

Hamburg, den 18. Oktober 2012

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reform des Seehandelsrechts

von

Dr. Oliver Peltzer, LL.M. (Stellenbosch)
(Rechtsanwälte Dabelstein & Passehl)

1. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung führt zu einer Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts. Insbesondere werden überflüssige Rechtsnormen gestrichen und das geltende Recht besser strukturiert.
2. Das Ziel, eine Verbesserung der schwachen Rechtsposition des Befrachters/Verladers, also der deutschen Industrie und des deutschen exportorientierten Mittelstandes zu erreichen, wurde allerdings überwiegend verfehlt. Auch zukünftig werden deutsche Großunternehmen mit dem Verfrachter Verträge vereinbaren, die weitgehend vom deutschen Seehandelsrecht abweichen, während der exportorientierte deutsche Mittelstand aufgrund der schwächeren Marktposition mit dem Verfrachter nur die für den Befrachter nachteiligen Regelungen aus dem deutschen Recht vereinbaren werden kann. Der deutsche Befrachter wird nicht auf ein Rechtssystem eines anderen Staates, z.B. englisches Recht, ausweichen, da dieses für den Befrachter im Vergleich zum deutschen Seehandelsrecht noch nachteiliger ist.
3. Es ist erforderlich, den Gesetzesentwurf anzupassen und die Interessen des Befrachters/Verladers, also der deutschen Industrie und des deutschen exportorientierten Mittelstandes, besser zu berücksichtigen:

a. Haftungshöchstgrenzen

i. Haftungshöchstgrenzen für Sachschäden und Verlust

Die in § 504 Reg-E genannten Haftungshöchstbeträge von 666,67 SZR für das Stück oder die Einheit oder 2 SZR für das Kilogramm des Rohgewichtes des Gutes sind im Vergleich zu den Haftungshöchstgrenzen für Verlust und Beschädigung von Gütern im internationalen Luftverkehr oder in der internationalen Bahnbeförderung (19 SZR bzw. 17 SZR) bzw. im internationalen oder nationalen Landtransport (8,33 SZR) inakzeptabel niedrig. Der Einwand, dass im Seehandel gewöhnlich Güter mit einem niedrigen Wert transportiert werden und daher eine niedrigere Haftungsbegrenzung gerechtfertigt ist, stimmt zumindest im Containerverkehr mit den Tatsachen nicht überein. Damit wird das

Ziel, dass der Verfrachter zwar nicht unbegrenzt für bestimmte Folgeschäden, aber doch zumindest in Höhe des durchschnittlichen Warenwertes haften soll, verfehlt und das Ungleichgewicht, welches sich in den letzten Jahrzehnten zwischen der Haftungshöchstgrenze eines Verfrachters und dem tatsächlichen Warenwert herausgebildet hat, zementiert.

- Der Haftungshöchstbetrag sollte zumindest auf 875 SZR für das Stück oder die Einheit oder 3 SZR für das Kilogramm des Rohgewichtes des Gutes erhöht werden.

ii. Haftungshöchstgrenzen für Verspätungsschäden

Die Streichung einer Haftung des Verfrachters wegen der Überschreitung der Lieferfrist im Gesetzesentwurf ist überhaupt nicht nachvollziehbar.

Im modernen Seehandel sind trotz der Gefahren des Meeres feste Ankunftszeiten üblich. Verspätungen während eines Transportes gefährden moderne Logistik- und Produktionsketten erheblich und sind eines der elementaren Hindernisse bei der Optimierung der Prozessabläufe deutscher mittelständischer Unternehmen. Deutsche Großunternehmen vereinbaren mit dem Verfrachter regelmäßig Vertragsstrafen bei einer Überschreitung der Lieferfrist.

- Die Haftung des Verfrachters wegen der Überschreitung der Lieferfrist ist in Entsprechung der Stellungnahme der Sachverständigengruppe wieder aufzunehmen.

iii. Haftung nach einem anderen Haftungsregime

Es ist bedauerlich, dass die Regelung im Gesetzesentwurf gestrichen worden ist, dass die Parteien in Allgemeinen Geschäftsbedingungen ein anderes Haftungsregime in Anlehnung an das für die internationale Luftbeförderung geltende Montrealer Übereinkommen vereinbaren. Nach dem Referentenentwurf sollten die Parteien z.B.

die aktuell geltende Haftungshöchstgrenze des Montrealer Übereinkommens von 19 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts übernehmen können.

b. Unbegrenzte Haftung des Befrachters

Der Gesetzesentwurf sieht die unbegrenzte Haftung des Befrachters und des Abladers vor. Die Ungleichbehandlung der Haftungsbegrenzung des Verfrachters (siehe oben 2 SZR pro Kilo) und des Befrachters/Abladers (unbegrenzt) bevorteilt den Verfrachter und steht im Widerspruch zu den Regeln im deutschen Landtransportrecht.

