

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. (DNV)

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reform des Seehandelsrechts

von

Dr. Fritz Frantziach

Stellvertretender Vorsitzender des DNV

Richter am Oberlandesgericht a.D.

I. Einleitung

Die vom Bundesministerium der Justiz (BMJ) im Jahre 2004 eingesetzte Sachverständigengruppe, Leiter: Prof. Dr. Rolf Herber, hat ihren Abschlussbericht mit einem ausformulierten Gesetzestext im September 2009 übergeben. Nachdem die beteiligten Verkehrskreise, Institutionen, Vereine und Verbände Stellung genommen hatten, veröffentlichte das BMJ im Mai 2011 einen Referentenentwurf (RefE), der auf dem Abschlussbericht aufbaute. Das BMJ holte hierzu wiederum Stellungnahmen ein und führte im September 2011 eine mündliche Anhörung durch. Die geäußerte Kritik führte zu einer eingehenden Überarbeitung des Entwurfs und liegt nunmehr als Gesetzentwurf zur Reform des Seehandelsrechts vor.

Eine Reform erscheint dringend nötig, da die geltenden Bestimmungen des HGB selbst über 100 Jahre alt sind und zurückgehen auf die Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches von 1861.

Es ist zu begrüßen, dass das geltende Recht insgesamt gestrafft (aus ca. 300 Paragrafen werden weniger als 150) und den modernen Verhältnissen der Schifffahrt angepasst werden soll. Das Seefrachtrecht soll sich dabei so weit wie möglich an den Vorschriften des im Vierten Buch des HGB geregelten allgemeinen Frachtrechts orientieren. Dabei werden nach dem Gesetzesentwurf die Besonderheiten des Seehandelsrechts und internationale Übereinkommen berücksichtigt. Das gilt in erster Linie für die Haager- und die Visby-Regeln. Erstmals ausdrücklich geregelt werden die Bareboat-Charter und die Zeitcharter. Im Stückgutfrachtvertrag bleibt es bei der Haftung für vermutetes Verschulden. Als Höchstbetrag für die Haftung des Verfrachters sind wie bisher 2 Sonderziehungsrechte für das Kilogramm des Rohgewichtes vorgesehen. Gestrichen werden die Vorschriften über die Seeversicherung, die seit der Einführung der ADS im Jahre 1919 nicht mehr in der

Praxis zur Anwendung kommen. Das Rechtsinstitut der Partenreederei soll entfallen, da angesichts anderer, besserer Rechtsformen, hierfür heute kein Bedürfnis mehr besteht. Auch für die Beibehaltung des Verfahrens der Verklarung bei Unfällen besteht heute kein Bedarf mehr. Wohl bleiben einige grundlegende Bestimmungen über die Große Haverei, es entfallen aber die uneigentliche Haverei, die kleine Haverei und die besondere Haverei. Hinsichtlich des Kapitäns entfallen die §§ 511 – 550 HGB. Es verbleibt eine Regelung über die zivilrechtliche und handelsrechtliche Stellung des Kapitäns (§ 479 HGB-E). Das hat seinen Grund in der geänderten Stellung des Kapitäns. Vor 100 Jahren hatte er die Stellung eines Unternehmers. Jetzt nimmt er eine arbeitnehmerähnliche Stellung ein, auf die der Begriff Manager in etwa zutrifft.

Im Nachfolgenden ist auf drei Punkte näher einzugehen.

II. Stückgutfrachtvertrag

Die grundlegende Verpflichtung des Verfrachters aus einem Stückgutfrachtvertrag enthält § 481 Absatz 1 HGB-E:

„Durch den Stückgutfrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern.“

Die Formulierung orientiert sich am Landfrachtrecht und dort an § 407 HGB, was auch so gewollt ist. Das Transportmittel wird sehr allgemein als „Schiff“ bezeichnet. Die Abgrenzung zur Beförderung auf Binnengewässern, was zur Anwendbarkeit von §§ 407 ff. HGB führen würde, erfolgt durch die Worte „über See“. Liegt eine Beförderung über Binnen- und Seegewässer vor, so beantwortet sich die Frage, ob Landfrachtrecht oder Seefrachtrecht anzuwenden ist, nach § 450 HGB. In der Sachverständigengruppe wurde kontrovers diskutiert, ob es nicht richtiger „zur See“ heißen sollte, so wie in § 452 HGB und § 663b HGB. Eine neue Formulierung könnte den nicht gewollten Eindruck erwecken, es sei etwas anderes gemeint als die jetzige Regelung. Dem ist nicht so. Der neue Begriff wurde nur deshalb gewählt, weil er in der Praxis geläufiger ist.

