

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts

I.

Reformbedarf des 5. Buchs des HGB

1. Allgemeines

Der Reformbedarf des 5. Buchs des HGB wird allein schon daraus deutlich, dass es in seiner Grundstruktur aus dem ADHGB von 1861 stammt. Das ADHGB war somit „der Schlussstein der Segelschiffahrtszeit, ein getreues Spiegelbild der damaligen Seewirtschaft und Seerechtsprechung“¹ In den seit 1864 einsetzenden Arbeiten zur Reform des Handelsrechts blieb das Seehandelsrecht nahezu unbeachtet, weil die Zeit nicht ausreichte, um dieses traditionsbehaftete Rechtsgebiet neu zu gestalten². Unbeachtet blieb daher, dass sich der deutsche Seehandel in einem Maße verändert hatte, wie dies innerhalb eines verhältnismäßig so kurzen Zeitraums kaum irgendwo und irgendwann je der Fall gewesen war. Die Segelschiffahrt war in dieser Zeit gegenüber der Dampfschiffahrt immer mehr in den Hintergrund getreten. Hierzu hatten technische, wirtschaftliche und politische Umwälzungen beigetragen. Es nimmt daher nicht Wunder, wenn Pappenheim in seiner „Rede beim Antritt des Rektorats der königlichen Christian-Albrecht Universität zu Kiel am 05.03.1901“, also unmittelbar nach Inkrafttreten des HGB, die Reformbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts angesichts der Veränderung des Seehandels seit Mitte des 19. Jahrhunderts eindringlich darlegte³. Dessen ungeachtet unterblieb eine grundlegende Reform und systematische Neuordnung des Seehandelsrechts. Zu Änderungen kam es nur dann, wenn internationale Übereinkommen innerstaatlich umgesetzt würden. Es bedarf also keiner Diskussion, dass eine Reform des Seehandelsrechts mit dem Ziel, dieses den Gegebenheiten des modernen Seeverkehrs anzupassen und insbesondere auch mit den Vorschriften des BGB in Einklang zu bringen, überfällig ist.

2. Wegfall der Vorschriften über die Haftung des Kapitäns

Wenn das 5. Buch des HGB nach dem Gesetzentwurf statt 284 §§ nur noch 144 §§ enthält so beruht dies zunächst einmal darauf, dass die veralteten noch aus der Segelschiffahrtszeit stammenden Vorschriften entfallen sind. Hiervon umfasst sind insbesondere die Vorschriften über die persönliche Haftung des Kapitäns gegenüber allen Ladungsbeteiligten, also die Gleichstellung von dessen Haftung mit der Haftung des Verfrachters. Die Rechte und Pflichten des Kapitäns waren in 33 Vorschriften niedergelegt, von denen nur eine in abgeänderter Form enthalten geblieben ist, wonach der Kapitän befugt ist, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt

¹ Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. 1950, S. 22

² Rudolf Müller-Erbach, Deutsches Handelsrecht 2./3. Aufl. 1948, S. 42

³ Max Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts, Kiel und Leipzig 1901

und die darüber hinaus regelt, welche Eintragungen der Kapitän in ein Tagebuch vornehmen muss, wenn auf dem Schiff ein Tagebuch zu führen ist (§ 479).

3. Wegfall der Partenreederei

Nicht beibehalten wird die Rechtsform der Partenreederei. Zurückgehend auf römisch-rechtliche Komponenten wurde diese Rechtsform im Mittelalter entwickelt. In der Form der Partenreederei sollte mehreren Personen die Möglichkeit gegeben werden, ein im gemeinschaftlichen Eigentum stehendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Jeder Mitreeder haftete persönlich in Höhe seines Anteils für die laufenden Ausgaben, die für den Betrieb des Schiffes notwendig waren. Nach dem zweiten Weltkrieg erlebte die Partenreederei durch die Schifffahrtspolitik, d.h. der Steuergesetzgebung, eine Renaissance. Deren Ende brachte die steuerrechtliche Gleichstellung von Personalgesellschaften und Partenreederei. Seit diesem Jahr ist keine Partenreederei im deutschen Schiffsregister eingetragen worden. Die Rechtsform der Partenreederei hatte ausgedient, Österreich hat dem schon 1990 durch die Aufhebung der §§ 489 ff. HGB Rechnung getragen⁴.

II.