- Für die verschuldensunabhängige Haftung des Befrachters und des Abladers nach § 488 Abs. 3 ist eine Haftungsbegrenzung unerlässlich.

c. Wegfalls der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen

Die im Regierungsentwurf weiterhin vorgesehene Begrenzung des Wegfalls der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auf die wenigen Fälle, in denen der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig gehandelt hat, sollte erweitert werden. So sollte die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen für den Verfrachter auch dann wegfallen, wenn nicht der Verfrachter selbst sondern seine Leute oder die Schiffsbesatzung oder andere Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, vorsätzlich oder leichtfertig gehandelt haben. Es ist im deutschen Recht (§ 278 BGB iVm § 276, Abs. 3 BGB) und auch im deutschen Landtransportrecht (§ 435 HGB) üblich, dass ein Schuldner für die Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, bei vorsätzlichem Handeln dieser Personen haftet.

- § 507, Nr. 1 ist nach dem Wort „Verfrachter selbst“ um die Wörter „oder eine in § 501 genannte Person“ zu ergänzen.

d. Vorauszahlungspflicht der Miete

Die im § 553 Abs. 2 Satz 2 vorgesehene Vorauszahlungspflicht für Miete ist dem deutschen Recht fremd.

- Die Begriffe „mangels anderer Vereinbarung“ und „im Voraus“ sind in § 553 Abs. 2 Satz 2 zu streichen.

e. Haftungsausschlussgründe des Verfrachters

- i. In § 499 Abs. 1 Nr. 9 ist ein systemwidriger Haftungsausschlussgrund zu Gunsten des Verfrachters aufgenommen worden.

Zwar ist ein Verfrachter in bestimmten Fällen berechtigt und auch verpflichtet, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben zu ergreifen (dies ist in § 499 Abs. 1 Nr. 8 geregelt), der Verfrachter ist aber weder berechtigt noch verpflichtet, Bergungsmaßnahmen zur Rettung von Gütern von anderen Schiffen durchzuführen. Ein Verfrachter führt eine solche im Allgemeinen sehr risikoreiche Bergungsmaßnahme nur durch, weil diese nach internationalem Standard sehr lukrativ ist. Für diese sehr risikoreichen Bergungsmaßnahmen gibt es professionelle Bergungsunternehmen.

Der Haftungsausschlussgrund zu Gunsten des Verfrachters ist umso befremdlicher, als über diese Klausel dem Verfrachter ein bisher unbekanntes Recht zur Durchführung von Bergungsmaßnahmen ohne Abstimmung mit dem Befrachter eingeräumt wird. Ein Befrachter hat kein Interesse, solche für die beförderten Güter problematischen Maßnahmen zu unterstützen, dies umso mehr, als der Befrachter keinerlei wirtschaftlichen Vorteil von einer erfolgreichen Bergungsmaßnahme eines Verfrachters hätte.

- § 499, Abs. 1, Nr. 9 ist komplett zu streichen.

- ii. § 499 Abs. 2 benachteiligt den Befrachter und den Empfänger. Der Nachweis, dass der Verlust, die Beschädigung auf einer der in

§ 499 Abs. 1 genannten Umstände beruht, kann nur durch den Verfrachter geführt werden. Der Geschädigte, insbesondere also der Befrachter oder der Empfänger ist nicht imstande, einen solchen Beweis zu führen, so dass der § 499 Abs. 2 letztlich zu einer dem deutschen Recht nicht akzeptablem Abschneiden der Ersatzansprüche führen würde. Dies gilt insbesondere für die §§ 499 Abs. 1, Nr. 9.

➤ § 499 Abs. 2 ist zu streichen.

f. Konnossemente

§ 520 Abs. 1 Satz 2 schränkt das Recht des legitimierten Besitzers des Konnossements erheblich ein, da zum Beispiel der Empfänger - anders als der Ablader (§ 513, Abs. 2) in der Regel nicht Inhaber der sämtlichen Ausfertigungen eines Konnossements sein kann. Die Einschränkung in § 520 Abs. 1 Satz 2 führt demnach dazu, dass ein Konnossementinhaber keine Weisungen gegenüber dem Verfrachter erteilen kann.

➤ § 520 Abs. 1 Satz 2 ist zu streichen.

4. Zusammenfassung:

Trotz der unter Ziffer 2. beschriebenen Defizite ist die Verabschiedung des Gesetzesentwurfes unter Berücksichtigung der Anmerkungen unter Ziffer 3. empfehlenswert.

- Dr. Oliver Peltzer -