizministerium (BMJ) eingesetzte Sachverständigengruppe einen Entwurf für eine Reform des Seehandelsrechts. Ihren Abschlussbericht legte diese Sachverständigengruppe 2009 vor. Er diente dem BMJ als Grundlage für einen Vorschlag zur Überarbeitung des deutschen Seehandelsrechts: Im Mai 2011 veröffentlichte das BMJ den sog. Referentenentwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts (RefE) im 5. Buch HGB. Dieser RefE sah neben einer Modernisierung vieler nicht mehr zeitgemäßer Bestimmungen (etwa zur Stellung des Kapitäns) und der Abschaffung überholter Rechtsinstitute (etwa Partenreederei, Verklarungsverfahren) aber auch eine deutliche Verschärfung der Vorschriften zur Verfrachterhaftung vor, einhergehend mit einer Abkehr vom international vorherrschenden Regime der Haager Visby-Regeln und der geplanten Kündigung der Haager Regeln durch Deutschland. Gemäß RefE sollte ein eigenständiges nationales seefrachtrechtliches Regime etabliert werden, das auch nicht mit den sog. Rotterdam Regeln kompatibel wäre und bei den Haftungsvorschriften z.T. noch über das dort vorgesehene Niveau hinausgehen würde. U.a. waren die Einführung einer generellen Haftung für Verspätungsschäden (begrenzt auf das Zweieinhalbfache der Fracht), die Erhöhung der Haftungshöchstsummen auf das Niveau der Rotterdam Regeln (875 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit oder 3 Sonderziehungsrechte je Kilogramm des Rohgewichts des Gutes) und die Abschaffung des nautischen Verschuldens vorgesehen.

Der VDR hatte dies als nicht sachgerecht kritisiert, da ein nationales Regime in einem globalen Wirtschaftszweig, der einheitliche Regeln benötigt, nicht sinnvoll ist und zu unnötigen Hindernissen für die Seeverkehrswirtschaft und Wettbewerbsverzerrungen führt. Wesentliche Bestimmungen des 5. Buches des HGB sind in der Tat reformbedürftig, da teils veraltetes „totes Recht“ (Vorschriften gehen z.T. noch auf die Segelschiffzeit bzw. das 19. Jahrhundert zurück). Das derzeitige nationale Rechtsregime ist daher nicht ideal, andererseits für die Praxis weitgehend unproblematisch, zumal durch Rechtsprechung durchdrungen und interpretiert. Gleichwohl ist die geplante Modernisierung des Seehandelsrechts auch aus der Sicht der Schifffahrt grundsätzlich zu begrüßen – soweit es sich etwa um die Neugliederung des Gesetzes, um die Bestimmungen zu den Personen der Schifffahrt, die Personenbeförderung über See, Regelungen zu Schiffsnotlagen und um Grundzüge der Verfahrensvorschriften handelt. Dies gilt jedoch nicht für die Bereiche des RefE, mit denen im Bereich des Seefrachtrechts ein national eigenständiges Regime etabliert werden sollte.

Der VDR hatte die Bundesregierung deshalb dazu aufgefordert, von einer Kündigung der Haager Regeln abzusehen, die Grundsätze der Haager Visby-Regeln weiter anzuwenden und das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts entsprechend anzupassen. Solange die Rotterdam Regeln international noch nicht in Kraft getreten sind bzw. nicht präzise absehbar ist, wann sich die Rotterdam Regeln durchsetzen werden, sollte sich das deutsche Seefrachtrecht – wie andere nationale Frachtrechte auch – am international etablierten Standard der Haager Visby-Regeln orientieren. Spätestens mit dem Inkrafttreten der Rotterdam Regeln sollte dann auch Deutschland den Rotterdam Regeln insgesamt folgen. In einer ausführlichen Stellungnahme hat der VDR gegenüber dem BMJ dargelegt, warum die Schaffung eines eigenständigen nationalen Seehandelsrechtsregimes sowohl aus juristischen als auch aus ökonomischen Gesichtspunkten verfehlt wäre. Darüber hinaus haben auch maßgebliche internationale Schifffahrtsverbände (ICS, ECSA, BIMCO, IG P&I, World Shipping Council) ihre schwerwiegenden Bedenken gegenüber einem solchen nationalen Alleingang an die Bundesjustizministerin adressiert.

