



Universität Hamburg
DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

**Fakultät
für
Rechtswissenschaft**



Prof. Dr. Dr. h.c. Marian Paschke

Fakultät Für Rechtswissenschaft
Geschäftsführender Direktor
Institut für Seerecht und Seehandelsrecht

Rothenbaumchaussee 33
D-20148 Hamburg

T +49 (0)40 - 42838 -5999

F +49 (0)40 - 42838 -4546

E marian.paschke@uni-hamburg.de

Stellungnahme

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts (RegE-HGB),

BT-Drucksache 17/10309

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages am 24. Oktober 2012

Zum RegE-HGB nehme ich Stellung mit folgendem

Ergebnis:

1. Die Konzeption des RegE-HGB verdient Zustimmung.
2. Kritik ist in unterschiedlicher Intensität an folgenden Stellen angebracht:
 - Grundsatzkritik ist geboten hinsichtlich:
 - der Völkerrechtswidrigkeit bestimmter Regelungsinhalte (unter Ziff. 2.1.)
 - der weitgehenden Nichtregelung des internationalen Konnossementsrechts
 - der Nichtregelung des Seeversicherungsrechts.
 - Detailkritik ist geboten an den vorgeschlagenen Regelungen
 - zur Bareboatcharter
 - zum Konnossementsrecht (Charterkonnossement, Inhalt des Konnossements)
 - zur Haftung des Zeitvercharterers
 - zum ausführenden Verfrachter.
 - Kritik verdient ferner
 - die Nichtregelung der Haftung des Verfrachters für das Überschreiten von Lieferfristen.

Zu 1. Zustimmung zur Konzeption des RegE-HGB

Der RegE katapultiert das veraltete Seehandelsrecht im Fünften Buch des HGB, das noch auf den Grundstrukturen der Zeit der Segelschiffahrt aufbaut, in die Neuzeit. Er schafft eine grundlegende Neuregelung des deutschen Seehandelsrechts und dürfte als Jahrhundertreform gelten.

Ohne an dieser Stelle auf die Vorzüge der geplanten Neuregelung im Einzelnen eingehen zu können, soll positiv hervorgehoben werden:

- die übersichtliche Systematik des neuen Rechts,
- die Entschlackung und teils Neuformulierung von Vorschriften, die das Verständnis deutlich erleichtern,
- die Aufnahme von Regelungen über die Zeitcharter und
- der Wegfall des Erfordernisses des Arrestgrundes bei Schiffsarresten.

Zu 2. Kritik

Der RegE sieht gegenüber dem RefE veränderte Reformvorschläge vor. Verschiedene Kritikpunkte, die in den Stellungnahmen zum RefE geäußert wurden, sind nicht aufgegriffen, aber auch nicht entkräftet worden. Insbesondere die nachfolgende genannten Regelungsbereiche bzw. Reformvorschläge bedürfen nach Auffassung des Unterzeichners einer Änderung im laufenden Gesetzgebungsverfahren.

2.1. Unvereinbarkeit mit völkerrechtlichen Bindungen

Die Sachverständigengruppe und später auch der Referentenentwurf sind davon ausgegangen, dass die Haager Regeln gekündigt werden sollen. Hieran hält der Regierungsentwurf jetzt nicht mehr fest. Vielmehr soll es bei der völkerrechtlichen Bindung Deutschlands an die Haager Regeln (nicht aber auch an das Visby-Protokoll) bleiben. Dies begründet die (weiterhin bestehende) völkerrechtliche Verpflichtung, die Bestimmungen der Haager Regeln in das deutsche Recht umzusetzen und dafür zu sorgen, dass sie zur Anwendung gelangen. Dem kommt schon das heutige Recht nur unzureichend nach. Zukünftig wird sich das deutsche Seefrachtrecht noch weiter von den Haager Regeln entfernen. Zu nennen sind hier vor allem folgenden zentralen Punkte:

2.1.1. Gesetzliche Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer

Die gesetzlichen Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden und Feuer (heute § 607 Abs. 2 HGB) werden abgeschafft. Stattdessen wird dem Verfrachter ausdrücklich das Recht eingeräumt, entsprechende Freizeichnungen in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen vorzusehen (§ 512 Abs. 2 Nr. 1 RegE-HGB). Dies entspricht nicht den Haager Regeln, die den Vertragsstaaten vorgeben, dass entsprechende Haftungsfreizeichnungen von Gesetzes wegen bestehen. Insofern sieht der neue Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 RegE-EGHGB zwar vor, dass die Haftungsfreierungen für nautisches Verschulden und Feuer bei Ansprüchen aus bestimmten Konnossementen als gesetzliche Vorschriften zur Anwendung kommen. Jedoch entspricht der Anwendungsbereich des Art. 6 RegE-EGHGB nicht dem der Haager Regeln.