§ 498 HGB-E befasst sich mit dem Haftungsgrund. Die Haftung soll weiterhin grundsätzlich an den international anerkannten Haftungsprinzipien ausgerichtet sein. Deshalb ist keine dem Landfrachtrecht entsprechende Bestimmung übernommen worden, nämlich die aus § 425 HGB, eine Haftung für bei größter Sorgfalt vermeidbare Güterschäden, mithin eine verschuldensunabhängige Haftung, wie § 426 HGB zu entnehmen ist. Es verbleibt vielmehr bei einer Verschuldenshaftung des Verfrachters, so sieht es § 498 Absatz 2 HGB-E vor.

Die Sachverständigengruppe hatte vorgeschlagen, den Verfrachter nicht mehr von seiner Haftung bei Güterschäden hervorgerufen durch nautisches Verschulden oder durch Feuer zu befreien. Das aber hätte eine Kündigung der Haager Regeln bedeutet. Auch wenn ich persönlich nach wie vor der Meinung bin, dass es sich bei dieser Haftungsprivilegierung des Verfrachters um einen Anachronismus handelt, so ist doch einzuräumen, dass gravierende rechtspolitische und wirtschaftliche Gründe dagegen sprechen. Die jetzt vorgesehene Regelung in § 512 Absatz 1 Nummer 1 HGB-E – Haftungsausschluss für diese Fälle durch vorformulierte Vertragsbedingungen (AGB) - ist ein gangbarer Weg.

Unverändert bleibt der Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden. § 504 HGB-E übernimmt die Regelung aus § 660 HGB: 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit bzw. 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes (Rechnungseinheit = Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds).

II. Wegfall von Vorschriften

Ohne jede Diskussion ist der Wegfall der Vorschriften über die Seeverversicherung, §§ 778 - 900 HGB, zu empfehlen. Diese 132 Paragraphen finden seit Jahrzehnten keine Anwendung mehr. An ihre Stelle sind die Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungsbedingungen (ADS) getreten, die bereits 1919 geschaffen worden sind. Eine grundlegende Überarbeitung erfolgte 1947.

Nicht beibehalten werden soll die Rechtsform der Partenreederei, §§ 489 – 508 HGB. Sie ist ein aus dem Mittelalter stammendes Rechtsinstitut für das heute kein Bedürfnis mehr besteht. Im Gegensatz zu den Handelsgesellschaften ist die Partenreederei sachenrechtlich auf das Eigentum am Schiff gegründet und hierauf beschränkt; sie ist nicht auf Innehabung und Verwaltung eines Gesellschaftsvermögens neben dem Schiff angelegt. Angesichts dessen, dass heute die Rechtsformen der Handelsgesellschaften zur Verfügung stehen, die nach der Entstehung der Partenreederei geschaffen wurden und nicht mehr auf dem überholten Modell mehrerer sich am Bau eines Schiffes für oft nur eine Reise zusammenfindender Eigentümer beruhen, hat die Partenreederei heute ihre Berechtigung verloren. Allerdings ist sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeitlang trotz ihrer gesellschaftsrechtlichen Mängel wieder vermehrt verwendet worden. Seit 2001 sind jedoch keine neuen Partenreedereien mehr gegründet worden, nachdem Personengesellschaften und Partenreederei steuerrechtlich gleichgestellt wurden. Eine Beibehaltung der Bestimmungen des HGB zur Partenreederei wegen der wenigen noch bestehenden Partenreedereien, erscheint angesichts der in diesem Falle notwendig werdenden umfassenden Modernisierung des geltenden Rechts unverhältnismäßig und auch nicht geboten. Denn für die bestehenden Partenreedereien gilt das derzeit geltende Recht weiter fort. Da ihr Fortbestehen an die Lebensdauer der Schiffe geknüpft ist, ist ihre Existenz zeitlich begrenzt.

Das Verfahren über die Verklarung von Unfällen soll beseitigt werden. Das Verklarungsverfahren ist geregelt in den §§ 522 – 525 HGB. Seine jetzige Fassung hat es durch das 1. Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 erhalten. Verklarung bedeutet die Beweisaufnahme über einen Unfall, der sich während der Seereise ereignet hat und der das Schiff oder die Ladung betrifft oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben kann, § 522 Abs. 1 HGB. Die Verklarung dient der Wahrung privater Interessen, nämlich der Entlastung des Kapitäns. Demgemäß ist er berechtigt, die Aufnahme einer Verklarung zu beantragen. Dritte, nämlich Reisebeteiligte, können es lediglich verlangen. Wenn es geschieht, ist der Kapitän verpflichtet, tätig zu werden. Mit anderen Worten, die Verklarung ist für den Kapitän nicht mehr obligatorisch, sondern berechtigt ihn zu dieser Maßnahme. Andererseits ist sie von ihm auf Verlangen eines Reisebeteiligten zu beantragen. Reisebeteiligter ist jeder, der durch den Unfall in irgendeiner Weise betroffen ist, soweit er zu dem in § 522 Abs. 1 Satz 2 HGB genannten Personenkreis gehört.