Im Rahmen einer Verbände-Anhörung in Berlin beim BMJ hatte der VDR im September 2011 die Möglichkeit, die Kritikpunkte mündlich vorzutragen und zu vertiefen. Auch andere Verbände und Vereine teilten die erheblichen Bedenken des VDR an der vorgesehenen Reform. Daraufhin hatte das BMJ signalisiert, den RefE unter Berücksichtigung der nahezu einhelligen Kritik insbesondere an wesentlichen seefrachtrechtlichen Regelungen umfassend zu überarbeiten was auch geschah. Der Gesetzesentwurf, der mittlerweile vom Bundestag beraten wird, sieht eine Kündigung der Haager Regeln durch Deutschland nicht mehr vor. Wesentliche seefrachtrechtliche Bestimmungen sind kompatibel mit den Vorgaben der Haager Visby-Regeln gestaltet worden. Modifiziert werden allerdings die Regelungen zum nautischen Verschulden und zu Feuer an Bord eines Schiffes, beides soll nicht mehr – wie bisher und in den Haager Visby-Regeln vorgesehen – einen generellen Haftungsausschlussgrund darstellen. Stattdessen können das nautische Verschulden und Feuer jedoch per AGB als Haftungsausschlussgrund vereinbart werden.

II. Überblick: Wesentlicher Kritikpunkt des VDR

Der VDR begrüßt, dass der Gesetzesentwurf zur Reform des Seehandelsrechts (HGB-E) weitgehend in Übereinstimmung mit den Haager Visby-Regeln gebracht worden ist. In der Begründung des Gesetzesentwurfs wird ausdrücklich anerkannt, dass die Haager Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard darstellen, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert. Dass die Haftungsausschlüsse für Feuer und nautisches Verschulden nicht in den Ausnahmekatalog aufgenommen worden sind, ist bedauerlich und wird vom VDR als Abweichung von den Haager Visby-Regeln und damit dem international maßgeblichen Standard kritisiert. Es ist jedoch deutlich geworden, dass insbesondere das nautische Verschulden politisch als nicht mehr zeitgemäßer gesetzlicher Haftungsausschlussgrund eingestuft wird. Insofern wäre eine Lösung aufgrund einer entsprechenden Gestaltungsmöglichkeit der AGB der Unternehmen zwar nicht optimal, aber grundsätzlich akzeptabel; dies hat der VDR im Laufe vieler Gespräche zur Thematik auch mehrfach betont. Über die deliktische Haftung des Reeders droht aufgrund einer fehlenden Klarstellung im Gesetzesentwurf allerdings, dass die in AGB vereinbarten Haftungsausschlüsse für Feuer und nautisches Verschulden für bestimmte Fallkonstellationen i.E. in der Praxis nicht greifen. Dies würde dazu führen, dass das deutsche Recht in der Praxis abbedungen wird, da andernfalls die hiesigen (Linien-)Reedereien erhöhten Haftungsrisiken und somit deutlichen Kostennachteilen im internationalen Wettbewerb ausgesetzt sein würden.

III. Problemaufriss

Nach heute in Deutschland und in den meisten bedeutenden Schifffahrtsnationen geltendem Recht führt ein Sorgfaltsverstoß der Besatzung bei der nautischen Führung des Schiffes nicht zu einer Haftung des Verfrachters (§ 607 Abs. 2 HGB – sog. „Haftungsausschluss für nautisches Verschulden“). Das gleiche gilt, wenn ein Schaden durch ein Feuer an Bord des Schiffes entstanden ist (§ 607 Abs. 2 HGB – sog. „Haftungsausschluss für Feuer“). Der Verfrachter würde nur dann haften, wenn er selbst den Unfall verschuldet hätte, beispielsweise durch pflichtwidrige und fahrlässige Weisungen an den Kapitän.

Der Gesetzesentwurf will die gesetzlichen Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer abschaffen, weil man die Regelung für nicht mehr zeitgemäß hält (vgl. Begründung, BT-Drs. 17/10309, S. 45).

Gleichzeitig erkennt die Begründung an, dass die Haager Regeln bzw. die Haager Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard bilden, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert (vgl. Begründung, ebenda). Daher soll es zulässig sein, den „Haftungsausschluss für nautisches Verschulden“ und den „Haftungsausschluss für Feuer“ in AGB (also vor allem in den Konnossementsbedingungen) zu vereinbaren, so dass die Verfrachter und Reeder bei Geltung deutschen Rechts im Vergleich zu international üblichen, zu Grunde gelegten Regeln nicht wesentlich schlechter gestellt werden.