2.1.2. Sonstige Güterschäden

Zahlreiche Vorschriften der Haager Regeln betreffen nicht nur die Haftung des Verfrachters für Verlust und Beschädigung des Gutes, sondern auch sonstige Schäden im Zusammenhang mit den Gütern. Im heutigen Seefrachtrecht wird diesem Umstand (teilweise) Rechnung getragen. Zukünftig sind alle Haftungsbestimmungen in einem Untertitel mit der Überschrift „Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter“ zusammengefasst. Der in den Haager Regeln angelegten (und so gewollten) „überschießenden“ Tendenz der Haftungsausschlüsse und -beschränkungen wird hierdurch im deutschen Recht nicht mehr Rechnung getragen.

2.1.3. Haftung des Verfrachters für anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes

Die Haager Regeln sehen in Art. 3 § 1 eine selbständige Haftung des Verfrachters für die anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes vor. Dies ist heute in § 559 HGB in korrekter Weise umgesetzt. Zukünftig wird die Seetüchtigkeit des Schiffes lediglich noch in § 498 Abs. 2 Satz 2 RegE-HGB angesprochen, und zwar in Form eines zusätzlichen Entlastungs-Erfordernisses bei Verlust und Beschädigung des Gutes. Der Verfrachter muss sich in entsprechenden Fällen auch dahin entlasten, dass die Seeuntüchtigkeit bei Antritt der Reise nicht zu entdecken war. Diese Einschränkung entspricht nicht der Bedeutung, die die Haftung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des Schiffes nach den Haager Regeln hat.

2.2. Bareboatcharter

Der RegE-HGB enthält in den §§ 533 ff. einen Abschnitt mit Vorschriften über die Bareboat-Charter. Neben diesen finden sich weitere Vorschriften über die Schiffsmiete in §§ 578 ff. BGB. Dies ist unter systematischen Gesichtspunkten verfehlt. Sinnvoller Weise sollten alle Bestimmungen über die Schiffsmiete in einem Abschnitt, dann also in §§ 533 ff. RegE-HGB zusammengefasst werden. Sollten ressortinterne oder –übergreifende Abstimmungsprobleme vorliegen, schaffen diese keine Rechtfertigung für die unzureichende zusammenhängende Regelung des Rechts der Bareboatcharter.

2.3. Konnossementsrecht

2.3.1. Das internationale Konnossementsrecht

Das internationale Konnossementsrecht bleibt ungeregelt. Es fällt im Wesentlichen in die Bereichsausnahme des Art. 1 Abs. 2 (d) Rom I. Nur einen Teilbereich regeln der neue bzw. der alte Art. 6 EGHGB. Darüber hinaus aber gibt es kein eigenständiges deutsches internationales Konnossementsrecht. Diese Defizite sind nicht akzeptabel; sie werden der nach wie vor bestehenden Bedeutung des Konnossements im Überseehandel und damit insbesondere auch für deutsche Unternehmen nicht gerecht.

2.3.2. Charterkonnossement

Nach der ausdrücklichen Regelung des § 522 Abs. 1 S. 2 RegE-HGB werden Bestimmungen nicht Bestandteil des Konnossements, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird. Dies bedeutet im Ergebnis nicht weniger als das effektive Ende der international weit verbreiteten Charter-Konnossemente. In diesen wird lediglich auf die Bedingungen der zugrunde liegenden Charter Bezug genommen. Dies ist in mehrfacher Hinsicht mit Rechtsunsicherheit verbunden, aber

weltweit gängige Praxis. Deutschland stünde mit der Unzulässigkeit von Charter-Konnossementen weitgehend allein.

2.3.3. Inhalt des Konnossements

Nach bisheriger Auffassung verbrieft das Konnossement lediglich den Anspruch des Berechtigten auf Auslieferung des Gutes. In § 514 Abs. 1 S. 2 RegE-HGB ist nunmehr vorgesehen, dass nicht nur der Anspruch auf Auslieferung, sondern auch der auf Beförderung des Gutes durch das Konnossement verbrieft wird. Dieses Konzept ist neu und möglicherweise nicht vollständig durchdacht. Für den Konnossementsberechtigten ist ausschließlich der Anspruch auf Auslieferung des Gutes maßgeblich. Im Rahmen des Übersekaufs geht es dem Käufer auch lediglich um die Lieferung der Ware. Wenn jetzt auch der Beförderungsanspruch mit im Konnossement verbrieft wird, unterscheidet sich das Konnossement im Hinblick auf die Rechte und Pflichten des Berechtigten einerseits und des Verfrachters andererseits eigentlich gar nicht mehr vom Frachtvertrag.