Ein Bedarf für die Beibehaltung dieses Verfahrens ist nicht ersichtlich. Das Verfahren ist vor allem für die Beweissicherung im Ausland vorgesehen, weil in Deutschland das selbständige Beweissicherungsverfahren der ZPO zur Verfügung steht, §§ 485 – 494a. Die Verklarung vor den deutschen Auslandsvertretungen stößt aber auf Schwierigkeiten, weil das Auswärtige Amt durch Rechtsverordnung nach § 522 Absatz 2 HGB die Vertretungen benennen muss, bei denen das Verfahren aus personellen Gründen überhaupt durchgeführt werden kann. Angesichts der Personalfuktuation in den Vertretungen sind die in der Rechtsverordnung genannten Vertretungen aber keineswegs stets tatsächlich in der Lage, eine Verklarung vorzunehmen. Abgesehen hiervon wird heute im Hinblick auf weltweit gute Nachrichten- und Verkehrsverbindungen von einer Verklarung nur noch sehr selten Gebrauch gemacht; bei Unfällen wird regelmäßig ein Havariekommissar am Schadensort mit der Klärung des Hergangs beauftragt, bei größeren Schäden entsenden die betroffenen Parteien kurzfristig sachverständige Vertreter an den Unfallort.

Es verbleibt bei Bestimmungen über die Große Haverei (§§ 588 – 595 HGB-E). Dies jedoch nur noch in Form von Minimalregelungen, da in der Praxis die Vereinbarung allgemeiner Bedingungen, nämlich der York-Antwerp-Regeln absolut üblich ist. Verzichtet wird dagegen auf die uneigentliche Haverei, § 733 HGB, die kleine Haverei, § 621 Absatz 2 HGB und die besondere Haverei, §§ 701, 707 HGB.

Die Rechte und Pflichten des Kapitäns werden von 33 Vorschriften werden auf eine reduziert. Die §§ 511 bis 555 HGB entfallen völlig. Lediglich die Rechtsgedanken aus den §§ 520 und 527 HGB werden in § 479 HGB-E übernommen. Daneben wird der Kapitän nur noch bei den Konnossementen, §§ 513 und 518 HGB-E, sowie in § 619 HGB-E erwähnt – eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung sowie ein Urteil oder ein Beschluss über einen Arrest in das Schiff können dem Kapitän zugestellt werden. Diese radikale Kürzung hat bei einer Reihe von Kapitänen/Seelotsen der dem DNV angeschlossenen nautischen Vereine den Verdacht aufkommen lassen, es solle die Position des Kapitäns an Bord eines Schiffes beeinträchtigt werden. Die nachfolgenden Hinweise haben für Aufklärung gesorgt:

Diese umfassende Aufhebung von den Kapitän betreffenden Vorschriften hat allein ihren Grund in der geänderten Stellung des Kapitäns. Zur Segelschiffszeit und damit während der Geltung des ADHGB hatte der Kapitän die Stellung eines Unternehmers. So war er am Gewinn der Reise beteiligt und hatte das Recht, Waren für eigene Rechnung mitzunehmen. Eine weitere Einnahmequelle war das Kaplaken oder die Primage, eine Sondervergütung, die der Kapitän bei erfolgreicher Ablieferung der Güter an dem Empfänger von diesem zusätzlich erhielt. Mit dem Beginn der Dampfschiffahrt änderte sich die Stellung des Kapitäns ganz wesentlich, ohne dass dies zu einer Änderung der bestehenden Vorschriften des ADHGB, die ins HGB übernommen worden waren, führte. Der Kapitän befindet sich in einer arbeitnehmerähnlichen Position, der Begriff eines Managers ist nicht ganz entfernt liegend. Aus den genannten Gründen soll die historisch begründete quasivertragliche Haftung des Kapitäns gegenüber allen Reiseinteressenten für die Ausführung der vom Reeder abgeschlossenen Verträge beseitigt werden. Aus Gründen des Verkehrsschutzes soll (§ 479 Absatz 1 HGB-E) an der gesetzlichen Vertretungsmacht des Kapitäns für den Reeder festgehalten werden, die jedoch einfacher und klarer geregelt werden kann und soll als im geltenden Recht. Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt, unabhängig davon, ob er diese Handlungen im In- oder im Ausland vornimmt.

III. Verjährung

Hier (§§ 605 – 610 HGB-E) folgt der Regierungsentwurf weitgehend den Vorschlägen der Sachverständigengruppe. Es gilt weiterhin, dass grundsätzlich die allgemeinen Verjährungsvorschriften des BGB (§§ 194 ff.) zur Anwendung kommen. In diesem Zusammenhang wird § 439 HGB im Hinblick auf zwischenzeitlich ergangene richterliche Entscheidungen, so insbesondere das Urteil des BGH vom 13.03.2008 – I ZR 116/06 - = TranspR 2008, 467-469, abgeändert und durch zwei neue Sätze ergänzt.

Insgesamt wäre es wünschenswert, wenn aus dem vorliegenden Entwurf ein Gesetz würde.

Hamburg, den 22. Oktober 2012

Dr. Fritz Frantziach