Umgesetzt wird diese Kompromisslösung in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E, wonach ein Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer in AGB vereinbart werden kann.

Wie die folgenden Beispiele zeigen, ist der angedachte Kompromiss bislang jedoch nur unzureichend umgesetzt worden. Den in der Regel klagenden Transportversicherern dürfte es nach dem Wortlaut des Regierungsentwurfs in vielen Fällen möglich sein, einen in den Konnossementsbedingungen geregelten Haftungsausschluss auszuhebeln. Bei Großschäden stünde ein Verfrachter, der auf der Grundlage deutschen Rechts kontrahiert, wesentlich schlechter da, als ein Konkurrent, für den die international üblichen Regeln (insbesondere: die Haager Visby-Regeln) gelten.

Der mit der Kompromisslösung (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E) verfolgte Zweck würde mithin verfehlt, dem Kompromiss die „Geschäftsgrundlage“ entzogen und der deutsche Rechtsstandort nicht gestärkt, sondern im Gegenteil durch die Abwahl deutschen Rechts geschwächt.

IV. **Beispielfälle**

1. Schwere Havarie

a) Sachverhalt

Ein Containerschiff läuft auf Grund und bricht in schwerem Wetter auseinander. Ein Großteil der Ladung kann nicht mehr geborgen werden. Der Ladungsschaden bewegt sich insgesamt im dreistelligen Millionenbereich. Die betroffenen Transportversicherer, die die einzelnen Ladungsschäden reguliert haben, bringen vor, der Kapitän hätte die Havarie vermeiden können, wenn er eine andere Route gewählt hätte; ein sorgfältiger Kapitän hätte das getan.

Können die Transportversicherer den Verfrachter und Eigentümer des Schiffs (XYZ-Containerlinie) erfolgreich auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch nehmen, wenn

- (1) die Geltung englischen Rechts vereinbart ist?
- (2) die Geltung deutschen Rechts vereinbart und in den Konnossementsbedingungen der XYZ-Containerlinie ein zulässiger Haftungsausschluss gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E vorgesehen ist?

b) Beurteilung nach englischem Recht (bzw. Haager Visby-Regeln)

Das englische Recht hat die Haager Visby-Regeln umgesetzt; die nachfolgenden Aussagen gelten daher in den meisten für die maritime Branche maßgeblichen Rechtsordnungen weltweit (auch im heute geltenden deutschen Recht):

Der von den Transportversicherern behauptete Sorgfaltsverstoß des Kapitäns führt nicht zu einer Haftung der XYZ-Containerlinie („Haftungsausschluss für nautisches Verschulden“ – Art. 4 Abs. 2a der Haager Visby-Regeln, vgl. auch § 607 Abs. 2 HGB). Diesen Einwand kann die XYZ-Containerlinie nicht nur gegenüber ihrem Auftraggeber (Befrachter) erheben, sondern gegenüber allen Anspruchstellern, unabhängig davon, aus welchem Recht diese vorgehen (Art. 4bis Abs. 1 der Haager Visby-Regeln, vgl. auch § 607a Abs. 1 HGB).

- c) Beurteilung nach deutschem Recht gemäß aktuellem Regierungsentwurf (BT-Drs. 17/10309)

Solange die klagenden Transportversicherer sich lediglich auf vertragliche Ansprüche des Auftraggebers (Befrachters) stützen, greift der nach § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E zulässige Haftungsausschluss. Die XYZ-Containerlinie haftet nicht.

Wenn die klagenden Transportversicherer zugleich Ansprüche des Empfängers aus dem ausgestellten Konnossement einklagen, bleibt es bei dem Haftungsausschluss, denn in § 525 S. 3 HGB-E ist eine entsprechende Ausnahme vorgesehen.