Der Stückgutfrachtvertrag

1. Allgemeine Vorschriften

Der erste Abschnitt über den Stückgutfrachtvertrag enthält allgemeine Vorschriften über die Pflichten und Rechte des Verfrachters, Befrachters und Abladers. Sie sind nach dem Vorbild der Vorschriften über das allgemeine Frachtrecht strukturiert. Inhaltlich wird den Besonderheiten des Seehandelsrechts Rechnung getragen. Ob dies allerdings immer gelungen ist oder in für das Seehandelsrecht kennzeichnenderweise zum Ausdruck gekommen ist, ist zumindest fraglich. Insoweit möchte ich auf zwei Vorschriften hinweisen:

- a) Der Verfrachter hat nach § 486 Absatz 2 „das Gut in das Schiff zu laden und dort zu befestigen (verladen) ...“. Wenn hier der Begriff „befestigen“ gebraucht wird, so entspricht dies der Pflicht des Absenders (§ 412 HGB) das Gut zu befördern, zu laden, zu stauen und zu befestigen. Sowohl umgangssprachlich als auch als Rechtsbegriff werden auf einem Schiff Güter gesichert, wozu auch das Befestigen und das Laschen der Güter gehört. Nach Art. 27 Absatz 1 der Rotterdam-Regel hat der Absender die Güter in einem Zustand zu übergeben *that they herewith will withstand the intended carriage including their loading, handling, storing, lashing and securing, and unloading*, also dass die Güter auch dem „Befestigen, Sichern und Ausladen standhalten“⁵. Auch der

⁴ Karsten Schmidt, gesetzliches Seehandelsrecht: hat das HGB noch eine Zukunft? Schriften des deutschen Vereins für internationalen Seerechts A, Heft 102, 2006

⁵ So die Arbeitsübersetzung des BMJ

Befrachter hat nach Art. 27 Absatz 3 der Rotterdam-Regeln, werden Güter in einen Container gepackt oder ein Fahrzeug beladen, die Pflicht *carefully stow, lash and secure the contains in or on the container*, d.h. „den Inhalt zu stauen, zu befestigen und zu sichern“⁶. Befestigt werden im Übrigen nur feste und nicht flüssige Gegenstände. Bei einer Ölladung muss etwa dafür gesorgt werden, dass nicht durch undichte Leitungen oder Ventile ein Verlust entsteht. Auch deshalb empfiehlt es sich, „befestigen“ durch „sichern“ zu ersetzen.

- b) § 485 statuiert die Verpflichtung des Verfrachters, ein see- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen. In Übereinstimmung mit Artikel 3 § 1 der Haager Regeln und dem bisherigen § 559 Absatz 1 HGB werden als Laderäume die Kühl- und Gefrierräume besonders erwähnt, wenn es heißt „die Laderäume, einschließlich der Kühl- und Gefrierräume“ müssten sich in einem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden. Der Hinweis auf die Kühl- und Gefrierräume mag im Jahre 1924, als diese durch das CMI beschlossen wurden, gerechtfertigt gewesen sein. Seit 1980 sind die klassischen Kühlschiffe jedenfalls in Deutschland vollständig durch Containerschiffe, auf denen Kühlcontainer befördert werden, abgelöst worden. Die besondere Erwähnung der Kühl- und Gefrierräume sind daher nicht mehr zeitgemäß. Ich empfehle daher, insoweit die Formulierung von Artikel 14 c) der Rotterdam-Regeln zu übernehmen, wonach „die Laderäume und alle anderen Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden“. § 485 HGB sollte daher folgenden Wortlaut haben:

See- und Ladungstüchtigkeit

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume und alle anderen Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, in dem für die Aufnahme, Beförderung, Unterhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

2. Die Haftung des Verfrachters

- a) Bereits in den Beratungen der Sachverständigengruppe standen drei Fragen im Mittelpunkt der Diskussion:

Sollen bereit zum jetzigen Zeitpunkt die Rotterdam-Regeln in das Deutsche Recht übernommen werden?

⁶ Arbeitsübersetzung BMJ

Soll es dabei verbleiben, dass jedenfalls für Frachtverträge, über die ein Konnossement ausgestellt worden ist, die Haftung des Verfrachters auf den Haager sowie den Visby-Regeln basiert?

