Prof. Dr. Werner v. Unruh

JADE HOCHSCHULE Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth • Studienort Elsfleth
Weserstraße 4 • 26931 Elsfleth

Fachbereich Seefahrt

An den
Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages

per E-Mail: rechtsausschuss@bundestag.de

Auskunft erteilt:
Prof. Dr. Werner v. Unruh
E-mail:
werner.von.unruh@jade-hs.de
Durchwahl
(0 4404) 9288 –4284

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht (Datum)
Stellungnahme zur BT-Drucksache 17/10309
Gesetzentwurf zur Reform des Seehandelsrechts

(Bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Elsfleth,
23.10.2012

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der Gesetzentwurf zur Reform des Seehandelsrechts kann grundsätzlich als gelungen gewertet werden.
Das Ziel des Gesetzgebungsvorhabens, überholte Vorschriften und Rechtsinstrumente den Erfordernissen des heutigen Seehandelsverkehrs anzupassen, kann mit dem Gesetzentwurf als erreicht angesehen werden. Erfreulich dabei ist, dass bisher bewährte Regelungen weiterhin im Gesetzentwurf enthalten sind und sich dieser in den Rahmen internationaler Regelungen einfügt. Der befürchtete „deutsche Sonderweg“ wurde mit dem Gesetzentwurf nicht beschritten. Da die neueren internationalen Vereinbarungen zum Seehandelsrecht wie die Hamburg Rules von 1978, in Kraft getreten 1992, und die Rotterdam Rules von 2009, bisher nicht in Kraft getreten, in der Rechtspraxis nur vereinzelt Anwendung fanden und damit das gewünschte Ziel der Rechtsvereinheitlichung des Seehandelsrechts nicht erreicht wurde, ist es folgerichtig, dass auf eine zwingende Verschärfung der Verfrachterhaftung in Anlehnung an die genannten neueren Abkommen verzichtet wurde und damit der Gefahr der „Rechtsflucht“, zu der dies bei den deutschen Verfrachtern zwangsläufig geführt hätte, mit dem Gesetzentwurf entgegen getreten wurde.

Der Wert eines Regelwerkes zeichnet sich u.a. durch Rechtssicherheit in der Anwendung aus. Diesbezüglich besteht beim Gesetzentwurf insofern Korrekturbedarf, als dass die in § 512 HGB-E ermöglichte Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für Ladungsschäden aufgrund nautisch-technischen Verschuldens durch § 506 Abs.2 HGB-E wieder in Frage gestellt wird. Der Wortlaut dieser Regelung, wonach Einwendungen des Verfrachters nicht geltend gemacht werden können, wenn sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften der §§ 498 ff. HGB-E zu Lasten des Befrachters abweicht, kann derart ausgelegt werden, als dass die in § 512 Abs.2 HGB-E eröffnete Möglichkeit der Vereinbarung eines Haftungsausschlusses aufgrund nautisch-technischen Verschuldens der Leute des Verfrachters bzw. der Schiffsbesatzungen nicht bindend ist, so dass in Sachen Verfrachterhaftung keine klare gesetzliche Aussage im Gesetzentwurf gegeben ist. Insofern werden die Bedenken des Verbandes Deutscher Reeder und des DSLV geteilt, wonach diese Regelung und die damit verbundene Unsicherheit infolge möglicher gerichtlicher Überprüfungen zu einer Abkehr der Verfrachter vom deutschen Recht führen würde. Gerade dies gilt es durch den Gesetzentwurf zu verhindern.

Unabhängig von dem im wesentlichen gelungenen vorliegenden Gesetzentwurf sollte das weiterreichende Ziel der Rechtsvereinheitlichung des internationalen Seehandelsrechts unter Einbeziehung des deutschen Rechts von allen Beteiligten auch weiterhin nicht aus den Augen gelassen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Werner v. Unruh