2.4. Haftung des Verfrachters für Lieferfristüberschreitungen

Aus dem RegE-HGB sind alle Bestimmungen über die Haftung des Verfrachters für die Überschreitung der Lieferfrist, die in den Vorentwürfen noch enthalten waren, vollständig entfernt worden. Dies ist vor allem deswegen nicht nachvollziehbar, weil die Einhaltung von Fristen im internationalen Verkehr eine zunehmende Bedeutung hat bzw. gewinnen wird. Die Haager Regeln äußern sich zu einer Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist nicht. Den Vertragsstaaten stünde es daher frei, eine solche Haftung in ihre nationalen Rechten vorzusehen, dann auch unter Berücksichtigung der „überschießenden“ Tendenz der Haftungsausschlüsse und –beschränkungen der Haager Regeln (siehe oben). In den Rotterdam Regeln ist eine entsprechende Regelung nunmehr vorgesehen. Im gesamten sonstigen Frachtrecht gibt es eine einigermaßen einheitlich ausgestaltete Einstandspflicht des Beförderers für die Überschreitung der Lieferfrist. Lediglich im deutschen Seefrachtrecht ist man darauf angewiesen, die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen über den Verzug heranzuziehen. Diese sind für eine Anwendung auf den Beförderungs- bzw. Ablieferungsanspruch wenig geeignet. Insbesondere das Erfordernis der Mahnung (§ 286 Abs. 1 Satz 1 BGB) ist für den Befrachter bzw. Empfänger ein unnötiger Stolperstein. Dies insbesondere im Hinblick darauf nicht sachgerecht, dass die Lieferfrist und damit die Fälligkeit des Ablieferungsanspruchs häufig lediglich nach den Umständen ermittelt werden. Erfolgt hier die Mahnung zu früh, ist sie wirkungslos und ein Anspruch aus Verzug letztlich ausgeschlossen.

2.5. Zeitcharter

2.5.1. Anwendbarkeit des allgemeinen Schuldrechts

Im Rahmen der neuen Bestimmungen über die Zeitcharter ist in § 567 RegE-HGB bestimmt, dass im Hinblick auf Schadenersatzansprüche die Vorschriften des allgemeinen Schuldrechts zur Anwendung kommen sollen. Dies ist ein halbherziger und letztlich untauglicher Versuch, die langanhaltende Diskussion um die Rechtsnatur der Zeitcharter und damit über die Anwendbarkeit werks- oder mietvertraglicher Vorschriften zu beenden. Die Regelung des § 567 RegE-HGB ist letztlich missglückt, weil im Hinblick auf Schadenersatzansprüche eben nur auf die allgemei-

nen schuldrechtlichen Bestimmungen verwiesen wird, nicht aber im Hinblick auf andere Gesichtspunkte wie Ansprüche auf Aufwendungsersatz oder die vorzeitige Beendigung der Zeitcharter. Insoweit würde es doch wieder auf die Rechtsnatur ankommen.

2.5.2. Haftung des Zeitvercharterers

In den §§ 557 ff. HGB-RegE über die Zeitcharter fehlt eine Regelung dazu, ob der Zeitvercharterer wie ein Verfrachter für Ladungsschäden einzustehen hat oder ob sich dies lediglich nach den (grundsätzlich weniger geeigneten) schuldrechtlichen Bestimmungen, insbesondere § 280 BGB, beurteilt. Gerade hier wird erneut die Frage nach der Rechtsnatur der Zeitcharter maßgeblich.

2.6. Ausführender Verfrachter

Der Rechtsbegriff des ausführender Verfrachters in § 509 RegE-HGB ist durch die Verwendung des Tatbestandsmerkmals „Dritter“ zu weit gefasst. In bestimmten Fällen (insbesondere in den Fällen der Vereinbarung einer fio-Klausel – free in and out-Verladungsklausel im Frachtvertrag mit dem Verfrachter) kann ein Umschlagbetrieb „Dritter“ iSd § 509 sein, obwohl der Umschlagbetrieb durch den Befrachter beauftragt wurde, weil das Laden und Löschen der Beförderungsleistung des Verfrachters zugerechnet werden kann, weil nicht gewährleistet ist, dass es insoweit darauf ankommt, wer diese Vorgänge in Auftrag gegeben hat. Eine solche seerechtliche Haftung ist nicht sachgerecht, wenn der Umschlagbetrieb direkt vom Befrachter beauftragt wurde.

2.7. Seeversicherungsrecht

Dass das gesamte Seeversicherungsrecht ersatzlos gestrichen wurde und dass auch das VVG nicht auf die Seeversicherung zur Anwendung kommt, ist ein legislativer Sündenfall. Ordnungspolitisch ist es verfehlt, einen so zentralen Bereich der Regelungsbefugnis der Vertragsparteien zu überlassen, ohne einen das allgemeine Schuldrecht konkretisierenden legislativen Ordnungsrahmen zu setzen.

Hamburg, den 17. Oktober 2012



Marian Paschke