Soll insbesondere angesichts der Ungewissheit des Zeitpunkts, in dem die Rotterdam-Regeln in Kraft treten, ein eigenständiges nationales deutsches Recht geschaffen werden?

- b) Eine Ratifizierung der Rotterdam-Regeln oder eine vorweggenommene Einarbeitung oder Übernahme der Rotterdam-Regeln in das deutsche Recht hätte bedeutet, dass die Bundesrepublik Deutschland nach dem jetzigen Stand neben Spanien und Togo der einzige Staat gewesen wäre, der von dem gegenwärtig noch weltweit verbreitetem Haftungssystem auf der Grundlage der Haager beziehungsweise der Haager Visby-Regeln die Haftung des Verfrachters nach den Rotterdam-Regeln bestimmen würde. Insbesondere der damit verbundene Wegfall des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden und Feuer würde zur Folge haben, dass die deutschen Reedereien nahe- liegender Weise London als Gerichtsstand vereinbaren. Es ist überhaupt nicht abzuse- hen, wie lange dieser Zustand gedauert hätte. Es lässt sich einmal nicht voraussehen, zu welchem Zeitpunkt die Rotterdam-Regeln durch die Ratifikation mindestens von 20 Signaturstaaten völkerrechtlich in Kraft treten. Wie das Beispiel der Hamburg-Regeln zeigt, sollte eine Ratifikation der Rotterdam-Regeln darüber hinaus auch dann erst er- folgen, wenn für den Seeverkehr bedeutende Vertragsstaaten wie etwa Großbritannien, China, Japan oder die USA die Rotterdam-Regeln ratifiziert haben.
- c) Im Rahmen der Diskussion über die Zeichnung und Ratifizierung der Rotterdam- Regeln wird wiederholt darauf hingewiesen, dass die deutsche Handelsflotte zu den größten weltweit gehöre. Daher wird der Ratifikation der Rotterdam-Regeln durch die Bundesrepublik Deutschland eine Signalwirkung zugesprochen. Würde die Bundesre- publik Deutschland als wichtige Seehandelsnation die Rotterdam-Regeln ratifizieren, würden weitere bedeutende Schifffahrtsstaaten folgen.

Es ist richtig, dass gegenwärtig rund 3.600 Schiffe im deutschen Schiffsregister einge- tragen sind, weil sie deutsche Eigentümer haben. Dies besagt jedoch noch überhaupt nichts über die Bedeutung des deutschen Seehandelsrechts. Insoweit ist die Zahl der Schiffe entscheidend, die unter deutscher Flagge betrieben werden. Gegenwärtig trifft dies nur für rund 400 Schiffe zu. Aber auch diese Zahl sagt noch nichts darüber aus, dass das Recht des Stückgutvertrages für die Beförderung mit diesen Schiffen maßge- bend ist. Eine erhebliche Anzahl dieser Schiffe wird nämlich von deutschen Reederei- en an ausländische Reeder für eine bestimmte Zeit verchartert. Da der Zeitcharterer die Frachtverträge abschließt und die Konnossemente ausstellt, wird er die Geltung seines Heimatrechts oder insbesondere das Recht von Großbritannien mit dem Gerichtsstand London vereinbaren. Auf der anderen Seite werden von deutschen Reedern aber auch

ausländische Schiffe gechartert. In diesem Fall vereinbart der deutsche Reeder als Zeitcharterer/Verfrachter deutsches Recht.

Dass die im deutschen Eigentum stehenden Schiffe von der Tonnage her hinter China und Japan die drittgrößte Handelsflotte der Welt bilden, sagt also nichts über die Bedeutung des deutschen Seehandelsrechts aus, namentlich das Recht des Stückgutvertrages. Dessen ungeachtet, wird die Bedeutung der deutschen Seehandelschiffahrt weltweit hoch eingeschätzt. Dies darf aber nicht zu dem Trugschluss verführen, dass die Ratifikation der Rotterdam-Regeln durch die Bundesrepublik den gegenwärtigen Stillstand hinsichtlich der Ratifikation durch andere Staaten in Bewegung bringen würde.