Die Transportversicherer werden sich daher auch die deliktischen Ansprüche des Ladungseigentümers abtreten lassen. Als Reeder haftet die XYZ-Containerlinie – anders als im Zivilrecht – für deliktisches Verhalten der Besatzung (§ 480 HGB-E). Da in § 506 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E eine mit § 525 S. 3 HGB-E vergleichbare Ausnahme fehlt, dürfte der zulässigerweise vereinbarte Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gegenüber den deliktischen Ansprüchen nicht greifen. Auf dem Umweg der deliktischen Ansprüche des Ladungseigentümers wird der als Kompromisslösung gedachte Haftungsausschluss in den Konnossementsbedingungen also in der Regel ausgehebelt werden. Die XYZ-Containerlinie haftet für nautisches Verschulden.

2. Feuer im Laderaum

- a) Sachverhalt

Im Laderaum eines Containerschiffs bricht ein Feuer aus, weil sich die Ladung in einem der Container entzündet hat. Grund für das Feuer war, dass der Absender Gefahrgut in den Container verladen hatte, ohne dies zu deklarieren. Eine große Zahl an Containern wird nicht durch das Feuer, sondern auch durch Löschwasser beschädigt. Die betroffenen Transportversicherer, die die einzelnen Ladungsschäden reguliert haben, bringen vor, ein Teil der Löschwasserschäden hätte vermieden werden können, wenn die Besatzung bei der Feuerbekämpfung sorgfältiger agiert hätte.

Können die Transportversicherer den Verfrachter und Eigentümer des Schiffs (XYZ-Containerlinie) erfolgreich auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch nehmen, wenn

- (1) die Geltung englischen Rechts vereinbart ist?
- (2) die Geltung deutschen Rechts vereinbart und in den Konnossementsbedingungen der XYZ-Containerlinie ein zulässiger Haftungsausschluss gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E vorgesehen ist?

- b) Beurteilung nach englischem Recht (bzw. Haager Visby-Regeln)

Der von den Transportversicherern behauptete Sorgfaltsverstoß der Besatzung beim Bekämpfen eines Feuers führt nicht zu einer Haftung der XYZ-Containerlinie („Haftungsausschluss für Feuer“ – Art. 4 Abs. 2 b) der Haager Visby-Regeln, vgl. auch § 607 Abs. 2 HGB).

- c) Beurteilung nach deutschem Recht gemäß aktuellem Regierungsentwurf (BT-Drs. 17/10309)

Wenn die Transportversicherer den Umweg über die deliktischen Ansprüche des Ladungseigentümers gehen, kann die XYZ-Containerlinie sich nicht auf den vereinbarten Haftungsausschluss für Feuer berufen. Es droht eine Vielzahl langwieriger Rechtsstreitigkeiten zur Klärung der Frage, ob die Besatzung bei den Löscharbeiten Verkehrssicherungspflichten verletzt hat, verbunden mit erheblichen Haftungsrisiken.

3. Schutz von Besatzungsmitgliedern

- a) Sachverhalt

Bei dichtem Nebel verschätzen sich Lotse und Kapitän des Bulklers XYZ bei der Einfahrt in eine Schleuse und kollidieren mit der Kaimauer. Der hierdurch entstehende Wassereinbruch macht einen erheblichen Teil der Düngemittelladung unbrauchbar.

Kann der Transportversicherer den Kapitän der XYZ erfolgreich auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch nehmen, wenn

- (1) die Geltung englischen Rechts vereinbart ist?
 - (2) die Geltung deutschen Rechts vereinbart und in den Konnossementsbedingungen ein zulässiger Haftungsausschluss gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E vorgesehen ist?
- b) Beurteilung nach englischem Recht (bzw. Haager Visby-Regeln)

Der von den Transportversicherern behauptete Sorgfaltsverstoß des Kapitäns führt nicht zu einer Haftung des Verfrachters („Haftungsausschluss für nautisches Verschulden“ – Art. 4 Abs. 2a der Haager Visby-Regeln, vgl. auch § 607 Abs. 2 HGB). Auf diesen Haftungsausschluss kann sich auch der Kapitän berufen (vgl. Art. 4bis Abs. 2 der Haager Visby-Regeln, vgl. auch § 607a Abs. 2 HGB). Er haftet daher nicht.

- c) Beurteilung nach deutschem Recht gemäß aktuellem Regierungsentwurf (BT-Drs. 17/10309)

Auch im neuen deutschen Recht soll § 508 Abs. 1 HGB-E regeln, dass der Kapitän sich auf die für den Verfrachter geltenden Haftungsbeschränkungen berufen kann. Wenn die Transportversicherer den Umweg über die deliktischen Ansprüche des Ladungseigentümers gehen, kann der Verfrachter sich jedoch nicht auf den vereinbarten Haftungsausschluss für nautisches Verschulden berufen (vgl. Beispiel 1). Auch die Besatzungsmitglieder, in diesem Fall der Kapitän, sind also nicht mehr vor einer Haftung geschützt.