Davon abgesehen würde eine Übernahme der Rotterdam-Regeln in das deutsche Seehandelsrecht aufgrund seiner Systematik und seiner detaillierten Regelungen nur dadurch möglich sein, dass die Rotterdam-Regeln nicht in das HGB eingearbeitet werden. Innerhalb des HGB würden sie einen Fremdkörper darstellen. Infrage käme daher nur eine vollständige Übernahme durch ein Seehandelsrechtsgesetz außerhalb des HGB. Aus den oben angeführten Gründen erscheint dies allerdings erst sinnvoll, wenn die Rotterdam-Regeln von der erforderlichen Zahl der Signaturstaaten ratifiziert worden sind und sich hierunter die für die Seeschiffahrt wesentlichen Staaten befinden.

- d) Die Sachverständigenkommission hat einen Entwurf vorgelegt, der zwar grundsätzlich auf den Prinzipien und den Visby-Regeln beruht. Als wichtigste Neuerung der seefrachtrechtlichen Haftungsvorschriften würde vorgeschlagen, den Verfrachter nicht mehr von seiner Haftung für ein Verschulden der Besatzung des Schiffes bei dessen Führung und Bedienung des Schiffes (nautisches Verschulden) sowie für Feuer zu befreien. Dass dieser im gesamten Frachtrecht einzigartige Haftungsausschluss in der heutigen Zeit keine Berechtigung mehr hat, sollte unstrittig sein. Damit hat die Kommission einen Sonderweg für das deutsche Seehandelsrecht eingeschlagen.

Mit Recht ist hiergegen eingewandt worden, damit koppele sich die Bundesrepublik Deutschland von der internationalen Rechtsentwicklung und löse aus dem Rahmen des international vereinheitlichten Rechts. Der von der Sachverständigenkommission vorgeschlagene Gesetzesentwurf werde dazu führen, dass deutsches Recht vertraglich nicht mehr vereinbart werde. Die negativen wirtschaftlichen Folgen wären gravierend.⁷ Damit sprechen die gleichen Gründe gegen den Entwurf der Sachverständigenkommission wie diejenigen gegen eine Übernahme der Rotterdam-Regeln.

- e) Der Gesetzesentwurf basiert nach wie vor auf den Haager Regeln und den Visby-Regeln. Anders als zum Teil das noch geltende Recht berücksichtigt er jedoch, dass die Haager Regeln nur für Frachtverträge gelten, über die ein Konnossement ausgestellt worden

⁷ Trappel Transportrecht 2011, S. 332

ist. Wird lediglich ein Stückgutfrachtvertrag abgeschlossen und über diesen, wie es zunehmend der Fall ist, ein Seefrachtbrief, oft auf elektronischem Wege ausgestellt, konnte daher in Übereinstimmung mit dem Allgemeinen Frachtrecht (§ 449 HGB) § 512 bestimmt werden, dass von den Vorschriften über die Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes nur durch eine Individualvereinbarung abgewichen werden kann. Damit wird wie in § 449 HGB die Vertragsautonomie gewährleistet, gleichzeitig aber Kernbestand seefrachtrechtlicher Haftungsvorschriften der Veränderung durch AGB entzogen.

Nach geltendem Recht (§ 607 Absatz 2 Satz 1 HGB) hat der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden ist. Ausgenommen sind hierfür nur Maßnahmen zur Bedienung des Schiffes, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden. Nach den Haager Regeln gilt dieser Haftungsausschluss nur, wenn über den Frachtvertrag ein Konnossement ausgestellt ist. Ist dies nicht der Fall, können Verfrachter und Befrachter vereinbaren, dass der Verfrachter auch in diesen Fällen haftet. Eine derartige Vereinbarung erscheint aus heutiger Sicht völlig selbstverständlich zu sein. Wie bereits oben unter c) erwähnt, ist dieser Haftungsausschluss im gesamten Frachtrecht einzigartig. Irgendeine Berechtigung kann ihm nicht mehr zugesprochen werden. Deshalb lässt § 512 Absatz 2 eine derartige Vereinbarung grundsätzlich zu. Dies entspricht der Vertragsfreiheit.

Andererseits ist dieser Haftungsausschluss für nautisches Verschulden und Feuer nach wie vor im internationalen Schifffahrtsverkehr anerkannt und ist in Konnossementen wie Seefrachtbriefen enthalten. Mit Rücksicht auf diese internationale Praxis ist in § 512 Absatz 2 Nr. 1 vorgehen, dass dieser Haftungsausschluss auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden kann. Dies entspricht Art. 25 Absatz 2 a) des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), welches für die Bundesrepublik Deutschland am 1. November 2007 in Kraft getreten ist.

Dass Vertragsparteien, wie in § 512 Absatz 1 Nr. 2 vorgesehen, einen höheren als den gesetzlich vorgeschriebenen Haftungshöchstbetrag für Verlust oder Beschädigung vereinbaren können, entspricht dem internationalen Seefrachtrecht.

3. Beförderungsdokumente insbesondere das Konnossement

- a) Problematisch erscheint hier allein § 525, problematisch, das heißt verbesserungswürdig.

Nach Satz 1 soll eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in §§ 520 Absatz 2, 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht,

nur wirksam sein, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Durch die Bezugnahme auf die Vorschrift, die die abweichende Vereinbarung im Stückgutvertrag zum Inhalt hat, wird zunächst der Grundsatz aufgestellt, dass nur eine Bestimmung, die aufgrund einer Individualvereinbarung oder in den Ausnahmefällen des Absatz 2 Nr. 1, Nr. 2 wirksam ist. Gleichzeitig wird daran deutlich, dass es in Absatz 1 nur um das Verhältnis zwischen Verfrachter, Befrachter und Ablader geht. Ausdrücklich wird dies in Satz 2 gesagt, wonach eine Abweichung zulasten des Befrachters oder Abladers Dritten gegenüber unwirksam ist. Diese Bezugnahme auf die Bestimmung über abweichende Vereinbarungen im Stückgutvertrag ist mindestens irreführend.

- b) Das Konnossement verbrieft allein Ansprüche für den aus dem Konnossement Berechtigten. Dies ist entweder gemäß § 519 der Inhaber, ein auf den Inhaber lautendes Konnossement kommt in der Praxis praktisch nicht vor, bei einem Orderkonnossement entweder der Empfänger oder der durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten seine Legitimation ausweisen kann oder schließlich der Empfänger, wenn sein Name im Konnossement genannt wird.⁸ Die Vereinbarungen im Stückgutvertrag zwischen Verfrachter und Befrachter haben daher keine Bedeutung für die Ansprüche aus dem Konnossement. Dies braucht nicht erst durch Satz 2 klargestellt werden.

Darüber hinaus ergeben sich gegenüber dieser Formulierung – lässt man einmal Art. 6 außer Acht – Bedenken mit Rücksicht auf die Haager Regeln. In Art. IV Nr. 2 EG-HGB der Haager Regeln werden die Ereignisse aufgeführt, für die der Verfrachter nicht verantwortlich ist, namentlich zu Beginn des dort aufgeführten Katalogs für nautisches Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung sowie für Feuer. Dort wird die Formulierung gebracht „*neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: ...*“. Dies deutet darauf hin, dass diese Haftungsausschlüsse, werden Haager Regeln nicht direkt als Gesetz übernommen, in einem Gesetz aufgeführt werden müssen, so wie es im bisherigen Recht der Fall ist. Auf der anderen Seite bestimmt Artikel III Nr. 8: „*Any clause covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention shall be null and void and of no effect.*“ In Art. III sind die Verpflichtungen aufgeführt, denen der Verfrachter nachkommen muss, zum Beispiel dass er für anfängliche und nachträgliche See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes zu sorgen hat. Nach Art. III Nr. 8 ist daher eine vertragliche Vereinbarung, die den Verfrachter von diesen Verpflichtungen befreit oder sie zumindest einschränkt, ungültig. Dieser Satz wird dennoch auf alle Vorschriften „of this Convention“ bezogen! Es wird also auf die vertragliche Vereinbarung abgestellt, so wie dies in der gegenwärtigen Fassung des § 525 HGB geschieht.

⁸ § 519 Nr. 3 sollte daher richtigerweise lauten: „auf den Namen des Empfängers lautet“; denn nach § 515 Absatz 1 Nr. 6 soll das Konnossement den Namen des Empfängers wiedergeben.

§ 525 Satz 3 hat schließlich zum Inhalt, dass eine Bestimmung im Konnossement über den Ausschluss für nautisches Verschulden und Feuer sowie über eine höhere Haftung als in § 504 HGB vorgesehen, wirksam ist. Dies sollte in § 525 ausdrücklich bestimmt werden. Damit würde die Eigenständigkeit der Bestimmungen im Konnossement zum Ausdruck gebracht werden und gleichzeitig klar werden, dass derartige Haftungsausschlüsse beziehungsweise eine Erhöhung der Haftung gesetzlich zugelassen sind. Ich schlage daher folgenden Wortlaut für diese Vorschrift vor:

§ 525

Abweichende Bestimmung im Konnossement

- (1) Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist unwirksam.
- (2) Abweichend von Absatz 1 ist eine Bestimmung im Konnossement wirksam, nach der
 1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder durch Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden, oder
 2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.