V. Fazit

Die vorstehenden Beispiele zeigen, dass gerade bei Großschäden eine deutliche Haftungsverschärfung für Reeder, Verfrachter und deren Leute droht, wenn das neue Recht in der Fassung des Regierungsentwurfs in Kraft treten würde.

Die Kompromisslösung in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E erlaubt es gerade nicht, durch entsprechende Gestaltung der Konnossementsbedingungen ein im Wesentlichen internationalen Standards entsprechendes Haftungs niveau aufrechtzuerhalten, weil die Kompromisslösung nicht konsequent umgesetzt wurde. Hierfür müsste auch in § 506 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E eine mit § 525 S. 3 HGB-E vergleichbare Ausnahme aufgenommen werden.

Es wäre daher überaus sinnvoll und wichtig, in § 506 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E einen knappen klarstellenden Passus einzufügen und etwa wie folgt zu formulieren:

„(...)

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht, mit Ausnahme von Bestimmungen nach § 512 Absatz 2 Nummer 1.“

Neben dem Vergleich mit § 525 HGB-E und der drohenden „Aushöhlung“ der vom Gesetz aus den genannten Gründen bewusst ermöglichten Gestaltungsmöglichkeit nach § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB-E gibt es weitere Argumente zur Rechtfertigung der vorgeschlagenen Änderung:

Auch in der CMNI, die ja im Gesetzesentwurf u.a. ausdrücklich als Vorbild genannt wird (vgl. Drs. 17/10309, S. 89), gilt der nach Art. 25 Abs. 2 Buchst. a) oder b) CMNI vereinbarte Einwand selbstverständlich gegenüber Ansprüchen Dritter aus Delikt (vgl. Art. 22 CMNI).

Im jetzigen § 485 HGB wird ebenfalls eindeutig normiert, dass die Haftungsbeschränkung des Reeders gegenüber Dritten greift:

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Er haftet den Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat.

Sollte § 506 Abs. 2 HGB-E in diesem Punkt nicht mehr abgeändert werden, wäre die Wahl deutschen Rechts künftig mit erheblichen finanziellen Nachteilen verbunden, weil das im Vergleich zu den international üblichen Gepflogenheiten deutlich erhöhte Haftungsrisiko bei Großschäden sich auf die Kosten für entsprechenden Versicherungsschutz auswirken wird. Die inkonsequente bisherige Umsetzung der Kompromisslösung schwächt den Rechtsstandort Deutschland.

Wesentliche finanzielle Vorteile für die Verladeseite verspricht die Regelung im Regierungsentwurf nicht. Da die Transportversicherer ihren Kunden nicht vorgeben können, nur mit solchen Verfrachtern zu verschiffen, die auf der Grundlage deutschen Rechts arbeiten, werden sie den international üblichen Haftungsausschluss für nautisches

Verschulden und Feuer bei der Risikobewertung und Prämienkalkulation ohnehin berücksichtigen. Die Versicherungskosten der Verlager werden also nicht sinken.

Sollte keine Änderung bzw. klarstellende Ergänzung erfolgen, dürften deutsche (Linien-) Reedereien das deutsche Recht zukünftig abwählen. Das Risiko, dass die Rechtsprechung den in den AGB der Reedereien vereinbarten Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer für die deliktische Haftung nicht akzeptiert, ist zu groß. Die dadurch entstehenden erheblichen Nachteile der deutschen Reeder im internationalen Vergleich würden dazu führen, dass die Rechtswahlklauseln in den Konnossementen nicht mehr das deutsche Recht vorsehen.

Es wäre nach Auffassung des VDR äußerst bedauerlich, wenn eine grundsätzlich begrüßenswerte Reform des deutschen Seehandelsrechts aufgrund einer Abweichung von den Haager Visby-Regeln und damit verbundenen unzureichenden Detailregelung letztlich dazu führen würde, dass dem deutschen Seehandelsrecht zukünftig weniger Bedeutung zukommt.

Mit freundlichen Grüßen
VERBAND DEUTSCHER REEDER



Tilo Wallrabenstein