Gleiches gilt, wenn der aus dem Konnossement Berechtigte nicht ein Dritter ist, dem das Konnossement übertragen wurde, und wenn die Bestimmung im Konnossement die Voraussetzungen des § 512 Absatz 1 erfüllt.

4. Haftung des ausführenden Verfrachters

- a) Nach § 509 tritt neben die Haftung des Verfrachters die Haftung des Dritten für einen Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht. Die Bedeutung dieser Vorschrift liegt darin, dass unter einem Zeitchartervertrag der Zeitcharterer die Güter zu laden und zu löschen hat. Während dieser Zeit entsteht der überwiegende Teil der Schäden an den über See beförderten Gütern. Daher ist es gerechtfertigt, denjenigen auch haften zu lassen, der das Laden und Löschen tatsächlich ausführt. Dies wird das vom Zeitcharterer beauftragte Umschlagsunternehmen sein. Das Umschlagsunternehmen ist dann ausführender Verfrachter, gegen den der Befrachter oder der Empfänger die gleichen Ansprüche hat wie gegen den Verfrachter. Damit werden Befrachter und Empfänger vor einer Insolvenz

des Zeitcharterers geschützt. Dies ist für diese besonders gefahrträchtigen Vorgänge ohne Zweifel berechtigt.

- b) Unproblematisch ist, dass der Reeder, soweit er die Beförderung ausführt, für diesen Zeitraum als ausführender Verfrachter haftet. Dies wird schon daran deutlich, dass bis zum Inkrafttreten des Ersten Seerechtsänderungsgesetzes am 6. April 1973 dessen Basis das Internationale Übereinkommen von 1926 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken war, ein Schiffsgläubigerrecht auch für Ladungsschäden vorsah. Damit haftete der Reeder dinglich, das heißt mit seinem Schiff für alle Ansprüche gegen den Verfrachter. Auch haftet der Reeder nach § 518 anstelle des Verfrachters, wenn der Verfrachter nicht angegeben oder in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben ist, die nicht der Verfrachter ist. Schließlich sehen seit dem 1961 in Gouadalajara verabschiedeten Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen alle internationalen Übereinkommen über die Beförderung von Personen oder Gütern bis hin zu den Rotterdam-Regeln die Haftung des ausführenden Verfrachters vor. Sie ist auch in § 437 HGB in das allgemeine Frachtrecht aufgenommen worden. Selbstverständlich wird diese Haftung auch im Gesetzesentwurf durch § 546 HGB auf der Grundlage des Athener Übereinkommens 2002 für Ansprüche der Reisenden aus Personenbeförderungsverträgen gelten.

III. Zeitcharterrecht

Das geltende Recht enthält keine Vorschrift über den Zeitchartervertrag. Es war daher selbstverständlich, dass dieses wichtige Rechtsgebiet nunmehr im HGB in seinen Grundzügen geregelt wird. Angesichts der spärlichen deutschen Rechtsprechung beruhen die Vorschriften grundsätzlich auf den jahrzehntelang gebrauchten Standardverträgen über die Zeitcharterer und die hierzu ergangene englische Rechtsprechung. Da für Streitigkeiten aus einem Zeitchartervertrag nahezu ausschließlich Schiedsgerichte vereinbart werden, wird durch die gesetzliche Regelung des Zeitchartervertrages insbesondere Hamburg, in dem die meisten Verfahren vor einem Schiedsgericht aufgrund der Regeln der German Maritime Arbitration Association durchgeführt werden, gestärkt. Die Parteien müssen sich in Zukunft nicht mehr, wenn das Verfahren vor einem deutschen Schiedsgericht der Mühe unterziehen, englische Rechtsprechung durchzusehen. Diese ist in den wesentlichen Vorschriften des Gesetzesentwurfs konkretisiert worden. Dies dient darüber hinaus der Rechtssicherheit.

Dr. Dieter Rabe

